



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 21.3.2007  
COM(2007) 135 final

**COMUNICAREA COMISIEI**

**Rețelele transeuropene : Spre o abordare integrată**

{SEC(2007) 374}

## Cuprins

1.	INTRODUCERE.....	3
2.	Rețelele transeuropene: evaluare la sfârșitul anului 2006.....	3
2.1.	Rețelele transeuropene de transport .....	4
2.2.	Rețelele transeuropene de energie.....	6
2.3.	Rețelele transeuropene de telecomunicații.....	6
3.	ASPECTELE ABORDATE DE GRUPUL DE COORDONARE .....	7
3.1.	Sinergii între rețelele transeuropene.....	8
3.2.	Protecția mediului și rețelele transeuropene .....	9
3.3.	Exploatarea noilor tehnologii în cadrul rețelei transeuropene de transport .....	10
3.4.	Finanțarea rețelelor transeuropene .....	11
3.4.1.	Combinarea fondurilor .....	11
3.4.2.	Finanțarea marilor proiecte prioritare .....	12
3.4.3.	Parteneriatele public-privat .....	13
4.	CONCLUZII .....	16

## 1. INTRODUCERE

Dezvoltarea, conectarea, o mai bună integrare și o mai bună coordonare a dezvoltării infrastructurilor europene de energie, transport și telecomunicații reprezintă obiective ambițioase care figurează în tratat<sup>1</sup> și în liniile directoare pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă<sup>2</sup>.

Rețelele transeuropene de transport, energie și telecomunicații sunt ca un sistem sanguin pentru economia noastră. Dacă ele merg prost și competitivitatea merge prost. Dezvoltarea lor este esențială pentru agenda acestei Comisii pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă.

Rețelele transeuropene (RTE) contribuie, de asemenea, la consolidarea competitivității Uniunii, prin intermediul marilor programe industriale cu importanță strategică pentru independența Uniunii, precum GALILEO, ERTMS și SESAR. În plus, RTE permit, de asemenea, facilitarea răspândirii și utilizării eficiente a tehnologiilor informației și comunicării prin rețelele de telecomunicații și asigurarea securității aprovizionării prin rețelele de energie. Pe de altă parte, utilizarea durabilă a resurselor este un element esențial al politicii RTE, din moment ce modurile cele mai ecologice beneficiază de o poziție privilegiată în rândul proiectelor prioritare.

La cererea Președintelui, Comisia a înființat, la 20 iulie 2005, un grup de coordonare format din acei membri ai colegiului care sunt implicați în mod deosebit în problematica rețelelor transeuropene.

Grupul, prezidat de Comisarul pentru transport, cuprinde comisarii responsabili cu societatea informațională, mediul, afacerile economice și monetare, politica regională, programarea financiară și bugetul, piața internă și energia.

Acest grup era mandatat să definească o abordare comună menită a coordona mai bine diferitele intervenții comunitare, pentru a sprijini realizarea rețelelor transeuropene de transport, energie și telecomunicații.

Această comunicare prezintă mai întâi o evaluare a fiecăreia dintre cele trei rețele transeuropene: transporturi, energie și telecomunicații, după care abordează aspectele specifice dezvoltate în cursul ședințelor grupului de coordonare.

## 2. REȚELELE TRANSEUROPENE: SITUAȚIA LA SFÂRȘITUL ANULUI 2006

Dezvoltarea rețelelor transeuropene este un element esențial pentru crearea unei piețe interne și pentru consolidarea coeziunii economice și sociale. În acest scop, acțiunea comunitară trebuie să urmărească favorizarea interconectării și interoperabilității între rețelele naționale, precum și accesul la aceste rețele<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Articolele 154, 155 și 156 din tratat .

<sup>2</sup> Orientările nr. 9, 10, 11 și 16 pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă (2005-2008).

<sup>3</sup> Articolul 154 din tratat.

## 2.1. Rețelele transeuropene de transport

Infrastructuri de transport moderne, care permit deplasarea mai rapidă și mai ușoară a mărfurilor și persoanelor între statele membre, fac posibilă creșterea competitivității în cadrul Uniunii.

Cu ocazia Consiliului European de la Essen au fost identificate 14 proiecte prioritare care au fost incluse în prima decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (RTE-T) din 1996<sup>4</sup>. Această listă a fost completată în 2004 pentru a ține seama de extinderea UE cu 10, apoi cu 12 noi state membre. RTE-T cuprinde în prezent 30 de proiecte prioritare care ar trebui să fie realizate până în anul 2020. De altfel, Comisia a subliniat recent necesitatea de a extinde aceste rețele transeuropene de transport spre țările vecine<sup>5</sup>.

Îndeplinirea acestor mari proiecte a suferit întârzieri în raport cu planificarea inițială. Proiecte importante au fost sau urmează a fi, totuși, finalizate până în 2007: legătura fixă de la Øresund (care leagă Suedia de Danemarca, finalizată în 2000), aeroportul de la Malpensa (Italia, terminat în 2001), linia feroviară de la Betuwe (care leagă Rotterdam de granița germană, finalizată în 2007), precum și rețeaua PBKAL (TGV Paris-Bruxelles/Bruxelles-Köln-Amsterdam-Londra, finalizată în 2007).

Din aceste 30 de proiecte prioritare, optsprezece reprezintă proiecte feroviare, iar două sunt proiecte de navigație internă și maritimă. O primă prioritate a fost, de asemenea, acordată celor mai ecologice moduri de transport.

