

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.5.2010
COM(2010) 212 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

**CONSULTARE CU PRIVIRE LA VIITOAREA POLITICĂ PRIVIND REȚEAUA
TRANSEUROPEANĂ DE TRANSPORT**

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

CONSULTARE CU PRIVIRE LA VIITOAREA POLITICĂ PRIVIND REȚEAUA TRANSEUROPEANĂ DE TRANSPORT

1. INTRODUCERE

Revizuirea politicii TEN-T trebuie privită în contextul mai larg al strategiei „Europa 2020”¹, în cadrul căreia Comisia prezintă „[...] propuneri pentru modernizarea și decarbonizarea sectorului transporturilor, contribuind la creșterea competitivității.” Acest lucru poate fi realizat printr-un ansamblu de măsuri, de exemplu măsuri de infrastructură precum dezvoltarea rapidă a unor infrastructuri de rețea de mobilitate electrică, gestionarea inteligentă a traficului, logistică mai performantă, urmărirea reducerii emisiilor de CO₂ pentru autovehiculele rutiere, pentru sectoarele aviației și maritim, inclusiv lansarea unei inițiative majore privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic², care va contribui la promovarea noilor tehnologii, inclusiv a autovehiculelor electrice și hibride, printr-o combinație de măsuri de sprijin care cuprind cercetarea, stabilirea unor standarde comune și dezvoltarea infrastructurii necesare.

Revizuirea politicii TEN-T este legată și de elaborarea Cărții albe pentru viitoarea politică din domeniul transporturilor. Cartea albă va stabili politica comună în domeniul transporturilor (PCT) și aspectele generale ale viitoarei politici TEN-T.

Politica TEN-T ar trebui modernizată pentru ca Uniunea Europeană să își valorifice mai bine resursele pentru implementarea proiectelor strategice cu o înaltă valoare adăugată europeană, în vederea soluționării blocajelor critice care împiedică buna funcționare a pieței interne, în special secțiunile transfrontaliere și nodurile intermodale (orașe mari, porturi, platforme logistice). TEN-T ar trebui să sprijine crearea unui sistem european integrat de transport care să facă față cu mai mult succes provocărilor din domeniul mediului și celor determinate de schimbările climatice. Acest sistem integrat va oferi, de asemenea, soluții intermodale mai eficiente în ceea ce privește satisfacerea necesităților în materie de mobilitate ale cetățenilor și întreprinderilor, precum și sprijinirea competitivității industriale în UE.

Comisia a lansat revizuirea politicii TEN-T prin publicarea, în februarie 2009, a Cărții verzi privind dezvoltarea viitoare a rețelei transeuropene de transport (denumită în continuare „TEN-T”)³. Principala inovație propusă a fost conceptul de abordare a planificării pe două niveluri, nivelul superior constând într-o „rețea centrală”. Marea majoritate a părților interesate, precum și instituțiile și organismele consultative ale UE, au preferat această abordare celorlalte două opțiuni de planificare propuse de Comisie, susținându-și opiniile cu o gamă largă de argumente de ordin tehnic, economic, social, politic sau legate de mediu.

Opțiunea preferată de majoritate privind planificarea TEN-T ar putea fi descrisă după cum urmează: menținerea „rețelei globale” (nivelul de bază al TEN-T), formată din rețele relativ

¹ COM(2010)2020.

² COM(2010) 186.

³ COM(2009)44.

dense de căi ferate, șosele, căi navigabile interioare, porturi și aeroporturi, care derivă, în mare parte, din rețelele naționale corespunzătoare, căreia ar urma să i se suprapună „rețeaua centrală”, reprezentând concretizarea unei perspective europene autentice de planificare axată pe îmbunătățirea sistemică a eficienței în materie de resurse a sistemului de transport și pe o reducere globală semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi. „Rețeaua centrală” ar urma să includă axele și nodurile de importanță vitală pentru fluxurile de transport din cadrul pieței interne și dintre UE, țările învecinate și alte părți ale lumii, sprijinind totodată coeziunea economică, socială și teritorială a Uniunii Europene și furnizând astfel, pentru ansamblul modurilor de transport și pentru fiecare mod în parte, baza de infrastructură necesară pentru îndeplinirea obiectivelor politicii comune din domeniul transporturilor, care trebuie să reflecte prioritățile stabilite în materie de decarbonizare și în cadrul strategiei „Europa 2020”. „Rețeaua centrală” nu ar trebui considerată o rețea care acoperă numai centrul geografic al Uniunii, ci mai degrabă ca parte integrantă a TEN-T, asupra căreia ar urma să fie concentrate diverse instrumente financiare și nefinanciare pentru a-i garanta finalizarea.

În vederea analizei mai detaliate a unei serii de aspecte deosebit de importante pentru viitoarea dezvoltare a TEN-T, Comisia a instituit șase grupuri de experți care și-au desfășurat activitatea în perioada noiembrie 2009 – aprilie 2010. Comisia consideră că a venit timpul să se treacă la următoarea etapă a revizuirii politicii TEN-T, și anume organizarea unei a doua consultări publice cu scopul de a ameliora opțiunile strategice disponibile care s-au concretizat pe baza contribuțiilor din 2009 ale instituțiilor UE și ale unei game largi de părți interesate, elaborate ulterior în cadrul respectivelor grupuri de experți. Prezentul document de consultare a fost elaborat în acest sens.

2. MONITORIZAREA CĂRȚII VERZI

Peste 300 de organizații, care au contribuit la consultarea publică, precum și celelalte instituții și organisme consultative ale UE care și-au publicat pozițiile au sprijinit abordarea Comisiei cu privire la o amplă revizuire a politicii. Marea majoritate a acestora au împărtășit opiniile Comisiei cu privire la cadrul strategic general al acestei revizuirii, precum și la evaluările și propunerile referitoare la planificarea TEN-T, contribuind la reflecțiile privind implementarea TEN-T.

Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, *TEN-T Policy Review – Background Papers* („Revizuirea politicii TEN-T – documente de bază”)⁴ sintetizează rezultatele consultării cu privire la Cartea verde publicată în februarie 2009 și evidențiază principalele concluzii ale acesteia.

S-au instituit grupuri de experți care reunesc specialiști din diversele sectoare implicate. Principalul lor obiectiv a fost să sprijine Comisia la elaborarea unei metodologii de planificare a viitoarei TEN-T în vederea apropiatei revizuirii a orientărilor TEN-T, la ameliorarea eficacității instrumentelor financiare și nefinanciare necesare pentru implementarea TEN-T și

⁴ Raportul este disponibil la adresa:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf.

la examinarea aspectelor juridice relevante legate de planificare și de implementare. Fiecare grup a întocmit un raport final, incluzând recomandări pentru Comisie⁵.

Patru dintre cele șase grupuri s-au concentrat asupra unor aspecte legate de planificarea TEN-T: 1) elaborarea unei metodologii pentru componenta geografică a rețelei; 2) integrarea politicilor privind TEN-T și transporturile; 3) sistemele inteligente de transport și noile tehnologii, ca parte integrantă din viitoarea TEN-T; 4) conectarea TEN-T cu țări terțe. Principalele rezultate sunt analizate la punctul 3 din prezentul document de lucru al serviciilor Comisiei. În acest cadru, activitatea grupului nr. 1, în special, răspunde invitației Consiliului⁶ de a dezvolta, ca bază pentru elaborarea propunerii de revizuire a orientărilor TEN-T, o metodologie care să țină seama de criteriile precum efectele asupra fluxurilor de trafic transnațional, coeziunea teritorială și dezvoltarea economică, planificarea spațială, mediu/schimbări climatice și conexiunile cu țări terțe.

Grupul de experți nr. 5 s-a ocupat de finanțare și de instrumentele financiare. Unele dintre analizele întreprinse de acest grup au fost reluate la punctul 4 din prezentul document de lucru al serviciilor Comisiei. Problema finanțării – publice și private, la nivel național sau sprijinite de Comisie – a TEN-T fiind vastă și complexă, vor urma precizări într-o etapă ulterioară. Grupul de experți nr. 6 s-a ocupat de aspectele juridice ale implementării TEN-T și de instrumentele nefinanciare necesare în acest scop. Concluziile privind instrumentele sunt menționate la punctul 4, iar recomandările de ordin juridic sunt prezentate la punctul 5.

3. METODOLOGIA DE PLANIFICARE A TEN-T

Având în vedere dovezile obținute până în prezent în privința avantajelor opțiunii propuse de abordare a planificării pe două niveluri, nivelul superior constând dintr-o „rețea centrală”, Comisia ar dori o consultare cu privire la principalele elemente ale metodologiei aplicabile în cazul acestei opțiuni⁷. Astfel, scopul Comisiei este de a permite instituțiilor europene, statelor membre și părților interesate să-și însușească acest concept, facilitând astfel elaborarea propunerilor viitoare cu privire la TEN-T, inclusiv a hărților. Urmează o prezentare sintetică a metodologiei aplicabile ambelor niveluri - rețeaua globală și rețeaua centrală. Textul complet al raportului final întocmit de grupul de experți nr. 1, la care este anexată metodologia de planificare, este disponibil pe site-ul web dedicat revizuirii politicii TEN-T⁸.