Realizarea rețelelor transeuropene de transport necesită eforturi financiare considerabile. Numai construcția proiectelor prioritare mobilizează investiții în valoare de 280 de miliarde € din totalul de 600 de miliarde reprezentând costul întregii rețele transeuropene. Pentru a respecta termenul stabilit pentru anul 2020, va fi necesară investirea a 160 de miliarde € doar pentru a finanța proiectele prioritare care țin de perioada de programare financiară 2007-2013. Două hărți, care figurează în anexa I la această comunicare, prezintă stadiul de realizare a celor 30 de proiecte prioritare la această dată și la sfârșitul perioadei cadrului financiar multianual, în 2013. Aceste hărți arată clar cât de incompletă este încă această rețea și câte eforturi trebuie să fie făcute până în 2013 pentru a respecta angajamentele semnate.

În cursul programării financiare pe perioada 2000-2006, Uniunea Europeană a contribuit financiar la realizarea RTE-T prin intermediul următoarelor trei instrumente financiare:

- Bugetul de 4,2 miliarde € alocat dezvoltării rețelei transeuropene de transport pentru perioada de programare financiară 2000-2006. Subvențiile acordate pe baza regulamentului financiar actual al RTE-T<sup>6</sup> au permis cofinanțarea acestor proiecte până la 10% pentru secțiunile naționale și până la 20% pentru secțiunile transfrontaliere.

---

<sup>4</sup> Decizia 1692/96/CE, (JO L 228, 9.9.1996).

<sup>5</sup> COM(2007) 32, 31.1.2007.

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 807/2004 din 21 aprilie 2004, (JO L 143, 30.4.2004).

- Rețelele transeuropene de transport au beneficiat, de asemenea, de cele 16 miliarde € din cadrul Fondului de Coeziune. În cadrul Fondului European de Dezvoltare Regională (FEDR) au fost investite în transporturi 34 de miliarde €, din care o parte (investiții în infrastructurile feroviare, rutiere, autorutiere, portuare ...) a revenit RTE-T.
- Creditele acordate de Banca Europeană de Investiții (BEI), în valoare de 37,9<sup>7</sup> miliarde €.

În cursul cadrului financiar multianual 2007-2013, o sumă de 8,013 miliarde € a fost alocată dezvoltării rețelei transeuropene de transport. La 12 decembrie 2006, Consiliul a obținut un acord politic cu privire la propunerea de regulament<sup>8</sup> de organizare a asistenței financiare acordate rețelelor transeuropene de transport și de energie în perioada 2007-2013. Această propunere de regulament prevede rate de cofinanțare comunitară de 50% pentru studii și rate maxime variind între 10 și 30%, în funcție de tipul proiectelor.

FEDR și Fondul de Coeziune vor fi în continuare principalele surse de intervenție comunitară în cofinanțarea proiectelor din domeniul rețelei transeuropene de transport în perioada de programare 2007-2013.

Mijloacele oferite de politica de coeziune vor trebui să fie pe deplin exploatate, deoarece o mare parte din proiectele prioritare se află în zone care nu vor beneficia prea mult de această politică. De exemplu, pentru perioada 2000-2006, mai multe zeci de miliarde de euro vor fi disponibile pentru a cofinanța unele proiecte din domeniul transporturilor, prin intermediul diferitelor instrumente financiare ale politicii regionale europene; din această sumă, aproximativ 35 de miliarde € din Fondul de Coeziune ar trebui să fie investite în special în proiectele prioritare. Ratele de intervenție atractive (de până la 85%) ale acestor fonduri vor reuși să faciliteze finanțarea proiectelor și, mai departe, realizarea acestor lucrări în conformitate cu planificarea prevăzută în orientările privind RTE-T. Statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de Coeziune, precum și regiunile eligibile pentru finanțare din Fondul European de Dezvoltare Regională în cadrul obiectivului de convergență sunt invitate să apeleze la aceste instrumente pentru a realiza proiectele prioritare aflate pe teritoriul lor<sup>9</sup>.

Contribuția comunitară la realizarea rețelei transeuropene de transport va trebui să se concentreze, în general, pe secțiunile transfrontaliere și pe punctele de strângere a traficului.

BEI va continua să finanțeze infrastructurile de transport prin credite și printr-un instrument de garanție specific prevăzut cu un buget de 500 de milioane € din fondurile proprii ale BEI și 500 de milioane € de la bugetul rețelei transeuropene de transport (adică 6,25% din pachetul financiar total).

---

<sup>7</sup> UE-15 (2000-2004): 24 301 milioane € + UE-25 (2005-2006): 6 821 și 6 850 milioane €.

<sup>8</sup> COM(2006) 245.

<sup>9</sup> Decizia 884/2004/CE sus-menționată, art. 19.2 lit. a și c.

## **2.2. Rețelele transeuropene de energie**

Comunitatea a adoptat recent o serie de orientări privind actualizarea rețelelor transeuropene de energie<sup>10</sup>. 32 de proiecte din domeniul rețelelor de electricitate și 10 proiecte din domeniul rețelelor de gaz au fost declarate de interes european. Aceste proiecte sunt prioritare, deoarece ele sunt esențiale pentru punerea în funcțiune a unei rețele energetice la scară europeană.

Capacitatea rețelelor de gaz trebuie să fie adaptată pentru a asigura și diversifica importurile provenind din Norvegia, din Rusia, din bazinul Mării Negre, din Mediterana și din Orientul Mijlociu.

UE va trebui să investească cel puțin 30 de miliarde de euro în infrastructuri până în 2013 (6 miliarde pentru transportul energiei electrice, 19 miliarde pentru conductele de gaz și 5 miliarde pentru terminalele de gaz natural lichefiat - LNG), dacă dorește să răspundă priorităților enunțate în liniile directoare privind rețelele transeuropene de energie. De exemplu, se estimează că va fi necesar să se cheltuiască în jur de 700-800 de milioane de euro pe an pentru a alimenta rețeaua cu mai multă electricitate obținută din surse regenerabile și pentru a internaliza costurile de egalizare ale producătorilor ocazionali. Între 2000 și 2006, aproximativ 140 de milioane € au fost investite în rețelele transeuropene de energie din bugetul RTE. Pentru cadrul financiar 2007-2013, Regulamentul RTE în curs de aprobare prevede o sumă de 155 de milioane €. Această valoare este foarte limitată, ținând seama de obiectivele și de necesarul existent. Acest buget va contribui, în principal, la cofinanțarea studiilor. Vor fi necesare finanțări suplimentare din politica de coeziune, precum și de la Banca Europeană de Investiții.

Planul prioritar de interconectare, adoptat la 10 ianuarie 2007, face un bilanț al stadiului de realizare a proiectelor prioritare și analizează, dincolo de problemele finanțării, obstacolele care se află în calea îndeplinirii acestor proiecte. Acest plan a schițat o strategie bazată pe patru acțiuni concrete: inventarierea celor mai importante infrastructuri care întâmpină dificultăți însemnate, numirea de coordonatori europeni, o planificare coordonată la nivel regional, precum și armonizarea procedurilor de autorizare.

Consiliul European din 9 martie 2007 a susținut această abordare și, mai ales, a subliniat importanța dezvoltării interconectării rețelelor. Consiliul a sprijinit propunerea Comisiei de a numi coordonatori europeni și a invitat-o pe aceasta din urmă să facă propuneri în vederea îmbunătățirii procedurilor administrative de luare de decizii.

## **2.3. Rețelele transeuropene de telecomunicații**

Deschiderea progresivă către concurență a serviciilor de telecomunicații începând cu anul 1988 a avut efecte considerabile. Intensificarea concurenței a stimulat investițiile, inovația, apariția unor noi servicii și a dus la o scădere semnificativă a prețurilor pentru consumatori.

---

<sup>10</sup> Decizia 1364/2006/CE, (JO L 262, 22.9.2006).

După liberalizarea acestor servicii, dezvoltarea rețelelor de telecomunicații în Europa a fost, în primul rând, rezultatul unor investiții comerciale. În pofida unei diminuări produse între anii 1999-2001, investițiile au fost semnificative. Astfel, în 2005, cheltuielile de capital s-au ridicat la mai bine de 45 de miliarde de euro, din care 25 de miliarde în infrastructuri fixe, ceea ce este echivalent cu o creștere anuală cu mai mult de 5 %, și aceasta pentru al treilea an la rând.

Investițiile se concentrează în prezent pe modernizarea rețelelor existente, pentru a trece la generația următoare, pe dezvoltarea telefoanelor mobile de generația a 3-a și a altor infrastructuri fără fir și pe echiparea cu bandă largă a zonelor rurale ale UE. Investițiile pot fi direcționate spre instalarea unor rețele de fibră optică, pentru care costurile lucrărilor de construcții civile și de cablare în interiorul clădirilor reprezintă 70 % din costurile de dezvoltare. Construirea de linii feroviare, de șosele sau de conducte de energie poate facilita dezvoltarea acestor rețele în zonele slab deservite.

Comunicarea „Reducerea decalajelor de acces la conexiunea în bandă largă”<sup>11</sup> scoate în evidență inegalitățile existente între zonele urbane și cele rurale și invită statele membre să ia măsuri concrete și să definească obiective în vederea reducerii acestor diferențe până în 2010. Se încurajează ajutorul public în cazul slăbirii pieței, cu respectarea strictă a reglementării privind telecomunicațiile și a regulilor în domeniul ajutoarelor de stat. Începutul viitoarei perioade de programare cu privire la politicile în domeniul coeziunii și dezvoltării rurale poate reprezenta o ocazie formidabilă de a investi în banda largă în zonele regionale și rurale.

O cartografiere a infrastructurilor existente este necesară pentru a sprijini autoritățile competente în a-și evalua mai bine nevoia de infrastructuri și pentru a exploata lucrările de construcții civile în curs. Autoritățile care răspund de marile proiecte în curs din domeniul transporturilor și energiei ar trebui să ia în calcul nevoia de infrastructuri de telecomunicații și să ia măsurile corespunzătoare în domeniul planificării și bugetului, ținând seama de infrastructurile existente. În plus, este necesară o coordonare mai bună a celorlalte surse de finanțare (fonduri structurale, Fondul de Dezvoltare Rurală, fondul RTE și finanțările naționale), pentru a pune în aplicare o planificare coerentă și pentru a completa acoperirea în bandă largă.

### **3. ASPECTELE ABORDATE DE GRUPUL DE COORDONARE**

Grupul de coordonare al comisarilor pentru „rețelele transeuropene” s-a întrunit de șase ori de la constituirea sa la data de 7 decembrie 2005. Grupul de coordonare a abordat aspectele cu privire la sinergiile dintre rețelele transeuropene, la modurile de finanțare și la repartizarea lor între diferitele instrumente financiare comunitare. Au fost, de asemenea, abordate și tematici mai generale (RTE și mediul, dezvoltarea unor noi instrumente financiare comunitare).