Planificarea rețelei globale

Ca și până acum, viitoarea rețea globală ar trebui să asigure accesibilitatea rețelei centrale și accesul la aceasta, precum și să contribuie la menținerea coeziunii interne a Uniunii și la

⁵ Rapoartele sunt disponibile la adresa:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm.

⁶ Carte verde TEN-T: O revizuire a politicilor în vederea unei mai bune integrări a rețelei transeuropene de transport, în beneficiul politicii comune din domeniul transporturilor – Concluziile Consiliului din 15 iunie 2009, alineatul (6).

⁷ Activitatea grupurilor de experți, precum și analiza desfășurată în prezent de Comisie au adus argumente suplimentare în favoarea beneficiilor acestei opțiuni, inclusiv în ceea ce privește consecințele globale ale acesteia pentru emisiile viitoare de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi. Cu toate acestea, impactul tuturor celor trei opțiuni propuse inițial va fi evaluat înaintea adoptării propunerii Comisiei de modificare a Orientărilor TEN-T.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

implementarea eficientă a pieței interne. Această rețea ar trebui să răspundă unei serii de necesități diferite, constituind:

- un element de referință pentru amenajarea teritoriului;
- un element de referință din punct de vedere geografic pentru alte politici;
- un element de referință în ceea ce privește cerințele legislației și ale politicilor de mediu relevante ale UE, în special cu privire la protejarea biodiversității;
- un obiectiv pentru cerințele tehnice și juridice privind interoperabilitatea și siguranța;
- adaptarea standardelor tehnice pentru a permite integrarea modală eficientă, cu scopul de a realiza o intermodalitate „din ușă-în-ușă”.

Rețeaua globală ar trebui să lege toate regiunile UE în mod adecvat, să fie multimodală și să ofere o infrastructură de bază pentru serviciile de transport intermodal de pasageri și de marfă. Deoarece rețeaua globală va constitui nivelul de bază al TEN-T, trebuie să includă toate elementele viitoarei rețele centrale. Viitoarea rețea globală are ca punct de pornire actuala rețea globală și:

- modernizează rețeaua globală existentă pentru ca aceasta să reflecte progresele obținute prin implementarea sa și, acolo unde este necesar, o ajustează în funcție de modificările aduse planificării la nivel național;
- adaugă conexiunile și nodurile care lipsesc, selecționate și bine definite, în special în statele membre care au aderat la UE după 2004, dacă este necesar pentru a asigura planificarea uniformă a rețelelor și interconectarea rețelelor naționale și pentru a aduce o contribuție importantă la realizarea obiectivelor TEN-T;
- elimină blocajele și conexiunile izolate din actuala rețea globală, dacă acestea nu sunt justificate de particularitățile geografice.

Orice element al rețelei globale trebuie să fie conform cu legislația comunitară relevantă din sectorul transporturilor și din alte sectoare, inclusiv specificațiile tehnice privind interoperabilitatea sistemului feroviar, siguranța tunelurilor etc.

Pe baza criteriilor și condițiilor de mai sus, elementele planificării rețelei globale vor fi discutate cu statul sau statele membre ale căror teritorii sunt implicate. Opțiunile de planificare vor fi apoi discutate la nivel bilateral și multilateral.

Planificarea rețelei centrale

Rețeaua centrală va fi formată din nodurile și conexiunile cele mai importante pentru UE din punct de vedere strategic și economic. Aceasta va include toate modurile de transport și sistemele de transport inteligente și totodată, într-un mod suficient de flexibil, alte elemente de infrastructură care constituie o bază indispensabilă pentru realizarea diverselor obiective strategice din sectorul transporturilor și din alte sectoare. În special, va fi important ca această rețea să facă legătura între vest și est, între statele membre mai vechi și cele noi.