---

<sup>11</sup> Comunicarea Comisiei COM(2006) 129 din 20.3.2006.

### 3.1. Sinergii între rețelele transeuropene

Are Uniunea Europeană interes, mai ales în noile state membre, în care nevoia de infrastructuri este considerabilă, să promoveze construcția unor infrastructuri combinate?

Combinarea căilor ferate și a șoselelor a demonstrat acest lucru<sup>12</sup>: utilizare redusă a spațiului, lucrări de artă comune, impact vizual și fragmentare a peisajelor reduse, măsuri de reducere a impactului infrastructurilor comune (protecție anti-zgomot, viaducte, faună mare și mică). Există posibilități reale pentru infrastructurile combinate de a diminua costurile și impactul asupra mediului.

A fost efectuat un studiu cu privire la posibilitățile de a dezvolta alte combinații (trecerea unei linii de înaltă tensiune printr-un tunel feroviar, adăugarea unor cabluri de telecomunicații la o linie de cale ferată)<sup>13</sup>. Fezabilitatea tehnică, impactul asupra costului proiectelor și complexitatea procedurilor au fost, de asemenea, analizate. Concluziile acestei analize sunt prezentate în continuare.

Pe lângă combinația gazoducte-alte infrastructuri, a cărei fezabilitate tehnică pare dificilă ținând seama de amploarea perimetrelor de securitate necesare, există avantaje reale în a combina alte RTE între ele. Sinergiile între rețelele de telecomunicații și rețelele de transport par a fi cele mai promițătoare. Fiecare rețea de transport poate fi optimizată dacă are propria rețea de comunicații, utilizată pentru gestionarea rețelei. În majoritatea cazurilor, rețelele de cale ferată și rețelele de autostrăzi deja dispun de astfel de rețele de comunicații. În unele cazuri, capacitatea mai mare a acestor rețele este utilizată în alte scopuri, de exemplu pentru comunicații de date. În schimb, căutarea sistematică de sinergii între o rețea de gestionare a infrastructurii și o rețea de telecomunicații chiar de la începerea construirii infrastructurii încă este timidă.

O serie de piste interesante ar putea fi explorate pentru a interconecta rețelele de electricitate: amplasarea de cabluri de înaltă tensiune în malurile/acostamentele canalelor și râurilor, interconectări la tensiune limitată (2 x 25 kV) prin intermediul liniilor feroviare de mare viteză, interconectări mai sistematice ale liniilor subterane de înaltă tensiune (300-700 kV) în fanțele rețelelor de transport. Aceste sugestii nu se substituie nevoii imediate de a interconecta rețelele naționale de înaltă tensiune, ci sugerează o îmbinare mai ingenioasă a rețelelor electrice naționale pe termen mai lung, în concordanță cu durata de realizare a marilor proiecte de infrastructură.

Sinergii se pot realiza și la nivel de proceduri: studiile de impact, planificarea, precum și construcțiile bugetare pot fi combinate. Planificarea în paralel a două tipuri de infrastructuri guvernate de legislații și proceduri bugetare diferite sau cu cicluri de viață și durate ale construcției diferite se poate dovedi, totuși, complexă.

---

<sup>12</sup> Unele state membre au introdus o obligație legală de a cerceta o astfel de sinergie, în special Germania (Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot).

<sup>13</sup> Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts, ECORYS, August 2006.

## **Concluzie:**

Grupul recomandă să se continue lucrările cu privire la sinergiile potențiale dintre diferitele rețele transeuropene. Un manual care va aduna bunele practici va fi elaborat pentru a informa inițiatorii de proiecte în legătură cu sinergiile potențiale dintre infrastructuri.

Sinergiile între proiectele din domeniul energiei geotermice și tunelele care vor fi construite în cadrul rețelelor transeuropene de transport trebuie să fie explorate cu prioritate.

Grupul consideră că este necesară o cartografiere a infrastructurilor de telecomunicații și că nevoia de telecomunicații ar trebui să fie luate în seamă în momentul construirii rețelelor de transport și de energie.

### **3.2. Protecția mediului și rețelele transeuropene**

Strategia de la Lisabona pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă invită la realizarea RTE într-o abordare compatibilă cu dezvoltarea durabilă.

Cele 30 de proiecte prioritare din cadrul rețelei transeuropene de transport sunt, în marea lor majoritate, proiecte care favorizează modurile de transport cele mai avantajoase pentru mediu și mai puțin consumatoare de energie, cum ar fi căile ferate și căile navigabile. Realizarea rețelei transeuropene de transport va avea un impact pozitiv asupra mediului. În ritmul actual, emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transporturi vor fi în anul 2020 mai mari cu 38% în raport cu nivelul actual. Realizarea a 30 de axe prioritare va încetini această creștere cu aproximativ 4%, adică o reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> cu 6,3 milioane de tone pe an.

Interconexiunile rețelelor naționale de energie și conexiunile surselor de energie regenerabilă vor permite optimizarea utilizării capacităților în fiecare stat membru și, prin urmare, reducerea impactului asupra mediului.