Viitoarea TEN-T ar trebui relaționată - într-un mod mai strategic - cu infrastructuri importante din țări terțe. În acest sens, acțiunea ar trebui structurată pe trei niveluri:

- integrarea în TEN-T a rețelelor din țările candidate, ținând seama de rezultatele negocierilor bilaterale și pregătind noua metodologie de planificare;
- conectarea TEN-T cu rețele din țări terțe, în special țări vizate de politica de vecinătate, cu care UE întreține un dialog periodic în materie de infrastructură, care include și identificarea proiectelor prioritare privind, pe de o parte, axele principale, iar pe de altă parte, crearea unei rețele, în special viitoarea rețea transmediteraneană.
- coordonarea corespunzătoare a dezvoltării infrastructurii, dincolo de simplele conexiuni la frontierele comune de stat.

Planificarea rețelei centrale nu are ca scop inițierea unui nou program de infrastructură cu un imens domeniu de aplicare, ci, asigurând continuitatea proiectelor aflate în derulare, acordând o atenție adecvată eliminării blocajelor principale și dezvoltând, în principal, infrastructura existentă, planificarea respectivă urmărește să pună bazele unui sistem de transport eficient și sigur, cu emisii reduse de dioxid de carbon.

La configurarea din punct de vedere geografic a rețelei va trebui să se țină seama de o serie de criterii, precum integrarea spațială și efectele asupra coeziunii, necesitățile pieței interne, fluxurile comerciale externe și globale, traficul de călători și de marfă și nevoile clienților, interconectivitatea și multimodalitatea rețelei, aspecte legate de mediu și de schimbările climatice.

În consecință, printre principiile generale care stau la baza TEN-T la toate nivelurile strategice, inclusiv rețeaua globală, se numără:

- multimodalitatea, inclusiv conexiuni intermodale și facilități pentru transportul intermodal și/sau combinat;
- interconectivitatea și optimizarea rețelelor;
- interoperabilitatea și ameliorarea eficienței tuturor modurilor de transport;
- sustenabilitatea, realizabilă prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră („decarbonizarea”) pentru a reduce la minimum efectele schimbărilor climatice și poluarea, precum și prin respectarea legislației UE relevante din domeniul mediului, inclusiv Convenția de la Espoo și, în special, următoarele directive: Directiva SEA, Directiva EIA, Directiva Habitate, Directiva Păsări, Directiva-cadru privind apa și Directiva privind inundațiile;
- atenția acordată protecției biodiversității, în special rețelei Natura 2000, în ceea ce privește infrastructura de transport;
- concentrarea asupra calității serviciilor pentru utilizatorii transportului de marfă și de pasageri;
- siguranța și securitatea infrastructurii de transport;
- utilizarea tehnologiilor de vârf și a STI; și

- reducerea la minimum a costurilor aferente investițiilor, întreținerii și funcționării, fără ca acest lucru să împiedice realizarea obiectivelor strategice vizate și respectarea criteriilor de mai jos în mod echilibrat.

Dimensionarea și echiparea elementelor rețelei vor fi determinate atât de cererea de trafic de pasageri și de marfă, cât și de necesitățile clienților, de nevoia de a elimina blocajele care afectează fluxurile de trafic pe distanțe lungi și internațional (inclusiv blocajele de ordin ecologic), de obiectivul de reducere a duratei deplasărilor și de îmbunătățire a fiabilității, de contribuția la obiectivele de combatere a schimbărilor climatice și de aspecte de mediu precum evitarea sau atenuarea poluării aerului și apei, zgomotul și prevenirea, reducerea la minimum sau compensarea oricăror efecte semnificative asupra mediului, în special asupra obiectivelor de conservare și asupra integrității siturilor Natura 2000.

Planificarea rețelei centrale presupune patru etape succesive majore:

- (1) identificarea nodurilor principale care determină configurația planului general al rețelei;
- (2) conectarea nodurilor principale și selectarea nodurilor intermediare care vor fi incluse în rețea;
- (3) stabilirea parametrilor tehnici relevanți care trebuie aplicați, conform necesităților de funcționare și de capacitate.
- (4) includerea infrastructurii materiale sau imateriale auxiliare sau complementare, pentru a satisface cerințele operatorilor și ale utilizatorilor, în concordanță cu obiective strategice specifice, și pentru a spori eficiența și sustenabilitatea.

Principalele noduri care vor determina structura de bază a configurației rețelei vor fi următoarele:

- nodurile cele mai mari sau mai importante, precum capitalele statelor membre, alte orașe mari sau aglomerații urbane de importanță supraregională din punct de vedere administrativ, economic, cultural și din perspectiva transporturilor;
- porturile principale, platformele portuare și aeroportuare intercontinentale care fac legătura dintre UE și restul lumii, precum și cele mai importante porturi interioare și terminale de marfă.