Legislația comunitară în domeniul protecției mediului stabilește un cadru clar în care marile proiecte trebuie să fie realizate. Orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport se referă la acest aspect în mod explicit<sup>14</sup>. Fiecare nou program de infrastructură trebuie să fie supus unei analize strategice de mediu<sup>15</sup> și fiecare proiect trebuie să fie evaluat separat<sup>16</sup>. Această dublă obligație permite optimizarea integrării marilor proiecte de infrastructură din punctul de vedere al protecției mediului. În același timp, aceste analize ar putea servi drept cadru pentru a studia realizarea unor eventuale sinergii.

---

<sup>14</sup> Decizia 884/2004/CE menționată anterior, articolul 8.

<sup>15</sup> Evaluare strategică de mediu (ESM) - Directiva (2001/42/CE) privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului.

<sup>16</sup> Evaluarea impactului asupra mediului (EIM) - Directiva (85/337/CEE, modificată prin Directivele 97/11/CE și 2003/35/CE), privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

În afară de aceste analize de mediu, fiecare proiect în parte trebuie să respecte legislația comunitară privind zgomotul, apa și protecția florei și faunei<sup>17</sup>. Dacă se remarcă unele efecte asupra fiecăruia dintre aceste aspecte, trebuie să se caute alternative pentru a asigura o mai bună respectare a dreptului mediului. Dacă niciuna dintre alternativele la un proiect declarat de utilitate publică nu reprezintă o soluție optimă și în conformitate cu legislația comunitară, pot fi adoptate măsuri compensatorii, care să permită realizarea respectivului proiect prin compensarea eventualului impact negativ. Anexa 2 prezintă condițiile în care pot fi luate astfel de măsuri.

### **Concluzie:**

Concilierea dezvoltării rețelelor transeuropene de transport cu respectarea angajamentelor Uniunii Europene în domeniul dreptului mediului necesită o coordonare ridicată între diferitele servicii vizate ale Comisiei. În acest scop, a fost elaborat un document de referință, anexat la prezenta comunicare.

### **3.3. Exploatarea noilor tehnologii în cadrul rețelei transeuropene de transport**

Evaluarea intermediară a Cărții albe din 2001 a Comisiei privind politica transporturilor<sup>18</sup>, aprobată recent, recunoaște rolul potențial al noilor tehnologii în asigurarea unei circulații sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor. În conformitate cu cel de al 7-lea program-cadru de cercetare și dezvoltare (2007-2013), inovațiile tehnologice în domeniul transporturilor vor contribui în mod direct la prioritățile europene în materie de competitivitate, de mediu și de politică socială.

Dintre cele mai promițătoare domenii prioritare putem cita sistemele de transport inteligente (ITS) care integrează tehnologiile informației, comunicațiilor, navigației și poziționării în infrastructurile de transport și în vehicule și le pun pe acestea în slujba utilizatorilor.

Ar fi necesar să privim investițiile în ITS ca pe un element strategic fundamental al tuturor noilor proiecte din domeniul rețelei transeuropene de transport, precum și al proiectelor care urmăresc modernizarea rețelelor și a legăturilor existente. ITS oferă, de altfel, o serie de instrumente în favoarea „comodalității” și viabilității ecologice.

Printre exemplele de aplicații reușite ale ITS în domeniul rețelelor, putem cita sistemele de control și de gestionare a circulației rutiere (proiectele europene regionale care fac parte din programul indicativ multianual TEMPO 2001-2006), sistemele de control al navigației fluviale (RIS - serviciul de informații fluviale - și rețeaua SafeSeaNet) și sistemul de gestionare a traficului feroviar european (ERMTS). Au fost începute lucrările în ceea ce privește sistemele cooperative de comunicații „de la vehicul la vehicul” sau „de la vehicul la infrastructură” și sistemele de poziționare precisă (inițiativa i2010 „Mașina inteligentă”). Aceste

---

<sup>17</sup> Directiva „Păsări” (79/409/CEE), Directiva „Habitat” (92/43/CEE) și directiva-cadru privind apa (2000/60/CE).

<sup>18</sup> Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European - Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru - Evaluare intermediară a Cărții albe privind transportul publicată în 2001 de Comisia Europeană - COM(2006) 314.

sisteme vor avea efecte benefice însemnate pe termen lung în ceea ce privește punerea în funcțiune a unor transporturi sigure și ecologice. În concluzie, GALILEO, proiectul european de navigație prin satelit, va îmbunătăți în mod considerabil serviciile de navigație, de poziționare și de datare pentru toate modurile de transport atunci când va deveni operațional, în anul 2010. ITS includ și servicii pentru utilizatorii finali, în special oferirea de informații în timp real cu privire la traficul rutier și la deplasări (RTTI), ceea ce permite diminuarea timpilor de parcurs, îmbunătățirea securității și favorizarea comodalității.

În ciuda avantajelor lor dovedite, în Europa sistemele și serviciile de transport inteligente sunt inexistente sau lacunare în numeroase regiuni. În perioada 2007-2013, Europa ar trebui să se concentreze asupra unei dezvoltări pe scară largă a acestora. Autoritățile publice ar trebui să profite din plin de utilizarea noilor tehnologii pentru a face față noilor obiective de acțiune, creând astfel o piață suficient de extinsă pentru noile produse legate de ITS.

### **Concluzie:**

Grupul consideră că apelul la noile tehnologii oferă, în cadrul rețelelor transeuropene de transport, instrumente eficiente pentru a spori securitatea și pentru a diminua numărul ambuteiajelor și impactul activității de transport asupra mediului.