Orașele, aeroporturile, terminalele de marfă etc. mai mici sau mai puțin importante vor constitui noduri intermediare care, atunci când sunt integrate în rețea, precizează configurația acesteia. Nodurile urbane îndeplinesc un ansamblu complex de funcții în cadrul sistemului de transport, făcând legătura între:

- conexiunile din cadrul rețelei, inclusiv al rețelei globale;
- modurile de transport relevante (transferuri intermodale);
- transporturile pe distanțe lungi și/sau internaționale, transporturile regionale și locale.

Conexiunile fac legătura între nodurile principale, în general noduri principale „învecinate”, formând, prin cumulare, lanțuri sau coridoare poligonale întinse și reflectând fluxurile (potențiale) de trafic pe distanțe lungi sau de trafic internațional.

Pentru ca rețeaua să devină mai eficientă în ansamblul său, conexiunile ar trebui, în mod ideal, trasate pe cât posibil în linie dreaptă. Trebuie însă creat un echilibru între acest ideal și fezabilitate, pentru a răspunde nevoilor de trafic, pentru ca rețeaua să fie viabilă din punct de vedere economic și să se țină seama de aspectele de mediu. În practică, vor fi necesare ocoluri:

- pentru a include nodurile intermediare, dacă acest lucru prezintă mai multe avantaje decât dezavantaje;
- pentru a urma, pe cât posibil, infrastructura deja existentă sau în curs de implementare;
- pentru a permite gruparea fluxurilor de trafic în scopul creșterii eficienței și sustenabilității (dacă traficul continuă pe rutele relevante și nu se creează blocaje din cauza suprapunerilor cu alte axe);
- pentru a permite separarea fluxurilor de pasageri și de marfă, dacă este necesar; și
- pentru a ocoli obstacolele naturale inevitabile, zonele rezidențiale și zonele vulnerabile și sensibile din punct de vedere ecologic.

„Conexiunile lipsă” pot fi identificate atunci când ocolurile existente afectează grav eficacitatea traficului în cadrul unei anumite axe și/sau coeziunea.

Parametrii tehnici depind de funcția preconizată, de volumul traficului și de aspecte operaționale precum nivelul solicitat al serviciului și obiectivul de creare a unor condiții uniforme în cadrul fiecărei axe.

Pentru a asigura un grad maxim de continuitate, actualele proiecte prioritare, rod al eforturilor comune și al experienței pe termen lung, vor constitui o parte esențială a rețelei centrale, urmând să fie ajustate acolo unde este necesar.

Planificarea rețelei cu ajutorul acestei metodologii va fi însoțită de un proces de optimizare și de evaluare a impactului. Pentru a evita monetizarea efectelor nemonetizabile, cum ar fi coeziunea, este prevăzută efectuarea unei analize bazate pe criterii multiple, în conformitate cu recomandările grupului de experți nr. 1. Rămâne de stabilit ponderea acestei analize în vederea armonizării obiectivelor contradictorii.

Măsuri inovatoare privind infrastructura

Rețeaua centrală ar trebui să acorde prioritate măsurilor de infrastructură determinate de obiectivele strategice ale UE pentru politica privind transporturile, energia, combaterea schimbărilor climatice, mediul sau inovarea care decurg din strategia „Europa 2020”.

Pe cât posibil, aceste măsuri ar trebui identificate de la începutul procesului planificare revizuită a TEN-T, pentru a garanta un nivel suficient de aliniere la obiectivele strategice convenite. Identificarea acestor măsuri ar trebui să se facă pe baza unui set de criterii și standarde specifice. Va fi nevoie de suficientă flexibilitate pentru a permite elaborarea

criteriilor în timp, adaptându-le la evoluțiile viitoare ale politicii. Noile orientări TEN-T ar putea defini procesul sau procedura de identificare a criteriilor și standardelor respective și de adaptare a acestora la evoluția necesităților (de exemplu, prin delegarea competențelor sau prin dispoziții de implementare). Criteriile ar trebui să se bazeze pe obiectivele de performanță și calitate aplicabile tuturor modurilor de transport și integrării intermodale a acestora.

Sistemele inteligente de transport (ITS), inovarea și noile tehnologii reprezintă o parte importantă a rețelei centrale. ITS ar trebui să permită utilizarea mai eficientă a infrastructurii, fiind esențiale pentru integrarea autentică a rețelei. De asemenea, acestea pot contribui la asigurarea performanței de mediu, a eficienței (energetice), a siguranței și securității, precum și a mobilității pasagerilor și mărfurilor; de asemenea, pot contribui la conectarea coridoarelor TEN-T cu rețelele urbane de transport.

În cadrul viitoarei TEN-T, sunt considerate necesare infrastructura și echipamentul de sprijin pentru următoarele servicii ITS: informații privind călătoriile și traficul, măsuri de gestionare a traficului și măsuri legate de eficiență, aplicații pentru interconectarea modurilor de transport și pentru asigurarea conexiunii cu sistemele publice de transport, servicii de transport de marfă și servicii conexe. În acest context, trebuie sprijinite obiectivele Uniunii în materie de confidențialitate și de securitate a datelor. Cerințele de confidențialitate și securitate ar trebui integrate în standarde, bune practici, specificații tehnice și sisteme.

În plus, în conformitate cu obiectivele pentru 2020, TEN-T ar trebui să asimileze inovarea și informația din domeniul tehnologic pentru a putea să se adapteze la noile generații de vehicule și să încurajeze progresele din domeniul infrastructurii, în special în ceea ce privește alimentarea cu energie în domeniul transporturilor. Sectorul rutier poate utiliza alternative la combustibilii lichizi alternativi, însă este nevoie de infrastructuri de alimentare pentru vehiculele electrice. În sectorul naval, GNL prezintă mai multe avantaje decât petrolul marin, însă pentru ca acesta să poată fi utilizat la scară largă este nevoie de infrastructuri de realimentare. Utilizarea combustibililor alternativi ecologici ar trebui promovată ca parte integrantă din dezvoltarea viitoare a TEN-T. Sunt disponibile deja soluții tehnologice, însă trebuie depuse eforturi semnificative pentru ca utilizarea acestora să devină mai accesibilă sub raportul costurilor și mai eficientă.

Principiile și criteriile de configurare a rețelei centrale, stabilite mai sus, sunt adecvate și fezabile? Care sunt punctele tari și punctele slabe ale acestora și ce alte elemente ar mai putea fi luate în considerație?

În ce măsură contribuie măsurile suplimentare privind infrastructura la realizarea obiectivelor unui sistem de transport orientat spre viitor? Există metode de consolidare a acestei contribuții?

Cum ar putea planificarea TEN-T în general să determine creșterea contribuției sectorului transporturilor la realizarea obiectivelor strategice „Europa 2020”?

4. IMPLEMENTAREA TEN-T

Pentru ca politica TEN-T să fie cât mai eficientă cu putință, trebuie asigurată coerența între domeniul de aplicare al planificării rețelei și mijloacele și instrumentele de implementare a acesteia, existente atât la nivel național, cât și la nivel comunitar.

4.1. Evaluarea, stabilirea priorităților și instrumentele nefinanciare

După definirea TEN-T ca rezultat al procesului de planificare, este necesar să fie evaluate și ierarhizate proiectele de infrastructură (în conformitate cu obiectivele expuse la punctul 3), pentru a asigura creșterea impactului și a efectului de pârghie ale finanțării TEN-T. Prin urmare, deși în general va continua lansarea de cereri de propuneri pentru a selecționa proiecte de soluționare a conexiunilor lipsă și a blocajelor din cadrul TEN-T, planificarea TEN-T va trebui să identifice, de asemenea, proiecte în domeniu de o mare valoare adăugată europeană pentru rețeaua centrală. În acest scop va fi necesară evaluarea rețelei centrale în ansamblul său, pe baza unor date coerente și fiabile și a metodologiilor convenite.

Pentru a permite implementarea proiectelor cu cea mai mare valoare adăugată europeană, este deosebit de important să se definească modalitatea de identificare a proiectelor respective, pentru a le putea implementa ulterior în mod coordonat.

De asemenea, Comisia ar putea avea în vedere extinderea mandatului coordonatorilor europeni din cadrul proiectelor transfrontaliere majore, astfel încât să cuprindă și „pachete” de măsuri de infrastructură și operaționale de importanță mai redusă, în funcție de coridor.

Pentru a spori eficacitatea planificării, finanțării și implementării proiectelor TEN-T, viitoarele orientări ar putea include și dispoziții care să invite statele membre interesate să încheie acorduri necesare în acest sens.