Grupul recomandă ca investițiile în sistemele de transport inteligente (ITS), care reprezintă, în general, o mică parte din costurile infrastructurilor, să fie incluse încă de la început în programarea tuturor noilor proiecte în domeniul RTE-T și să fie considerate un element esențial al tuturor proiectelor de îmbunătățire și de modernizare a infrastructurilor.

## **3.4. Finanțarea rețelelor transeuropene**

Diferitele surse bugetare trebuie să fie coordonate și o serie de noi mecanisme de îmbunătățire a finanțării în general și a cofinanțării comunitare a acestor infrastructuri trebuie să fie dezvoltată.

### *3.4.1. Combinarea fondurilor*

Comisia a avut în vedere în mod constant problema cumulării finanțărilor comunitare care provin din diferite surse pentru același proiect. Curtea de Conturi a scos în evidență acest aspect în rapoartele sale cu privire la punerea în aplicare a rețelelor transeuropene de către Comisie.

Grupul de coordonare a conchis că trebuie să se excludă orice posibilitate de a cumula subvenții provenind din mai multe fonduri comunitare. În scopul de a asigura transparența financiară și pentru o bună gestiune financiară, regulamentul financiar și/sau actele sectoriale de bază adoptate sau aflate în curs de adoptare exclud cumularea unor instrumente financiare comunitare diferite pentru aceeași acțiune.

În cadrul programelor operaționale care beneficiază de asistență financiară din fondurile structurale sau de coeziune, alte instrumente de finanțare comunitare nu pot înlocui cofinanțarea națională obligatorie.

Cheltuielile efectuate în cadrul unui proiect care face parte dintr-un program operațional care beneficiază de asistență financiară din fondurile structurale sau de coeziune nu pot face obiectul unei finanțări acordate de alte instrumente comunitare. Aceasta înseamnă că, dacă unele cheltuieli, de exemplu pentru achiziționarea de echipamente ERTMS sau pentru electrificarea unei linii de cale ferată, nu beneficiază de asistență financiară din fondurile structurale sau de coeziune, ele se pot finanța din fondurile alocate RTE. Construcția unei linii de cale ferată ar putea fi finanțată de către FEDR sau de către Fondul de Coeziune. Proiectele ar putea fi, astfel, segmentate pe secțiuni regionale, care ar putea fi cofinanțate fie de către FEDR sau de către Fondul de Coeziune, fie din fondurile alocate RTE.

Atunci când îi va acorda asistență financiară RTE, Comisia va verifica, deci, dacă proiectele au beneficiat sau nu de asistență din partea fondurilor structurale sau de coeziune.

După consultarea Curții de Conturi, Comisia va publica și liniile directoare aplicabile în statele membre cu privire la modalitățile de a combina diferitele instrumente de finanțare.

Această interdicție de dublă finanțare va trebui să îndrume statele membre spre alegerea instrumentului financiar căruia îi vor solicita asistență financiară comunitară, în funcție de rata de intervenție oferită de instrumentul financiar respectiv și de prioritatea proiectelor. Astfel, statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de Coeziune, precum și regiunile eligibile pentru finanțare în cadrul obiectivului de convergență sunt invitate să apeleze cu prioritate la aceste instrumente pentru cofinanțarea marilor proiecte de infrastructuri.

**Concluzie:**

Grupul de coordonare a confirmat necesitatea de a menține o abordare coerentă vizavi de diferitele instrumente juridice. În prezent, principiul neacumulării este precizat în legislația comunitară, oferind, astfel, un răspuns direct la observațiile formulate de către Curtea de Conturi.

*3.4.2. Finanțarea marilor proiecte prioritare*

Întârzierile în realizarea proiectelor de transport prioritare se datorează în primul rând dificultății de a concilia regulile de acordare a subvențiilor comunitare din bugetul RTE cu necesarul financiar real al marilor proiecte prioritare.

Noul regulament al RTE va face posibilă o mai bună cofinanțare a marilor proiecte transfrontaliere, care sunt foarte complexe din punct de vedere tehnic și financiar. Chiar dacă realizarea lor se întinde pe mai multe cadre financiare, cofinanțarea comunitară este cât se poate de fezabilă: o decizie de acordare poate fi luată într-un anumit cadru financiar, iar plățile pot fi eșalonate dincolo de acest cadru financiar, în funcție de stadiul lucrărilor respectivului proiect.

Dacă soluția definită în noul regulament al RTE, care permite finanțările multianuale prin tranșe anuale, nu ar fi de ajuns pentru a răspunde nevoilor existente, ar fi analizate și alte opțiuni.

### 3.4.3. *Parteneriatele public-private*

Parteneriatele public-private (PPP) le permit autorităților publice să delege o întreprindere privată pentru a realiza unele misiuni de servicii publice. Interesele apelului la PPP sunt multiple: un control mai eficient al costurilor (de construcție și exploatare) și o mai mare propensiune pentru a finaliza lucrările în termenele impuse. Însă cel mai mare interes este acela că o parte din risc este transferată partenerului privat: pe lângă riscul de construcție, partenerul privat își poate asuma fie riscul de exploatare, fie riscul de disponibilitate. Acest transfer al riscului este foarte important în calcularea datoriei sau a deficitului public. La începutul anului 2004, a fost publicată o decizie a Eurostat cu privire la calculul „investițiilor private” în cadrul unui PPP în ceea ce privește datoria publică<sup>19</sup>. În momentul în care partenerul privat ia asupra sa riscul de construcție și fie riscul de exploatare, fie riscul de disponibilitate, investițiile private nu trebuie să fie incluse în calcularea datoriei publice.