4.2. Finanțare

Potrivit perspectivelor financiare actuale (2007-2013), proiectele TEN-T sunt finanțate, în cea mai mare parte, de la bugetele statelor membre (196 miliarde EUR), cu sprijinul instrumentelor UE: programul TEN-T contribuie cu 8 miliarde EUR, în timp ce Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) și Fondul de coeziune, cu 43 miliarde EUR, ceea ce reprezintă 11% din întregul buget al politicii de coeziune. De asemenea, BEI oferă un sprijin substanțial (65 miliarde EUR) sub formă de împrumuturi și printr-o varietate de instrumente financiare relevante pentru infrastructura de transport. În sfârșit, numărul de parteneriate public-privat (PPP) a crescut în ultimii ani în întreaga UE, însă această formulă rămâne o excepție în cazul proiectelor privind transportul feroviar pe distanțe lungi.

Potrivit unui raport din 2005 al Curții de Conturi Europene, monitorizarea implementării orientărilor TEN-T din 2004 a constituit o etapă majoră. Deciziile multianuale au permis UE să se implice și să ofere garanții pe termen mai lung, determinând totodată o creștere substanțială a finanțării UE pentru secțiunile transfrontaliere și pentru zonele cu blocaje (până la 60% din programul multianual 2007-2013). În plus, crearea unei Agenții Executive TEN-T și numirea coordonatorilor europeni au ameliorat considerabil implementarea proiectelor TEN-T.

Un aspect esențial din perspectiva revizuirii orientărilor TEN-T și a cadrului financiar multianual post-2013 este modul în care se poate optimiza utilizarea contribuției financiare a UE, astfel încât obiectivele stabilite în orientări să poată fi realizate în mod mai eficient. În propunerea sa privind strategia „Europa 2020”, Comisia declară că va depune eforturi pentru „mobilizarea instrumentelor financiare ale UE (de exemplu, fondurile pentru dezvoltare rurală, fondurile structurale, programul cadru de cercetare și dezvoltare, rețelele transeuropene, BEI) în cadrul unei strategii solide de finanțare, care să îmbine finanțarea UE cu finanțarea publică națională și cu cea privată.” Creșterea investițiilor în infrastructura

publică ar putea sprijini redresarea economică, deoarece, pe termen scurt, exercită un efect multiplicator pozitiv, iar pe termen lung, poate ameliora competitivitatea la nivel național. De asemenea, investițiile în infrastructură creează de locuri de muncă, putând astfel contribui la contracararea efectelor negative ale crizei asupra ocupării forței de muncă, deși, pe de altă parte, este posibil să conducă și la deteriorarea finanțelor publice. Prin urmare, Comisia este de părere că măsurile financiare la nivelul UE trebuie cuprinse într-o strategie de finanțate clară la nivelul UE, ceea ce ar determina ameliorarea coordonării surselor de finanțare disponibile și creșterea valorii adăugate a acestora în contextul realizării obiectivelor UE. Această strategie de finanțare ar avea drept scop creșterea efectului de levier al contribuțiilor UE, exercitând o influență decisivă în cadrul selectării proiectelor finanțate și concentrând mai mult resursele disponibile ale UE. Un alt principiu esențial al acestei strategii de finanțare ar fi asigurarea coerenței priorităților de finanțare între nivelul UE și nivelul național, în deplină conformitate cu orientările.

Pentru a face față acestor provocări și fără a aduce atingere revizuirii viitoare a bugetului UE, ar trebui avută în vedere stabilirea unui cadru european integrat de finanțare în scopul coordonării instrumentelor UE aplicabile transporturilor, precum programul TEN-T și contribuțiile legate de TEN-T ale Fondului de coeziune și ale fondurilor structurale. Acest cadru de finanțare nu ar trebui să se limiteze doar la sprijinirea investițiilor în infrastructură, ci ar putea să contribuie și la integrarea altor componente legate de politica din domeniul transporturilor (Marco Polo, SESAR, utilizarea tehnologiei, coridoarele verzi, conexiuni cu țările învecinate, cercetarea și dezvoltarea în domeniul transporturilor).

De asemenea, cadrul european de finanțare ar trebui oferi orientări pentru investițiile la nivel național, pe baza priorităților UE stabilite în cadrul planificării TEN-T, și astfel ar putea include alte surse de finanțare, precum veniturile obținute din activitățile de transport.

Acest cadru european de finanțare ar necesita elaborarea unor criterii echitabile, transparente și eficiente pentru identificarea proiectelor care trebuie sprijinite, în funcție de valoarea adăugată europeană a acestora.