O consultare a fost efectuată cu privire la evoluția legislației comunitare în domeniul achizițiilor publice, pentru a ține seama de dezvoltarea rapidă a PPP. Comisia a adoptat în 2004 o Carte verde privind PPP. În noiembrie 2005, Comisia a anunțat o posibilă inițiativă legislativă care poate duce la o evoluție a încadrării juridice a concesiunilor, pentru a oferi o mai mare securitate juridică menținând în același timp suficient de multă suplețe pentru multiplele forme de PPP care există.

BEI pune în funcțiune în prezent un „European PP Expertise Centre” (EPEC – Centru european de expertiză în domeniul parteneriatelor public-private) alături de Comisie și de alte părți interesate. Ideea este aceea de a face din EPEC o sursă de informare europeană pentru sectorul public, pentru a împărtăși cele mai bune practici în materie de PPP și a dezvolta capacitatea sectorului public de a pune în aplicare proiecte de PPP.

#### 3.4.3.1. PPP bazate pe riscul de cerere: instrumentul de garanție

În urma unei cereri a Consiliului European din decembrie 2003, Comisia și BEI au analizat interesul de a dezvolta un instrument de garanție european. La începutul anului 2005, în două comunicări adresate Consiliului<sup>20</sup>, Comisia a confirmat interesul pentru un astfel de instrument de garanție, pentru a înlesni și încuraja finanțarea rețelelor transeuropene de transport prin PPP. Între timp, principiul unui astfel de instrument a fost inclus în cadrul noului regulament al RTE pentru perioada 2007-2013. Instrumentul de garanție la împrumuturi ar susține tipurile de PPP bazate pe riscul de cerere (de exemplu, de tipul „concesiune”) prin atenuarea riscurilor legate de insuficiența veniturilor pe durata primilor ani de realizare a unui proiect și s-ar aplica în special contractelor de concesiune.

---

<sup>19</sup> Decizia ESTAT din 11 februarie 2004.

<sup>20</sup> COM(2005) 75 „raport final de fezabilitate cu privire la instrumentul de garanție la împrumuturi al UE pentru proiectele din domeniul RTE-Transport”; COM(2005) 76 „conceptul final pentru conceperea unui instrument de garanție la împrumuturi al UE pentru proiectele din domeniul RTE Transport”; SEC (2005) 323 „instrumentul de garanție la împrumuturi al UE pentru proiectele din domeniul RTE-Transport”.

BEI acordă o garanție unei instituții financiare care, la rândul ei, îi acordă o linie de credit stand-by beneficiarului finanțării pentru perioada de demarare a unui proiect, în vederea asigurării serviciului datoriei pentru unele credite de prim rang. Comisia și BEI își împart contribuția financiară la provizioanele pentru pierderi și la dotarea cu capital prevăzute pentru aceste garanții. Garanția nu va fi activată decât în cazul în care fluxul veniturilor s-ar dovedi insuficient pentru a asigura serviciul datoriei privilegiate („senior loans”)<sup>21</sup>. Garanția nu ar elimina riscul pentru creditorii privilegiați, însă ar oferi o mai bună acoperire a serviciului datoriei privilegiate, accentuând, astfel, propensiunea partenerilor privați de a împrumuta pentru proiect.

În ipoteza în care garanția ar intra în această ecuație, BEI ar obține o creanță financiară subordonată<sup>22</sup> creanțelor privilegiate, dar prioritară celei a acționarilor obișnuiți. Această datorie suplimentară, numită datorie de tip „mezanin”<sup>23</sup>, ar trebui să fie rambursată cu dobândă imediat ce veniturile generate de către proiect fac posibil acest lucru și după onorarea serviciului creanțelor privilegiate. Garanția ar fi evaluată astfel încât să reflecte riscul asumat și cheltuielile legate de gestionarea sa.

Efectul de levier al instrumentului financiar reprezintă de 4 până la 6 ori contribuția Comisiei de 500 de milioane de euro, care garantează în mod direct linii de credit „stand-by” de 2 până la 3 miliarde de euro. Combinat cu contribuția BEI de aceeași valoare – 500 de milioane de euro, acest fapt permite susținerea unei datorii privilegiate de mai mult de 20 de miliarde de euro. Această contribuție va fi realizată în tranșe, în funcție de numărul și de dimensiunea financiară a proiectelor care vor fi acoperite de către acest instrument.

Modalitățile detaliate de punere în aplicare a instrumentului financiar sunt prezentate într-o anexă la regulamentul financiar al RTE-T, aflat în curs de dezbatere în cadrul Parlamentului European și al Consiliului. Contractul de gestionare încheiat între Comisie și BEI se află în curs de elaborare, permițând, astfel, lansarea acestui instrument financiar începând cu 2007.

#### 3.4.3.2. PPP bazate pe riscul de disponibilitate: introducerea unei forme specifice de asistență financiară

Dacă investitorul privat, pe lângă riscurile construcției, își asumă și riscul de disponibilitate, atunci el pre-finanțează, realizează infrastructura și își achită serviciile prestate prin perceperea de plăți pe termen lung (de exemplu pe 30 de ani). Cu toate acestea, plățile sunt condiționate de gradul de disponibilitate a infrastructurii: ele pot fi diminuate în cazul în care serviciile oferite nu corespund gradului de disponibilitate stabilit.

---

<sup>21</sup> Datoria de tip „senior” este o datorie care beneficiază de garanții specifice și a cărei rambursări are loc în mod prioritar față de celelalte datorii, așa-numitele datorii subordonate. Este vorba, deci, de o datorie privilegiată.

<sup>22</sup> O datorie este denumită subordonată atunci când rambursarea sa depinde de rambursarea inițială a celorlalte creanțe. Bineînțeles, în contrapartida riscului suplimentar acceptat, creditorii subordonați solicită o rată a dobânzii mai mare decât ceilalți creditori.

<sup>23</sup> Datoria de tip „mezanin” este acea datorie care se interpune între datoria de tip „senior” și capitalul propriu. În concluzie, investitorul, în cazul datoriei de tip „mezanin”, nu va fi plătit decât după rambursarea completă a tuturor tranșelor datoriei privilegiate.

PPP bazate pe disponibilitate pot fi puse în aplicare în două moduri distincte:

- (1) sub formă mixtă, în care plățile disponibilităților nu acoperă decât o parte din investiție, cealaltă parte fiind finanțată sub formă clasică din subvenții, în faza de construcție. Acest prim tip de finanțare nu pune probleme în ceea ce privește regulamentul RTE, deoarece contribuția UE ar putea fi îndreptată exclusiv către partea de subvenționare directă;
- (2) sub forma exclusivă a fluxului de plăți regulate pe durata stabilită de plată a realizării infrastructurii către investitorul privat.

Numeroase țări<sup>24</sup> și-au manifestat interesul pentru cea de a doua categorie de finanțare. Însă timpul dintre decizia de cofinanțare (anterioară lucrărilor) și începutul plăților de disponibilitate (în faza de exploatare) este de mai mulți ani. În plus, este obligatoriu ca aceste plăți să fie vărsate pe toată durata de finanțare convenită (de exemplu, 20 sau 30 de ani). Comisia, reticentă vizavi de deciziile de finanțare deschise pe un număr mare de ani, a fost obligată până acum să refuze acordarea de asistență acestui tip de finanțare.

Pentru a rezolva această problemă, respectând în același timp regulamentul financiar general, regulamentul RTE a fost modificat astfel încât să concentreze asistența comunitară pe faza inițială a plăților privind disponibilitatea și să garanteze, astfel, că statul membru utilizează mai întâi asistența comunitară pentru plățile sale de disponibilitate.

**Concluzie:**

Noul instrument de garanție ar trebui să constituie în curând unul dintre noile instrumente disponibile pentru promovarea realizării rețelelor transeuropene.

PPP bazate pe disponibilitate vor fi parte integrantă a formelor de subvenționare eligibile pentru asistență financiară comunitară în temeiul noului regulament privind RTE de transport și de energie. Monitorizarea punerii în aplicare a acestui nou instrument de către Comisie va permite extinderea sa, după caz, asupra altor instrumente financiare comunitare, precum cele ale politicii de coeziune.

---

<sup>24</sup>

În special Marea Britanie, Finlanda, Olanda, Ungaria, Republica Cehă și Franța.

#### 4. CONCLUZII

Cooperarea foarte fructuoasă din cadrul Grupului de coordonare s-a tradus rapid prin rezultate concrete: instrumente juridice, cooperare între servicii, transparență a intervențiilor comunitare.

Dezbaterile care au avut loc în cadrul Grupului de coordonare au permis o mai bună concordanță între dispozițiile conținute de diferitele instrumente legislative aflate în pregătire pentru noua perioadă de programare financiară 2007-2013, fie că este vorba de regulile aplicabile combinării între diferitele instrumente financiare sau de dezvoltarea unor instrumente financiare inovatoare. Clarificarea juridică privind neacumularea fondurilor comunitare va aduce o mai mare transparență, răspunzând, astfel, cererii formulate de către Curtea de Conturi. În plus, Grupul de coordonare a dat un nou impuls cooperării între servicii deja existente, în vederea asigurării punerii în aplicare a acestui principiu.

Coordonarea va trebui să fie continuată pentru punerea în funcțiune a noilor instrumente financiare (instrumentul de garanție și parteneriatele public-private bazate pe disponibilitate).

Grupul de coordonare a prezentat o serie de propuneri concrete care fac posibilă concilierea protecției mediului și realizarea de infrastructuri.

În același timp, lucrările Grupului de coordonare au permis identificarea câtorva puncte de acțiune specifice. Grupul de coordonare recomandă:

- căutarea în continuare a unor sinergii între rețelele transeuropene pentru a se reuși punerea în circulație a unui manual de bune practici;
- dezvoltarea de sinergii între obiectivele politicii de coeziune și prioritățile stabilite pentru rețelele transeuropene;
- evaluarea, după caz, a necesității unor soluții alternative, care să permită acoperirea plăților de disponibilitate pe mai multe perioade ale cadrului financiar și, după nevoie, avansarea unei propuneri legislative corespunzătoare;
- monitorizarea atentă a dezvoltării parteneriatelor public-private și luarea tuturor măsurilor necesare promovării acestor tipuri de finanțare;
- realizarea proiectelor prioritare ale RTE în termenele stabilite, asigurând în același timp aplicarea dispozițiilor dreptului mediului prin intermediul mecanismelor puse în funcțiune de către dreptul comunitar; ghidul propus în anexă va reprezenta o contribuție utilă în acest sens.