Contribuția cadrului european de finanțare ar trebui să fie foarte bine coordonată cu portofoliul BEI de proiecte din domeniul transporturilor, pentru a asigura creșterea la maximum a efectului de levier al sprijinului UE, precum și pentru a beneficia de experiența Băncii și de sinergiile dintre cele două instituții. În plus, expertiza BEI ar putea fi utilizată într-o fază incipientă a analizării și evaluării proiectelor în cooperare cu Comisia și cu Agenția Executivă TEN-T. Prin urmare, acest cadru ar putea constitui, de asemenea, imboldul necesar pentru mobilizarea surselor de finanțare private prin facilitarea utilizării parteneriatelor public-privat.

În ce mod se poate îmbunătăți coordonarea și/sau combinarea diferitelor surse de cheltuieli ale UE pentru a accelera realizarea proiectelor TEN-T și a obiectivelor strategice?

Cum poate strategia de finanțare a UE să coordoneze și/sau să combine diferitele surse ale UE cu finanțarea la nivel național și cu finanțarea publică și privată?

Crearea unui cadru european de finanțare ar constitui o soluție adecvată la lacunele de implementare care afectează finalizarea proiectelor TEN-T și realizarea obiectivelor strategice?

5. CADRUL JURIDIC ȘI INSTITUȚIONAL AL REVIZUIRII POLITICII TEN-T

Pe baza recomandărilor grupului de experți din domeniul juridic, Comisia va analiza următoarea abordare în vederea revizuirii orientărilor TEN-T:

- combinarea orientărilor TEN-T cu „Regulamentul financiar” TEN, ambele bazate pe articolul 171 din TFUE, pentru a consolida legătura dintre prioritățile politicii TEN-T și resursele financiare, precum și pentru a simplifica cadrul de reglementare;
- un nou regulament cu rol de act normativ comun pentru orientări și pentru acordarea ajutorului financiar al UE;
- posibilitatea de a completa temeiul juridic, și anume articolul 172 din TFUE privind rețelele europene de transport, cu articolele 91 și 100 din TFUE care reglementează politica comună din domeniul transporturilor, acest lucru urmând să fie precizat în funcție de conținutul final al proiectului de propunere privind orientările TEN-T.
- definirea exactă, în noul regulament, a obiectivelor, conținutului, domeniului de aplicare și duratei mandatului acordat Comisiei în conformitate cu articolul 290 din TFUE în vederea completării și modificării elementelor neesențiale din regulament, ceea ce ar facilita răspunsul la anumite evoluții în timp și ar permite îndeplinirea obiectivului de flexibilitate.
- stabilirea cu claritate a responsabilităților statelor membre, care joacă un rol esențial în implementarea proiectelor TEN-T, în diferitele etape ale proiectelor respective (planificare, finanțare, implementare, revizuire).

Cum poate politica TEN-T să profite de noile instrumente și dispoziții juridice expuse mai sus?

Observații

Comisia dorește să primească observații și sugestii cu privire la ideile și întrebările din prezentul document și din două documente conexe: documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Revizuirea politicii TEN-T – documente de bază” și rapoartele grupurilor de experți în domeniul politicii TEN-T, disponibile pe site-ul web dedicat revizuirii acesteia, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm.

Observațiile trebuie trimise la adresa MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu până la 15 septembrie 2010.

Contribuțiile primite vor fi publicate pe internet, cu excepția cazului în care autorul nu dorește publicarea datelor cu caracter personal, motivând că acest lucru i-ar prejudicia interesele legitime. În acest caz, contribuția poate fi publicată ca o contribuție anonimă. Organizațiile profesionale care trimit observații cu privire la prezenta consultare sunt invitate, în cazul în care nu au făcut deja acest lucru, să se înregistreze în Registrul reprezentanților grupurilor de interese al Comisiei Europene (<http://ec.europa.eu/transparency/regin/>). Acest registru a fost instituit în cadrul Inițiativei europene în materie de transparență cu scopul de a oferi Comisiei și publicului larg informații cu privire la obiectivele, finanțarea și structurile reprezentanților grupurilor de interese.

Comisia, ministerele transporturilor din UE, membrii Parlamentului European și părțile

interesate vor dezbate aspectele stabilite în prezenta revizuire a politicii TEN-T pe parcursul Zilelor TEN-T 2010 care vor fi organizate de Comisia Europeană în colaborare cu Președinția spaniolă la Zaragoza, în 8 și 9 mai 2010. Programul, documentele și rapoartele sunt disponibile la adresa:
http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf.