



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.10.2011  
COM(2011) 665 final

2011/0302 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de instituire a mecanismului Conectarea Europei**

{SEC(2011) 1262 final}

{SEC(2011) 1263 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

La 29 iunie 2011, Comisia a adoptat o propunere privind următorul cadru financiar multianual pentru perioada 2014-2020<sup>1</sup>: „Un buget pentru Europa 2020”. În aceasta, Comisia a decis să propună crearea unui nou instrument integrat pentru investițiile în priorități de infrastructură din domeniul transporturilor, al energiei și al telecomunicațiilor: mecanismul Conectarea Europei (denumit în continuare „MCE”).

Rețelele de transport, energetice și digitale inteligente, sustenabile și complet interconectate sunt o condiție necesară pentru realizarea pieței unice europene. În plus, investițiile în elemente esențiale de infrastructură cu o valoare adăugată a UE ridicată pot stimula competitivitatea Europei într-un context economic dificil, marcat de creștere lentă și rigoare bugetară. În fine, astfel de investiții în infrastructură sunt, de asemenea, esențiale pentru realizarea obiectivelor de creștere durabilă ale UE, subliniate în cadrul Strategiei Europa 2020, precum și a obiectivelor „20-20-20” în materie de politică energetică și climatică<sup>2</sup>.

Prezentul regulament stabilește dispozițiile care reglementează MCE. Regulamentul se sprijină pe efortul de pregătire a revizuirii cadrului de politică în toate cele trei sectoare (transporturi, energie și telecomunicații) pentru următorul cadru financiar multianual (2014-2020). În conformitate cu articolul 170 din TFUE, se propun în fiecare sector orientări conforme cu MCE. Prin urmare, orientările revizuite privind transportul, energia și telecomunicațiile constituie împreună cu MCE un pachet de reglementare coerent.

În ultimul deceniu, media cheltuielilor cu infrastructura a înregistrat o tendință descendentă. Criza economică și financiară a reînnoit însă interesul pentru nevoia de investiții în infrastructură. În cursul crizei economice, investițiile cu țintă precisă în reînnoirea sau construcția de infrastructuri au reprezentat o parte importantă a planurilor de stimulare și recuperare la nivelul UE și al statelor membre, ca modalitate de sprijinire a cererii globale, asigurând în același timp o bună rentabilitate pe termen lung a fondurilor cheltuite. Criza a arătat – element foarte important – că infrastructura este crucială pentru viitorul economic al Europei.

După cum a precizat raportul Monti<sup>3</sup>, o piață unică integrată cu adevărat nu ar fi posibilă în lipsa unor conexiuni neîntrerupte între toate componentele sale. Conexiunile în materie de transporturi, rețele electrice și rețele de bandă largă sunt vitale pentru un spațiu economic integrat funcțional și pentru coeziunea socială și teritorială a acestuia. Cu toate acestea, în timp ce integrarea reglementărilor progresează în cadrul UE, iar piețele devin mai integrate, cel mai recent în domeniul energiei odată cu adoptarea și intrarea în vigoare a celui de-al treilea pachet de liberalizare, interconexiunile fizice transfrontaliere rămân în urmă. Există

<sup>1</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Un buget pentru Europa 2020”, 29.6.2011, COM(2011) 500 final.

<sup>2</sup> Reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră, o pondere de 20% a energiei regenerabile în consumul total de energie al UE și o îmbunătățire cu 20% a eficienței energetice până în 2020.

<sup>3</sup> „O nouă strategie pentru piața unică în serviciul economiei și societății din Europa”. Raportul lui Mario Monti către președintele Comisiei Europene, 9 mai 2010, paginile 64-65.

problema legăturilor lipsă, în special în statele membre noi, ceea ce creează linii de separație între centrul și periferiile Uniunii Europene și îngreunează dezvoltarea în continuare a schimburilor din interiorul Uniunii sau creșterea sectoarelor economice noi, precum comerțul electronic.

Au fost identificate nevoi investiționale considerabile. În sectorul energetic, regulamentul propus privind orientările pentru implementarea priorităților infrastructurii energetice europene (denumite în continuare „Orientări privind infrastructura energetică transeuropeană”) definește douăsprezece coridoare și zone de infrastructură prioritare, câte patru pentru fiecare sector, transportul electricității și a gazului, precum și implementarea rețelelor inteligente, autostrăzi electrice și a rețelelor transfrontaliere de dioxid de carbon. Sistemul energetic din Europa ar avea nevoie de investiții de circa 1 000 de miliarde până în 2020, din care se estimează că aproximativ 200 de miliarde EUR sunt necesare numai pentru rețelele de electricitate și gaz de importanță europeană. Din această sumă totală destinată investițiilor, 100 de miliarde EUR ar trebui furnizate de piață fără ajutor, în timp ce pentru restul de 100 de miliarde EUR va fi nevoie de o intervenție publică pentru a identifica și mobiliza investițiile necesare.

În sectorul transporturilor s-a identificat o „rețea primară” la nivelul întregii Europe, utilizând o metodologie de planificare paneuropeană. Această rețea primară cu coridoare, prin care pot fi transportate mărfurile și pasagerii cu eficiență ridicată și emisii scăzute, utilizează pe scară largă infrastructura existentă. Prin eliminarea discontinuităților și prin decongestionarea blocajelor, precum și prin utilizarea de servicii eficiente în combinații multimodale, rețeaua primară va deservi cea mai mare parte a fluxurilor de transport de pe piața unică. Costul dezvoltării infrastructurii UE pentru a satisface cererea în materie de transporturi a fost estimat la peste 1 500 de miliarde EUR pentru perioada 2010-2030 pentru întreaga rețea de transporturi a statele membre ale UE. Finalizarea rețelelor de transport transeuropene necesită circa 500 de miliarde EUR până în 2020, dintre care 250 de miliarde EUR ar fi necesare pentru eliminarea discontinuităților și a blocajelor din rețeaua primară.

În cazul rețelelor de telecomunicații, eliminarea blocajelor (digitale) care împiedică finalizarea pieței unice digitale este un obiectiv esențial, care implică nevoia unei ameliorări globale a întregii rețele de bandă largă și înființarea unor platforme de infrastructuri de servicii digitale care să permită implementarea coerentă a serviciilor publice europene. Într-adevăr, aceste rețele, atât cele fizice cât și cele bazate pe servicii, sunt factori-cheie ai creșterii inteligente. Ca parte a agendei digitale, se urmărește ca fiecare european să aibă acces la servicii de bază în bandă largă până în 2013 și la servicii de bandă largă rapide și ultrarapide până în 2020. În septembrie 2010, Comisia a evidențiat măsurile necesare pentru a declanșa investițiile în valoare maximă de 270 de miliarde EUR necesare pentru conectarea tuturor gospodăriilor la rețele ultrarapide de bandă largă până în 2020. În împrejurările actuale, o parte din aceste nevoi de investiții vor fi acoperite de sectorul privat. Se estimează că pentru îndeplinirea acestor obiective sunt necesare până la 270 de miliarde EUR. Cu toate acestea, în lipsa unor intervenții din partea Uniunii, se preconizează ca investițiile din partea sectorului privat să nu depășească 50 de miliarde EUR pentru perioada de până în 2020. Rezultă de aici un deficit investițional de până la 220 de miliarde EUR. Întrucât beneficiile sociale asociate investițiilor în infrastructuri digitale depășesc cu mult stimulentele pentru investiții private, este nevoie de intervenții publice orientate pentru stimularea pieței.

Analiza efectuată de serviciile Comisiei pentru pregătirea prezentului regulament a arătat că, deși se așteaptă ca piețele și bugetele naționale să joace un rol major în obținerea

infrastructurilor necesare prin investiții și mecanisme de stabilire a prețului adecvate, anumite investiții în infrastructură nu se vor realiza sau vor fi amânate cu mult după 2020 dacă nu se iau măsuri la nivelul UE. Prin urmare, este nevoie de o contribuție semnificativă din bugetul UE în următorul cadru financiar multianual pentru a se asigura realizarea efectivă a priorităților UE în materie de infrastructură.

În vederea creșterii impactului resurselor bugetare ale UE, Comisia propune recurgerea mai sistematică la utilizarea unor instrumente financiare inovatoare pentru a oferi o alternativă la finanțarea tradițională prin granturi și pentru a se acoperi lacunele de finanțare a investițiilor strategice. O caracteristică importantă a instrumentelor financiare inovatoare este crearea unui efect de multiplicare mai pronunțat pentru bugetul UE, comparativ cu instrumentele tradiționale, prin facilitarea și atragerea altor fonduri publice și private în proiecte de interes pentru UE. Acestea au un efect de pârghie asupra investițiilor, făcând să crească astfel impactul bugetului UE.

Pe baza experienței cu instrumentele financiare din cadrul financiar actual puse în aplicare în cooperare cu Banca Europeană pentru Investiții (BEI), cum ar fi instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele de rețele de transport transeuropene (denumit în continuare „LGTT”), Comisia propune să implementeze o parte semnificativă a intervențiilor sale din cadrul MCE prin intermediul instrumentelor financiare. În particular, inițiativa *Project Bonds* a Strategiei Europa 2020 (obligațiuni pentru finanțarea de proiecte)<sup>4</sup> va fi utilizată ca mijloc de asigurare a resurselor de investiții pentru proiectele de infrastructură cu un interes strategic esențial pentru Europa.

## **2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILE IMPACTULUI**

### **2.1 Consultări și consiliere din partea experților**

Prezentul regulament se sprijină pe consultări extinse cu părțile interesate, instituțiile și organismele UE, statele membre, autoritățile regionale sau locale, partenerii sociali și economici, experți din mediul academic și instituții internaționale. S-a ținut cont de rezultatele evaluărilor intermediare ale programelor pentru perioada 2007-2013, precum și de o gamă largă de studii și opinii ale experților.

Mai jos sunt enumerate o parte din chestiunile ridicate de contribuțiile părților interesate în privința celor trei sectoare în cauză.

Din consultări a reieșit un larg consens în privința faptului că accelerarea dezvoltării infrastructurii cu valoare adăugată europeană necesită un nivel mai ridicat de sprijin din partea UE.

Părțile interesate au pledat pentru o mobilizare mai mare a finanțării UE în direcția îndeplinirii obiectivelor de politică aferente rețelelor transeuropene, de exemplu printr-o mai bună coordonare între diversele instrumente financiare, și anume Fondul de coeziune, Fondul

<sup>4</sup> COM(2011)xxx privind lansarea fazei pilot a inițiativei *Project Bonds* Europa 2020 (obligațiuni pentru finanțarea de proiecte).

european de dezvoltare regională (FEDR), programele rețelelor transeuropene și intervențiile BEI.

Părțile interesate consideră că lărgirea portofoliului de instrumente financiare disponibile reprezintă un mijloc de ajustare a sprijinului la nevoile specifice ale unui proiect, pentru a face posibilă structurarea eficace a proiectelor și atragerea de noi investitori. Inițiativa *Project Bonds*, aflată în stadiu de planificare, este deosebit de adecvată pentru investițiile de mari dimensiuni realizate în cadrul MCE.

## 2.2 Evaluarea impactului

Regulamentul propus a făcut obiectul unei evaluări a impactului privind posibilele opțiuni de implementare ale MCE ca inițiativă de politică, cu alte cuvinte opțiuni privitoare la definiția regulilor de funcționare ale MCE. Evaluarea impactului a pornit de la obiectivul fundamental al MCE, așa cum a fost acesta formulat în comunicarea privind cadrul financiar multianual „Un buget pentru Europa 2020”<sup>5</sup> – accelerarea dezvoltării infrastructurii de care UE are nevoie pentru îndeplinirea obiectivelor Strategiei Europa 2020, precum și obiectivele „20-20-20” privind energia și modificările climatice – și s-a sprijinit pe contribuții provenite din consultarea factorilor interesați și din studii de evaluare a programelor UE actuale care oferă sprijin financiar dezvoltării rețelelor TEN.

Principalul obiectiv al evaluării impactului posibilelor opțiuni de politică a fost îndeplinirea, în maniera cea mai eficace, mai eficientă și mai coerentă a două obiective specifice principale:

1) Creșterea efectului de pârghie al fondurilor UE – prin definirea unor forme, metode și norme de finanțare care să asigure o mobilizare maximă pentru atragerea investițiilor publice și private destinate proiectelor cu o dimensiune europeană și ținând de piața unică, în special rețele prioritare care trebuie implementate până în 2020 și în care valoarea adăugată europeană este cea mai justificată, inclusiv, acolo unde este cazul, cele care se pot desfășura în țări terțe;

2) Facilitarea realizării la timp a proiectelor cofinanțate de UE, prin definirea unor mecanisme de monitorizare și evaluare care recompensează performanțele și penalizează utilizarea lipsită de eficacitate a fondurilor UE.

În același timp, evaluarea opțiunilor de politică a trebuit să țină cont de două obiective fundamentale de politică asociate ale Uniunii: pe de o parte, îndeplinirea obiectivelor de politică specifice sectoarelor din domeniul infrastructurilor, astfel cum sunt acestea definite în articolele 170 și 171 din TFUE și, pe de altă parte, simplificarea normelor de finanțare ale UE prin exploatarea sinergiilor din cadrul sectoarelor și dintre acestea, pentru care există un angajament ferm al Comisiei<sup>6</sup>. Întrucât aceste două obiective de politică nu sunt însă în întregime compatibile, găsirea unui echilibru între coerența cu obiectivele politicilor sectoriale și maximizarea sinergiilor a fost principiul-cheie de care s-a ținut cont la evaluarea opțiunilor care definesc regulile de funcționare ale MCE.

<sup>5</sup> COM(2011)500.

<sup>6</sup> Comunicările Comisiei privind revizuirea bugetului [COM(2010) 700], reglementarea inteligentă [COM(2010) 543] și privind Un buget pentru Europa 2020 [COM(2011) 500].

Au fost inițial avute în vedere nouă alternative principale de politică, pornind de la rațiunea centrală a deciziei Comisiei de a propune instituirea mecanismului Conectarea Europei, și anume simplificarea cadrului de finanțare al UE existent, prin exploatarea sinergiilor dintre sectoare. Alternativele de politică s-au bazat pe combinații de scenarii corespunzătoare unui număr de trei opțiuni de bază pentru simplificarea normelor financiare – constând într-o armonizare minimă, maximă sau variabilă (*à la carte*) a normelor sectoriale în cele două domenii de intervenție politică ce corespund celor două obiective specifice principale identificate anterior – efectul de pârghie al investițiilor și implementarea programelor.

Prin urmare, opțiunile propuse s-au situat între două extreme. La una dintre acestea, armonizarea minimă a efectului de pârghie al investițiilor și a implementării programelor se referă la situația în care s-ar stabili norme și structuri complet distincte și specifice pentru furnizarea de sprijin fiecărui sector în cadrul MCE. La cealaltă extremă se găsește opțiunea de politică implicând o armonizare maximă atât a efectului de pârghie al investițiilor, cât și a normelor de implementare a programelor, respectiv o situație în care cele trei sectoare ar avea norme financiare și structuri de gestionare a fondurilor din cadrul MCE cu foarte multe puncte în comun. Între aceste două extreme, celelalte opțiuni aveau în vedere situații în care diversele sectoare aveau anumite norme și structuri comune, celelalte rămânând distincte și specifice fiecărui sector, cu alte cuvinte o combinație între armonizare maximă sau variabilă a normelor într-un domeniu de intervenție politică cu o armonizare variabilă sau minimă a normelor sectoriale în celălalt domeniu.

Evaluarea impactului acestor opțiuni de politică în ceea ce privește atingerea obiectivelor evidențiate mai sus a condus la concluzia că două dintre opțiunile avute în vedere ar putea garanta cel mai bine sprijinirea de către MCE, prin intermediul regulilor sale de funcționare, a dezvoltării accelerate a infrastructurii de interes pentru UE:

- opțiunea de politică prin care armonizarea normelor ar fi variabilă – cu alte cuvinte ar exista un număr de norme comune și un număr de norme specifice fiecărui sector, atât în ceea ce privește efectul de pârghie al investițiilor, cât și în cel al implementării programelor – ar reprezenta cea mai bună opțiune din punctul de vedere al coerenței cu toate obiectivele de politică relevante ale UE;

- în timp ce opțiunea de politică în care o armonizare variabilă la nivelul normelor privind efectul de pârghie al investițiilor a fost aleasă cu o armonizare maximă a normelor la nivelul implementării programelor s-ar putea dovedi mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.

Cu toate acestea, a doua opțiune ar putea avea un impact negativ pe termen mai lung din punctul de vedere al capacității de a reacționa la situații specifice fiecărui sector, în special în ceea ce privește programarea fondurilor și care ar putea, pe termen lung, să contrabalanseze economiile inițiale. Prin urmare, s-a ajuns până la urmă la concluzia că un anumit grad de flexibilitate sectorială în definirea normelor MCE din domeniul implementării programelor ar fi cea mai bună opțiune pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor MCE.

Dispozițiile care privesc utilizarea fondurilor în cadrul MCE propuse în prezentul regulament au fost elaborate pe baza considerațiilor și concluziilor evidențiate în evaluarea impactului menționată mai sus.

### 2.3 Valoarea adăugată a UE pentru MCE

Procesul de consultare a părților interesate, precum și analiza realizată în cadrul evaluării impactului au evidențiat că valoarea adăugată a MCE în calitate de cadru comun de finanțare ar fi împătrită:

- (1) un cadru comun ar conduce la simplificarea cadrului juridic al UE în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor TEN. Acesta ar asigura, de asemenea, o abordare coerentă a finanțării proiectelor UE în cele trei sectoare;
- (2) în același timp, un cadru financiar unic privind infrastructura și un fond unic ale UE ar permite o abordare coerentă și transparentă a finanțării UE, care ar conferi siguranță și ar avea, prin aceasta, un potențial extraordinar de atragere a unor finanțări mai ridicate din partea sectorului privat. Instrumentele financiare ar fi disponibile într-o manieră centralizată și coordonată, atrăgând investitori privați și instituții financiare partenere și ameliorând eficacitatea relației cu aceștia;
- (3) în plus, interdependența tot mai mare dintre proiectele, rețelele și sectoarele de infrastructură economică ar permite realizarea unor economii de scară. Un cadru integrat al UE de finanțare a infrastructurii ar putea permite exploatarea sinergiilor dintre sectoare în stadiul de elaborare a proiectelor, ca și în cel de punere în aplicare, permițând realizarea de economii și/sau o mai bună exploatare și randamente mai mari;
- (4) în fine, dar nu în ultimul rând, un cadru comun ar beneficia de experiența câștigată și de schimbul de bune practici între sectoare, permițând creșterea eficacității și eficienței finanțării UE în toate sectoarele.

### **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

Rețelele transeuropene intră sub incidența articolului 170 TFUE, care prevede că: „Uniunea contribuie la crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în sectoarele infrastructurilor de transporturi, telecomunicații și energie”. Dreptul UE de a acționa în domeniul finanțării investițiilor de infrastructură este stabilit la articolul 171, care prevede că Uniunea „poate susține proiecte de interes comun susținute de statele membre, [...] în special sub formă de studii de fezabilitate, de garanții pentru împrumuturi sau de dobânzi reduse”. Articolul 172 din TFUE prevede că „orientările și celelalte măsuri menționate la articolul 171 alineatul (1) se adoptă de către Parlamentul European și Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor”.

În comunicarea privind revizuirea bugetului, Comisia a subliniat importanța utilizării bugetului UE pentru a „completa lacunele lăsate de dinamica elaborării politicilor naționale, modul cel mai evident fiind abordarea provocărilor transfrontaliere în domenii precum infrastructura, mobilitatea, coeziunea teritorială... – lacune care ar putea, în caz contrar, să dăuneze intereselor întregii UE”<sup>7</sup>. Statele membre tind să acorde prioritate la planificarea și finanțarea infrastructurii proiectelor cu relevanță națională ridicată, iar acestea pot să nu coincidă întotdeauna cu proiectele transfrontaliere care au cea mai mare valoare adăugată

<sup>7</sup> COM(2010)700, p. 5.

pentru cetățeni la nivelul întregii UE<sup>8</sup>. Cheltuielile totale ale UE și ale statelor membre trebuie să fie eficiente, să asigure o dimensionare adecvată a investițiilor și să promoveze sinergiile.

Instrumentul legislativ și tipul măsurii (finanțarea) sunt definite în TFUE, care reprezintă temeiul juridic al MCE și prevede că sarcinile, obiectivele prioritare și organizarea rețelelor transeuropene pot fi definite prin regulamente.

#### 4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea Comisiei privind următorul cadru financiar multianual include o sumă de 50 de miliarde EUR<sup>9</sup> pentru perioada 2014-2020, din care 10 miliarde EUR sunt alocate în cadrul Fondului de coeziune pentru infrastructura de transport.

MCE	40 de miliarde EUR
• Energie	9,1 miliarde EUR
• Transport	21,7 miliarde EUR
• Telecomunicații/tehnologie digitală	9,2 miliarde EUR
Sume rezervate din Fondul de coeziune pentru infrastructurile de transport	10 miliarde EUR
Total	50 de miliarde EUR

Experiența aferentă cadrului financiar actual arată că multe din statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune au dificultăți la conceperea și implementarea unor proiecte transfrontaliere complexe în domeniul infrastructurii de transport. Prin urmare, pentru următorul cadru financiar multianual Comisia propune ca Fondul de coeziune să continue sprijinirea statelor membre al căror Venit Național Brut (VNB) pe cap de locuitor este mai mic de 90 % din media UE27 la realizarea de investiții în domeniul rețelelor transeuropene de transport și al mediului, dar ca o parte din bugetul Fondului de coeziune (10 miliarde EUR) să fie utilizată pentru finanțarea proiectelor de transport din rețeaua primară de transport în statele membre eligibile pentru fondul de coeziune, în cadrul mecanismului Conectarea Europei.

#### 5. REZUMATUL CONȚINUTULUI REGULAMENTULUI

##### 5.1 Un cadru unic pentru investițiile în prioritățile de infrastructură ale UE

<sup>8</sup> A se vedea rapoartele de evaluare a impactului ale orientărilor TEN-T revizuite, SEC(2011)xxx, ale orientărilor TEN-E revizuite, SEC(2011)xxx și ale orientărilor e-TEN, SEC(2011)xxx.

<sup>9</sup> Toate cifrele sunt exprimate în prețurile constante din 2011. Sumele corespunzătoare exprimate în prețuri actuale pot fi găsite în Fișa financiară legislativă.



Experiența trecută în materie de finanțare a infrastructurii prin cadrele TEN, EERP, Fondul de coeziune și Fondurile structurale arată că UE poate conferi valoare adăugată infrastructurilor. Există un consens între părțile interesate că în scenariul statu-quo Europa ar putea fi incapabilă să mobilizeze la timp investițiile necesare pentru modernizarea rețelelor sale de infrastructură și pentru eliminarea discontinuităților.

În urma crizei financiare, bugetele publice ale statelor membre încearcă să facă față dificultăților aferente consolidării fiscale necesare. Cheltuielile de capital au suferit în multe cazuri reduceri substanțiale, cheltuielile pentru proiecte de investiții în infrastructură fiind suspendate sau amânate. În același timp, perspectivele de majorare a investițiilor din surse private sunt incerte. Pe lângă constrângerile financiare, obstacolele de reglementare întârzie sau împiedică la rândul lor implementarea proiectelor de infrastructură necesare. În acest context, cadrul actual al UE privind finanțarea infrastructurii nu pare în măsură să ofere un răspuns adecvat. Finanțarea este fragmentată în cadrul unui număr prea mare de programe, ceea ce împiedică exploatarea la maxim a sinergiilor dintre programe și sectoare.

La revizuirea strategiei de finanțare pentru infrastructură, Comisia a urmărit următoarele obiective:

- asigurarea unei implementări eficiente din punctul de vedere al costurilor și prompte a infrastructurilor rețelelor prioritare esențiale din sectorul energiei, cel al transporturilor și cel al TIC, astfel cum au fost acestea identificate în pachetul privind infrastructura energetică, în cartea albă privind un transport competitiv și sustenabil<sup>10</sup> și în agenda digitală pentru Europa;
- maximizarea sinergiilor dintre programele din domeniul energetic, cel al transporturilor și cel al TIC, astfel încât finanțarea să fie în acord cu o strategie coerentă de politică, iar proiectele să fie selectate în funcție de criterii clare și armonizate;
- consolidarea capacității fondurilor UE de a mobiliza alte fonduri publice sau private, astfel încât volumul total al resurselor mobilizate să fie adecvat pentru finanțarea nevoilor de investiții preconizate pentru 2020;
- asigurarea unei selecții, a unei urmăriri și a unei monitorizări optime a proiectelor, astfel încât finanțarea din partea UE să fie bine orientată, să genereze cel mai mare impact și să fie utilizată în maniera cea mai eficientă.

Rățiunea unui temei juridic comun pentru acordarea de sprijin financiar în trei sectoare diferite, cu cadre de politică diferite, constă în oportunitatea de a exploata sinergiile dintre sectoare, derivând din aspecte comune privitoare la finanțarea implementării unor obiective de politică, care în caz contrar ar varia semnificativ. Valoarea adăugată a unui cadru comun ar fi triplă.

Un cadru comun ar conduce la o simplificare a cadrului juridic al UE în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor TEN și ar asigura, de asemenea, o abordare coerentă a finanțării proiectelor UE în cele trei sectoare. După cum s-a subliniat anterior, cadrul financiar al UE în materie de infrastructură este în prezent destul de complex, în principal din cauza numărului și caracterului eterogen al textelor juridice existente ale UE. Simplificarea normelor este unul

<sup>10</sup> COM(2011)144.

din cuvintele-cheie ale noii abordări propuse de Comisie în privința cheltuielilor bugetare ale UE.

În același timp, un cadru financiar unic și un fond unic ale UE pentru infrastructură ar permite o abordare coerentă și transparentă a finanțării UE, care ar conferi siguranță și ar avea, prin aceasta, un potențial extraordinar de atragere a unor finanțări mai ridicate din partea sectorului privat. Instrumentele financiare ar fi disponibile într-o manieră centralizată și coordonată, atrăgând investitori privați și instituții financiare partenere și ameliorând eficacitatea relației cu aceștia.

În plus, interdependența tot mai mare dintre proiectele, rețelele și sectoarele de infrastructură economică ar permite realizarea unor economii de scară. Un cadru integrat al UE de finanțare a infrastructurii ar permite să se beneficieze de sinergiile dintre sectoare în stadiul de elaborare a proiectelor, ca și în cel de punere în aplicare, permițând realizarea de economii și/sau o mai bună exploatare și randamente mai mari.

În fine, dar nu în ultimul rând, un cadru comun ar permite schimbul de experiență și bune practici între sectoare, făcând posibilă creșterea eficacității și a eficienței finanțării UE în toate sectoarele.

## 5.2 Măsuri de simplificare și asigurarea coerenței cu normele existente

Simplificarea normelor este unul din cuvintele-cheie ale noii abordări propuse de Comisie în privința cheltuielilor bugetare ale UE. Cadrul comun MCE ar conduce la o simplificare a cadrului juridic al UE în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor TEN. Un singur text legislativ reglementează finanțarea din partea UE a proiectelor din domeniile rețelelor de transport, energetice și digitale.

În pofida faptului că sectoarele sunt diferite din punct de vedere tehnologic, financiar și al reglementării, există suficiente puncte comune pentru a se propune o reală ameliorare cu privire la diversele instrumente existente. În același timp, propunerea prezintă normele specifice necesare pentru păstrarea obiectivului global al MCE: accelerarea și orientarea mai bună a fluxului fondurilor publice ale UE către proiecte de infrastructură importante, de interes european.

Textul actual introduce măsuri de simplificare, în special în ceea ce privește următoarele aspecte:

- alinierea indicatorilor la obiectivele Strategiei Europa 2020;
- flexibilitatea alocațiilor bugetare;
- gestionarea centralizată a celor trei sectoare, eventual prin recurgerea la o agenție executivă pentru implementare;
- instrumente comune de finanțare;
- criterii comune de atribuire;
- condiții comune de acordare a ajutorului financiar;

- vizibilitate unică prin intermediul unor programe de lucru anuale comune (aspect important pentru sectorul de profil) și al unor comitete comune (aspect important pentru statele membre).

În plus, s-a asigurat coerența deplină cu actualul și cu viitorul regulament financiar. Excepțiile sunt prevăzute în mod corespunzător în textele juridice conexe sau se bazează pe precedente.

### 5.3 Un accent mai puternic pe instrumentele financiare

MCE va completa sprijinul direct din partea UE cu instrumente financiare, în vederea optimizării impactului finanțării. Prin intermediul efectelor de multiplicare pronunțate ale instrumentelor financiare (care ar putea, de exemplu, să ajungă la 1:15-1:20), va fi facilitat accesul la capital pentru nevoile investiționale substanțiale. Împreună cu absorbția cu succes a sprijinului direct din partea UE, precum în Planul european de redresare energetică (EERP) și în programul TEN-T, ponderea mai mare a instrumentelor financiare va contribui semnificativ la atenuarea riscurilor pentru promotorii proiectelor, asigurând astfel implementarea proiectelor de interes comun.

În plus, obiectivul este de a crea un mediu favorabil investițiilor private și dezvoltării de instrumente care să reprezinte vehicule atractive pentru investitorii specializați în infrastructură. Pentru a fi cât mai eficace, astfel de instrumente trebuie să vizeze reducerea riscului, prin diversificarea portofoliului de proiecte potențiale. Diversificarea maximă se poate obține prin vizarea unor sectoare multiple provenind dintr-o gamă largă de țări. Acest lucru poate fi realizat cel mai bine la nivel european, pe baza unor coridoare bine definite și a unor domenii bine orientate de investiții. Prin urmare, majoritatea instrumentelor financiare trebuie să fie comune tuturor sectoarelor. Cu toate acestea, nu este exclus ca anumite instrumente financiare să fie elaborate pentru a răspunde nevoilor specifice ale unui anumit sector.

Pe baza analizei efectuate în faza de pregătire a prezentului regulament, serviciile Comisiei estimează că, în pofida faptului că sprijinul financiar pentru conexiunile de bandă largă s-ar baza în principal pe instrumente financiare, în cazul transporturilor și al energiei volumul resurselor bugetare ale UE necesare pentru instrumente financiare trebuie să nu depășească 2 miliarde EUR, respectiv 1 miliard EUR. Aceste estimări nu trebuie interpretate drept plafoane obligatorii, întrucât volumul finanțării UE alocate instrumentelor financiare va fi ajustat în fiecare an, pe baza unei evaluări a evoluției proiectului, realizată de intermediari financiari (de exemplu BEI în cazul obligațiunilor de proiect).

### 5.4 Mecanismul Conectarea Europei în contextul următorului cadru financiar multianual

Mecanismul Conectarea Europei va reprezenta un element esențial al agendei de creștere a UE, concentrată pe stimularea potențialului de creștere pe termen lung al UE. Mecanismul va fi coordonat cu alte intervenții provenite de la bugetul UE, precum Orizont 2020, Fondul de coeziune și Fondurile structurale.

În ceea ce privește coordonarea cu inițiativa Orizont 2020, este necesar să se asigure complementaritatea, evitându-se în același timp posibilele suprapuneri. Este, de asemenea, important să se garanteze, prin coordonarea dintre MCE și Orizont 2020, faptul că lanțul de cercetare și inovare care conduce la implementarea infrastructurii nu este întrerupt. Acest

lucru este deosebit de important, într-un moment în care va fi nevoie de progrese tehnologice semnificative în materie de transporturi, energie și TIC pentru a ajuta UE la îndeplinirea obiectivelor ambițioase ale Strategiei Europa 2020. Sprijinirea activităților de cercetare și inovare prin intermediul instrumentelor financiare va fi implementată prin instrumente financiare asociate inițiativei Orizont 2020.

În ceea ce privește relația cu Fondul de coeziune și cu Fondurile structurale, Cadrul strategic comun al politicii de coeziune, precum și contractele de parteneriat cu statele membre vor fi coordonate îndeaproape cu cadrele de politică din domeniul transporturilor, cel al energiei și cel al telecomunicațiilor. Orientările respective se vor baza pe Fondul de coeziune și pe Fondurile structurale pentru realizarea infrastructurilor locale și regionale și conectarea acestora cu infrastructurile prioritare ale UE, asigurând conectarea tuturor cetățenilor din întreaga UE.

În plus, mecanismul Conectarea Europei va fi gestionat centralizat, beneficiind de sume rezervate pentru transporturi în cadrul Fondului de coeziune (10 miliarde EUR la nivelul prețurilor din 2011). La alocarea celor 10 miliarde EUR, se va acorda cea mai ridicată prioritate proiectelor care respectă alocațiile naționale din cadrul Fondului de coeziune. În plus, aceste 10 miliarde EUR vor fi rezervate statelor membre eligibile pentru Fondul de coeziune, iar ratele de cofinanțare din partea bugetului Uniunii vor fi fixate la același nivel ca și în cazul Fondului de coeziune.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de instituire a mecanismului Conectarea Europei**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172,

având în vedere propunerea Comisiei Europene<sup>11</sup>,

după transmiterea propunerii către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>12</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>13</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Crearea mecanismului Conectarea Europei trebuie să maximizeze potențialul de creștere prin realizarea unor sinergii între politica în domeniul transporturilor, politica energetică și politica în domeniul telecomunicațiilor, pe de o parte, și implementarea acestora, pe de alta, consolidând astfel eficiența intervenției Uniunii.
- (2) O piață unică perfect funcțională depinde de infrastructura modernă și de înaltă performanță care leagă Europa, în special în domeniul transporturilor, al energiei și al telecomunicațiilor. Aceste conexiuni care stimulează creșterea ar oferi un acces mai bun la piața internă, contribuind astfel la o economie de piață mai competitivă, în acord cu obiectivele și țintele Strategiei Europa 2020<sup>14</sup>.
- (3) Crearea mecanismului Conectarea Europei vizează accelerarea investițiilor în domeniul rețelelor transeuropene și mobilizarea finanțării provenind atât din sectorul public, cât și din cel privat.

<sup>11</sup> JO C , , p. .

<sup>12</sup> JO C , , p. .

<sup>13</sup> JO C , , p. .

<sup>14</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „O Agendă digitală pentru Europa”, 26.8.2010, COM(2010) 245 final/2.

- (4) Crearea unor rețelele de infrastructură eficiente în domeniul transporturilor și în cel al energiei este una dintre cele 12 acțiuni-cheie identificate de Comisie în comunicarea referitoare la Actul privind piața unică<sup>15</sup>.
- (5) Comisia s-a angajat să integreze problematica schimbărilor climatice în programele de cheltuieli ale Uniunii și să direcționeze cel puțin 20 % din bugetul acesteia către obiectivele din domeniul climei. Este important să se asigure promovarea atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, precum și a prevenirii și gestionării riscurilor, în pregătirea, concepția și implementarea proiectelor de interes comun. Investițiile în infrastructură care fac obiectul prezentului regulament trebuie să contribuie la promovarea tranziției către o economie și o societate cu emisii reduse de carbon și rezistentă la schimbări climatice și la dezastre.
- (6) În rezoluția sa din 8 iunie 2011 privind „Investiția în viitor: un nou cadru financiar multianual («CFM») pentru o Europă competitivă, sustenabilă și favorabilă incluziunii”, Parlamentul European a subliniat importanța punerii în aplicare rapide a agendei digitale a Uniunii și a continuării eforturilor pentru a realiza până în 2020 obiectivele privind facilitarea conectării tuturor cetățenilor Uniunii la internet de mare viteză, inclusiv în regiunile mai slab dezvoltate<sup>16</sup>. Parlamentul a subliniat, de asemenea, faptul că investițiile într-o infrastructură de transport eficiente sunt esențiale pentru ca Europa să își păstreze competitivitatea și să pregătească terenul pentru creșterea pe termen lung din perioada ulterioară crizei, precum și faptul că rețeaua transeuropeană de transport („TEN-T”) este un element vital pentru garantarea funcționării corespunzătoare a pieței interne și pentru generarea importante valori adăugate a Uniunii. Parlamentul și-a exprimat credința fermă că TEN-T trebuie, în consecință, să fie o prioritate-cheie în următorul CFM și că este necesară o majorare a finanțării TEN-T în următorul CFM. În plus, Parlamentul a subliniat nevoia de maximizare a impactului finanțării din partea Uniunii și a oportunităților oferite de Fondul de coeziune și de Fondurile structurale, precum și de instrumentele financiare pentru finanțarea proiectelor esențiale europene prioritare, naționale și transfrontaliere, din domeniul infrastructurii energetice, subliniind nevoia unei alocări substanțiale de fonduri de la bugetul Uniunii pentru instrumente financiare din acest domeniu.
- (7) La 28 martie 2011, Comisia a adoptat cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”<sup>17</sup>. Cartea albă vizează reducerea până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 60 % în sectorul transporturilor, raportat la 1990. În ceea ce privește infrastructura, cartea albă vizează crearea unei „rețele primare” multimodale TEN-T complet funcționale la nivelul Uniunii până în 2030. Cartea albă vizează, de asemenea, optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic. Prin urmare, foaia de parcurs stabilește următoarele obiective relevante pentru politica din domeniul TEN-T: 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km trebuie să se desfășoare utilizând alte moduri de transport până în 2030, proporția crescând la peste 50 % până în 2050; lungimea rețelei feroviare de mare viteză existente trebuie să se tripleze până în 2030, iar până în 2050 cea mai

<sup>15</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor «Actul privind piața unică Douăsprezece pârghii pentru stimularea creșterii și întărirea încrederii „Împreună pentru o nouă creștere”», 13.4.2011, COM(2011) 206 final.

<sup>16</sup> Rezoluția Parlamentului European 2010/2211(INI)

<sup>17</sup> Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor [COM(2011) 144].

mare parte a transportului de pasageri pe distanță medie trebuie să aibă loc pe căi feroviare; până în 2050, toate aeroporturile din rețeaua primară trebuie să fie conectate la rețeaua feroviară, iar toate porturile maritime trebuie să fie conectate la rețelele feroviare de mărfuri și, în măsura posibilului, la sistemul de căi navigabile interioare.

- (8) Parlamentul European, prin rezoluția sa din 6 iulie 2010 privind un viitor sustenabil pentru transporturi<sup>18</sup>, a subliniat faptul că o politică eficientă în domeniul transporturilor necesită un cadru financiar adecvat pentru provocările de la orizont și faptul că, în acest sens, resursele dedicate transporturilor și mobilității în prezent trebuie să crească. S-a considerat, de asemenea, necesară crearea unui mecanism pentru coordonarea utilizării diferitelor surse de finanțare pentru transporturi, a fondurilor disponibile în cadrul politicii de coeziune, a parteneriatelor public-privat („PPP”) sau a altor instrumente financiare, precum garanțiile.
- (9) În concluziile sale din 11 iunie 2009 privind revizuirea politicii din domeniul TEN-T<sup>19</sup>, Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie a reafirmat nevoia de continuare a investițiilor în infrastructura de transporturi, în vederea asigurării unei dezvoltări corespunzătoare a TEN-T în toate modurile de transport, ca bază pentru piața internă, pentru competitivitatea, coeziunea socială și teritorială a Uniunii și pentru conexiunile sale cu țările învecinate, acordându-se o importanță deosebită valorii adăugate europene. Consiliul a subliniat nevoia de a se pune la dispoziție de către Comunitate resursele financiare necesare pentru stimularea investițiilor în proiectele TEN-T și, în particular, nevoia de reconciliere a unui sprijin financiar adecvat provenit din bugetul TEN-T cu proiectele prioritare care implică tronsoane transfrontaliere relevante, a căror implementare ar depăși anul 2013, date fiind constrângerile instituționale ale cadrului de programare financiară. În opinia Consiliului, abordările bazate pe parteneriate public-privat trebuie dezvoltate în continuare și sprijinite în acest context, dacă împrejurările o permit.
- (10) Pe baza obiectivelor stabilite prin cartea albă, orientările TEN-T, în forma stabilită prin Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din ...<sup>20</sup>, identifică infrastructurile rețelei transeuropene de transport, prevăd cerințele care trebuie îndeplinite de aceasta și măsuri de implementare a acesteia. În particular, orientările au în vedere finalizarea rețelei primare până în 2030.
- (11) Pe baza unei analize a planurilor privind infrastructura de transporturi ale statelor membre, Comisia estimează că nevoile investiționale din domeniul transporturilor se ridică la 500 de miliarde EUR la nivelul întregii rețele TEN-T pentru perioada 2014-2020, din care se estimează că 250 de miliarde EUR vor trebui investiți în rețeaua primară a TEN-T. Date fiind resursele disponibile la nivelul Uniunii, este nevoie de concentrarea pe proiectele care oferă valoarea europeană cea mai ridicată, pentru obținerea impactului dorit. Prin urmare, sprijinul trebuie să se concentreze pe rețeaua primară (în particular pe coridoarele rețelei primare) și pe proiectele de interes comun din domeniul sistemelor de management al traficului (în special sistemele de management al traficului aerian rezultate din SESAR care necesită resurse bugetare ale Uniunii în valoare de circa 3 miliarde EUR).

<sup>18</sup> Rezoluția Parlamentului European 2009/2096(INI)

<sup>19</sup> Documentul Consiliului 10850/09

<sup>20</sup> JO L ... , p. ....

- (12) În cadrul revizuirii politicii din domeniul TEN-T, lansate în februarie 2009, a fost creat un grup specializat de experți, destinat să acorde sprijin Comisiei și să examineze problema strategiei și a perspectivelor de finanțare ale TEN-T. Grupul de experți nr. 5 s-a folosit de experiența experților externi din diverse domenii: gestionari de infrastructură, planificatori de infrastructură, reprezentanți naționali, regionali și locali, experți de mediu, universitari și reprezentanți ai sectorului privat. Raportul final al grupului de experți nr. 5<sup>21</sup>, adoptat în iulie 2010, conține 40 de recomandări. În prezenta propunere s-a ținut cont de o parte dintre acestea.
- (13) Experiența aferentă cadrului financiar actual arată că multe din statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune se confruntă cu obstacole semnificative în calea realizării de proiecte transfrontaliere complexe în domeniul infrastructurii de transport cu o valoare adăugată ridicată la nivelul Uniunii. Prin urmare, în vederea ameliorării realizării proiectelor de transporturi, în special a celor transfrontaliere care au o valoare ridicată la nivelul Uniunii, o parte din alocarea Fondului de coeziune (10 miliarde EUR<sup>22</sup>) trebuie transferată pentru finanțarea proiectelor de transporturi aparținând rețelei primare de transporturi din statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune în cadrul mecanismului Conectarea Europei. Comisia trebuie să sprijine statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune la elaborarea unei rezerve adecvate de proiecte, pentru a acorda o prioritate maximă alocărilor naționale din cadrul Fondului de coeziune.
- (14) În comunicarea „Priorități în domeniul infrastructurii energetice ante și post 2020 – Plan de realizare a unei rețele energetice europene integrate”, adoptată în noiembrie 2010<sup>23</sup>, Comisia a identificat coridoarele prioritare care sunt necesare pentru a permite Uniunii să își îndeplinească, până în 2020, obiectivele ambițioase în materie de energie și climă pentru finalizarea pieței interne a energiei, asigurarea securității aprovizionării și facilitarea integrării surselor de energie regenerabile, precum și pentru a pregăti rețelele pentru continuarea decarbonizării sistemului energetic după anul 2020.
- (15) Sunt necesare investiții majore pentru modernizarea și extinderea infrastructurii energetice a Europei și pentru interconectarea transfrontalieră a rețelelor în scopul îndeplinirii obiectivelor Uniunii în materie de energie și climă – competitivitate, sustenabilitate și securitatea aprovizionării într-o manieră eficientă din punct de vedere al costurilor. Nevoile investiționale în materie de infrastructură energetică până în 2020 sunt estimate la 1 000 de miliarde EUR, din care circa 200 de miliarde EUR reprezintă infrastructuri de transport și de stocare a electricității și a gazului considerate de importanță europeană. În ceea ce privește proiectele de importanță europeană, există riscul ca investiții în valoare de aproximativ 100 de miliarde EUR să nu se realizeze din cauza obstacolelor ținând de acordarea de autorizații, de reglementare și de finanțare.
- (16) Stringența cu care se impune construcția infrastructurii energetice a viitorului și creșterea semnificativă a volumului investițiilor comparativ cu tendințele din trecut necesită o schimbare radicală a modului în care este sprijinită infrastructura energetică la nivelul UE. În concluziile

<sup>21</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert\\_group\\_5\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf)

<sup>22</sup> În prețuri de la nivelul anului 2011.

<sup>23</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Priorități în domeniul infrastructurii energetice ante și post 2020 – Plan de realizare a unei rețele energetice europene integrate”, 17.11.2010, COM(2010) 677 final.



sale<sup>24</sup>, Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie din 28 februarie 2011 a sprijinit ideea coridoarelor energetice ca priorități europene.

- (17) Consiliul European din 4 februarie 2011<sup>25</sup> a invitat Comisia să raționalizeze și să îmbunătățească procedurile de autorizare și să promoveze un cadru de reglementare care să atragă investițiile. Consiliul European a subliniat faptul că marea majoritate a investițiilor ar trebui să provină de pe piață, costurile fiind recuperate prin tarife. Consiliul European a recunoscut că este nevoie de finanțare publică pentru proiectele necesare din motive de securitate a aprovizionării sau de solidaritate, care nu pot atrage finanțare de pe piață.
- (18) Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din ... (Orientări privind prioritățile energetice)<sup>26</sup> definește prioritățile din domeniul infrastructurii energetice transeuropene, care ar trebui implementate până în 2020 pentru atingerea obiectivelor Uniunii Europene privitoare la energie și climă, stabilește norme pentru identificarea proiectelor de interes comun necesare pentru implementarea acestor priorități, introduce măsuri în domeniul acordării de autorizații, al implicării publice și al reglementării pentru a accelera și/sau a facilita implementarea acestor proiecte, inclusiv criterii privind eligibilitatea generală a unor astfel de proiecte pentru obținerea de ajutor financiar din partea Uniunii.
- (19) Infrastructurile de telecomunicații se bazează din ce în ce mai mult pe internet, rețelele de bandă largă și serviciile digitale aflându-se într-o legătură strânsă. Internetul devine platforma dominantă pentru comunicare, prestarea de servicii și derularea de afaceri. Prin urmare, disponibilitatea la scară transeuropeană a accesului rapid la internet și serviciilor digitale este esențială pentru creșterea economică și pentru piața unică.
- (20) Rețelele de internet moderne, bazate pe fibră optică reprezintă o infrastructură crucială pentru viitor din punctul de vedere al conectivității pentru societățile europene, în special IMM-uri, care vor să recurgă la *cloud computing* pentru ameliorarea eficienței.
- (21) Strategia Europa 2020<sup>27</sup> pledează pentru implementarea agendei digitale pentru Europa<sup>28</sup>, care stabilește un cadru juridic stabil care să stimuleze investițiile într-o infrastructură pentru internet de mare viteză, deschisă și competitivă, precum și în serviciile conexe. Consiliul European din iunie 2010 a susținut agenda digitală pentru Europa și a invitat toate instituțiile să se angajeze în implementarea sa integrală.<sup>29</sup>
- (22) La 31 mai 2010, Consiliul a concluzionat că Europa trebuie să investească resursele necesare în dezvoltarea unei piețe unice digitale bazate pe internet rapid și ultrarapid și pe aplicații interoperabile, recunoscând că investițiile eficiente și competitive în următoarea generație de rețele de bandă largă sunt importante în interesul inovației, al oferirii de opțiuni consumatorilor și al competitivității Uniunii, fiind în măsură să ducă la creșterea calității vieții printr-o asistență

<sup>24</sup> Documentul Consiliului 6950/11

<sup>25</sup> EUCO 2/1/11

<sup>26</sup> JO L ... , p. ... .

<sup>27</sup> COM(2010) 2020 final 3.3.2010.

<sup>28</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „O Agendă digitală pentru Europa”, 26.8.2010, COM(2010) 245 final/2.

<sup>29</sup> Concluziile Consiliului European privind o nouă strategie europeană pentru creștere și crearea de locuri de muncă – Finalizarea și punerea în aplicare a strategiei Europa 2020, 17 iunie 2010.

medicală mai bună, un transport mai sigur, noi oportunități media și un acces mai ușor la bunuri și servicii, în special peste frontiere.<sup>30</sup>

- (23) Motivația investițiilor private în rețelele de bandă largă foarte rapide pare mai mică decât beneficiile pentru întreaga societate. Se estimează că investițiile necesare pentru atingerea obiectivului agendei digitale de furnizare a accesului la internet de mare viteză tuturor cetățenilor și agenților economici europeni au o valoare de până la 270 de miliarde EUR. Cu toate acestea, în lipsa unor intervenții din partea Uniunii, se preconizează ca investițiile din partea sectorului privat să nu depășească 50 de miliarde EUR pentru perioada de până în 2020. Deficitul investițional care rezultă de aici reprezintă un blocaj major pentru realizarea de infrastructuri, în timp ce piața unică digitală are nevoie ca toți cetățenii să fie conectați prin intermediul infrastructurii viitorului.
- (24) Este necesară dezvoltarea unor rețele puternice și coerente la nivelul UE pentru furnizarea pe cale digitală a unor acțiuni de utilitate publică ce implică entități publice și aparținând societății civile la nivel național și regional, în acest sens fiind esențial să se asigure finanțarea structurată din partea UE a costurilor conceperii sistemului și a programelor informatice, precum și întreținerea unui punct nodal rezistent pentru astfel de rețele, lăsând pe seama bugetelor operatorilor naționali numai costurile din interiorul țărilor respective.
- (25) Sunt necesare o serie de metode de implementare, care necesită diverse rate de finanțare pentru a crește eficiența și impactul ajutorului financiar al Uniunii, pentru a încuraja investițiile private și pentru a răspunde cerințelor specifice ale proiectelor individuale.
- (26) În domeniul telecomunicațiilor, anumite platforme aferente serviciilor primare care asigură interoperabilitatea transeuropeană vor avea nevoie de o rată de finanțare mai ridicată din partea Uniunii, în special în faza inițială, cu respectarea principiului cofinanțării.
- (27) Asigurarea interoperabilității transfrontaliere la implementarea proiectelor de infrastructură de mari dimensiuni, în special la nivelul serviciilor primare, poate necesita achiziția și instalarea simultane a unor echipamente de către Comisie, statele membre și/sau beneficiarii acestora. În astfel de cazuri, poate fi nevoie ca ajutorul financiar din partea Uniunii să fie alocat achizițiilor efectuate de furnizorii de infrastructură în statele membre, fie în nume propriu, fie în cooperare cu Comisia. Există, de asemenea, dispoziții care permit aprovizionarea de la mai mulți furnizori, care poate fi necesară, printre altele, pentru adaptarea la situațiile în care sunt implicate mai multe limbi, pentru a asigura securitatea aprovizionării și/sau pentru implementarea redundanței la nivel de rețea necesară pentru eliminarea perioadelor de indisponibilitate a infrastructurii de rețea care ar putea fi provocate de un singur punct de avarie.
- (28) Serviciile generice din domeniile de interes public (în calitate de servicii primare) sunt frecvent afectate de un grad ridicat de disfuncționalitate a piețelor. Într-adevăr, domeniile de finanțat au legătură cu furnizarea de servicii publice (implementarea pe scară largă și interoperabilitatea serviciilor eSănătate, eIdentitate și eAchiziții), care, prin definiție, nu prezintă interes comercial în etapa inițială. În plus, dacă se finanțează numai serviciile primare, provocarea ar fi crearea stimulentele corespunzătoare la nivelul statelor membre și la nivel regional pentru

<sup>30</sup> Concluziile Consiliului privind O agendă digitală pentru Europa, a 3017-a reuniune a Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie, Bruxelles, 31 mai 2010.

implementarea efectivă a serviciilor de interes public. Acest lucru este cauzat în special de lipsa stimulentei la nivel național pentru conectarea sistemelor naționale cu cele primare (dezvoltând astfel condițiile pentru interoperabilitate și servicii transfrontaliere), precum și de faptul că investitorii privați nu ar asigura, fără intervenții din exterior, implementarea serviciilor în cadre interoperabile.

- (29) Orientările digitale prevăzute în Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din ...<sup>31</sup> (Orientările INFOS) identifică procesul și criteriile de finanțare, precum și diversele categorii de investiții.
- (30) Orizont 2020, viitorul Program cadru pentru cercetare și inovare, se va concentra, printre altele, pe abordarea provocărilor societale (de exemplu transportul inteligent, ecologic și integrat, energia sigură, curată și eficientă, precum și o sănătate, o guvernare și o dezvoltare sustenabilă care integrează tehnologia informației și comunicării) pentru a putea răspunde direct provocărilor identificate în Strategia Europa 2020 prin sprijinirea activităților care acoperă întregul spectru, de la cercetare la comercializare. Orizont 2020 va sprijini toate stadiile lanțului inovațiilor, în special activitățile situate aproape de piață, inclusiv instrumentele financiare inovatoare. În vederea obținerii unui impact mai ridicat al finanțării din partea Uniunii, precum și pentru asigurarea coerenței, mecanismul Conectarea Europei va crea sinergii strânse cu inițiativa Orizont 2020.
- (31) Uniunea Europeană și majoritatea statelor membre sunt parte a Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități, în timp ce restul statelor membre sunt în curs de ratificare a acesteia. Este important, la implementarea proiectelor relevante, să se țină cont în specificațiile proiectelor de subiectul accesibilității pentru persoanele cu dizabilități, conform prevederilor de la articolul 9 din Convenție.
- (32) Instrumentele financiare care urmează să fie implementate în temeiul prezentului regulament trebuie să reflecte normele prevăzute în Titlul VIII din Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (noul Regulament financiar) și actele delegate, precum și normele în materie de bune practici aplicabile instrumentelor financiare.<sup>32</sup>
- (33) Măsurile fiscale din multe state membre vor determina sau au determinat deja autoritățile publice să își reevalueze programele de investiții în infrastructură. În acest context, parteneriatele public-privat (PPP) sunt considerate un mijloc eficace de realizare a proiectelor de infrastructură, care asigură atingerea obiectivelor de politică, precum combaterea schimbărilor climatice, promovarea unor surse alternative de energie, a folosirii eficiente a energiei și resurselor, sprijinirea transportului sustenabil și a implementării rețelelor de bandă largă. În această privință, prin Comunicarea PPP din 19 noiembrie 2009<sup>33</sup> Comisia s-a angajat în direcția ameliorării accesului la finanțare pentru PPP, prin lărgirea domeniului instrumentelor financiare existente.

<sup>31</sup> JO L ... , p. ... .

<sup>32</sup> COM(2011)xxx, Un cadru pentru următoarea generație de instrumente financiare

<sup>33</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul european, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Mobilizarea investițiilor private și publice în vederea relansării economice și realizării unei transformări structurale pe termen lung: dezvoltarea parteneriatelor public-privat”, COM(2009) 615 final.

- (34) În pofida faptului că cea mai mare parte a investițiilor din cadrul Strategiei Europa 2020 pot fi realizate de către piețe și prin intermediul măsurilor de reglementare, problemele de finanțare necesită intervenții publice și sprijin din partea Uniunii sub forma granturilor și a instrumentelor financiare inovatoare. Instrumentele financiare trebuie utilizate pentru a răspunde unor nevoi specifice ale pieței, în acord cu obiectivele MCE și fără a conduce la scăderea finanțării private. Înainte de a lua o decizie privind utilizarea instrumentelor financiare, Comisia trebuie să efectueze evaluări prealabile ale acestor instrumente.
- (35) Revizuirea bugetului<sup>34</sup>, a subliniat că regula pentru proiectele cu potențial comercial pe termen lung trebuie să fie utilizarea fondurilor Uniunii în parteneriat cu sectorul financiar și cu cel bancar, în special cu Banca Europeană pentru Investiții („BEI”) și instituțiile financiare ale statelor membre, dar și cu alte instituții financiare internaționale și cu sectorul financiar privat.
- (36) În Strategia Europa 2020, Comisia s-a angajat să mobilizeze instrumentele financiare ale Uniunii ca parte a unei strategii de finanțare consecvente, care aduce laolaltă finanțarea publică și privată a Uniunii și a statelor membre în materie de infrastructură. Rațiunea acestui angajament este faptul că în multe cazuri situațiile de investiții suboptimale și imperfecțiuni ale pieței pot fi abordate mai eficient prin intermediul instrumentelor financiare decât prin granturi.
- (37) Mecanismul Conectarea Europei trebuie să propună instrumente financiare pentru promovarea unei participări substanțiale a investitorilor și a instituțiilor financiare din sectorul privat la investițiile în infrastructură. Pentru a fi suficient de atractive pentru sectorul privat, instrumentele financiare trebuie să fie concepute și implementate având în vedere simplificarea și reducerea poverii administrative, având în același timp un nivel de flexibilitate care să le permită să răspundă într-o manieră flexibilă la nevoile de finanțare identificate. Concepția acestor instrumente trebuie să beneficieze de experiența acumulată cu ocazia implementării instrumentelor financiare în Cadrul financiar multianual 2007-2013, precum instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-T (LGTT), Mecanismul de finanțare cu partajarea riscurilor (MFPR) și Fondul 2020 pentru energie, schimbări climatice și infrastructură („Fondul Marguerite”).
- (38) În timp ce majoritatea instrumentelor financiare trebuie să fie comune tuturor sectoarelor, unele dintre acestea pot fi specifice anumitor sectoare. Serviciile Comisiei estimează că, în pofida faptului că sprijinul financiar pentru conexiunile de bandă largă s-ar baza în principal pe instrumente financiare, în cazul transporturilor și al energiei volumul resurselor bugetare ale Uniunii necesare pentru instrumente financiare trebuie să nu depășească 2 miliarde EUR, respectiv 1 miliard EUR.
- (39) În vederea asigurării unei diversificări sectoriale a beneficiarilor instrumentelor financiare, precum și pentru încurajarea diversificării geografice treptate la nivelul statelor membre, Comisia, în parteneriat cu BEI și prin intermediul unor inițiative comune precum Centrul european de expertiză în domeniul PPP-urilor (CEEP) și Jaspers, trebuie să ofere sprijin statelor membre la elaborarea unei rezerve adecvate de proiecte care ar putea fi avute în vedere pentru finanțarea de proiecte.

<sup>34</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor și parlamentele naționale „Revizuirea bugetului UE”, 19.10.2010, COM(2010) 700 final.

- (40) În ceea ce privește condițiile pentru instrumentele financiare, ar putea fi necesar să se adauge cerințe suplimentare în programele de lucru, de exemplu pentru a asigura competitivitatea piețelor în lumina evoluțiilor politicilor Uniunii, a evoluțiilor tehnologice și a altor factori care pot deveni relevanți.
- (41) Programarea multianuală pentru sprijin din partea mecanismului trebuie să urmărească sprijinirea obiectivelor Uniunii, prin asigurarea resurselor financiare necesare, precum și a consecvenței și continuității acțiunii comune a Uniunii și a statelor membre. În cazul propunerilor depuse după implementarea primului program de lucru multianual din sectorul transporturilor, eligibilitatea costurilor trebuie să înceapă la 1 ianuarie 2014, pentru a asigura continuitatea proiectelor care fac deja obiectul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice<sup>35</sup>.
- (42) Din cauza bugetului ridicat necesar pentru implementarea unora dintre proiectele de infrastructură, trebuie să existe posibilitatea de împărțire a angajamentelor bugetare referitoare la asistența financiară destinată anumitor acțiuni în tranșe anuale.
- (43) Comisia trebuie să realizeze evaluări la mijlocul perioadei și ex-post, în vederea identificării eficacității și a eficienței finanțării, precum și a impactului acesteia asupra scopurilor globale ale mecanismului și asupra priorităților Strategiei Europa 2020.
- (44) Pe baza orientărilor specifice fiecărui sector, prevăzute de regulamente separate, a fost întocmită și trebuie inclusă în anexă o listă a domeniilor prioritare cărora trebuie să li se aplice prezentul regulament. Pentru a ține cont de posibilele modificări ale priorităților politice și ale capacităților tehnologice, precum și ale fluxurilor de trafic, trebuie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în ceea ce privește modificările anexei. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și al elaborării actelor delegate, Comisia trebuie să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.
- (45) În vederea asigurării unor condiții uniforme de executare a prezentului regulament, trebuie conferite Comisiei competențe de executare în ceea ce privește programele de lucru multianuale și anuale. Aceste competențe trebuie să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>36</sup>.
- (46) În consecință, Regulamentul (CE) nr. 2236/95 al Consiliului din 18 septembrie 1995<sup>37</sup> de stabilire a normelor generale de acordare a ajutorului financiar comunitar în domeniul rețelelor

<sup>35</sup> JO L 162, 22.6.2007, p. 1.

<sup>36</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

<sup>37</sup> JO L 228, 23.9.1995, p. 1.

transeuropene și Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului trebuie abrogate.

- (47) Interesele financiare ale Uniunii trebuie protejate prin măsuri proporționale de-a lungul întregului ciclu de cheltuire a fondurilor, inclusiv prevenirea, depistarea și investigarea neregulilor, recuperarea fondurilor pierdute, plătite în mod necuvenit sau incorect utilizate și, dacă este cazul, aplicarea de sancțiuni.
- (48) Unele dintre proiectele de infrastructură de interes pentru Uniune ar putea avea nevoie să se conecteze cu țările din vecinătate, cu țările candidate la aderare și cu alte țări terțe, precum și să treacă prin acestea. Mecanismul Conectarea Europei trebuie să ofere moduri simplificate de conectare și finanțare a acestor infrastructuri, pentru a asigura coerența între instrumentele interne și externe ale bugetului UE.
- (49) Deoarece obiectivele acțiunilor de întreprins, în particular coordonarea, dezvoltarea și finanțarea rețelelor transeuropene, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere necesitatea coordonării măsurilor naționale, pot fi deci realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor respective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

# TITLUL I

## DISPOZIȚII COMUNE

### CAPITOLUL 1

#### MECANISMUL CONECTAREA EUROPEI

##### *Articolul 1*

##### *Obiect*

Prezentul regulament instituie mecanismul Conectarea Europei și stabilește condițiile, metodele și procedurile pentru acordarea de ajutor financiar rețelelor transeuropene, în vederea sprijinirii proiectelor din domeniile infrastructurilor energetice, de transporturi și de telecomunicații.

##### *Articolul 2*

##### *Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „proiect de interes comun” înseamnă un proiect identificat în Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din [de completat după adoptare, inclusiv cu data adoptării și denumirea integrală] (Orientările TEN-T)<sup>38</sup>, Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din [de completat după adoptare, inclusiv cu data adoptării și denumirea integrală] (Orientările privind infrastructura energetică transeuropeană)<sup>39</sup> sau Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din [de completat după adoptare, inclusiv cu data adoptării și denumirea integrală]<sup>40</sup>;
- (2) „tronson transfrontalier” înseamnă un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun între cel puțin două state membre sau între un stat membru și o țară vecină;
- (3) „lucrări” înseamnă, după caz, cumpărarea, furnizarea și implementarea de componente, sisteme și servicii, inclusiv programe informatice, realizarea activităților de dezvoltare, construcție și de instalare aferente unui proiect, recepția instalațiilor și lansarea proiectului;
- (4) „studii” înseamnă activitățile necesare pentru a pregăti punerea în aplicare a proiectului, precum studiile pregătitoare, de fezabilitate, de evaluare, de testare și de validare, inclusiv sub forma programelor informatice, și oricare alte măsuri de asistență tehnică, inclusiv acțiunile prealabile de definire și de dezvoltare completă a unui proiect, precum și de luare a deciziilor privind finanțarea sa, cum ar fi recunoașterea amplasamentelor și pregătirea pachetului financiar;

<sup>38</sup> JO L ... , p. ....

<sup>39</sup> JO L ... , p. ....

<sup>40</sup> JO L ... , p. ....

- (5) „acțiuni de sprijinire a programului” înseamnă măsuri însoțitoare necesare pentru implementarea mecanismului Conectarea Europei și orientările specifice fiecărui sector (în special asistență tehnică), precum și activități de pregătire, fezabilitate, coordonare, monitorizare, control, audit și evaluare care sunt direct necesare pentru gestionarea acestui mecanism și atingerea obiectivelor acestuia, în particular studii, reuniuni, informare, cartografierea infrastructurilor, acțiuni de înfrățire, de diseminare, de sensibilizare și de comunicare, cheltuieli aferente rețelelor informatice concentrate pe schimbul de informații, împreună cu toate celelalte cheltuieli aferente asistenței tehnice și administrative care pot fi necesare pentru gestionarea acestui mecanism sau pentru implementarea orientărilor specifice fiecărui sector în parte;
- (6) „acțiune” înseamnă orice activitate necesară pentru implementarea unui proiect de interes comun și care este independentă din punct de vedere financiar, tehnic sau în timp;
- (7) „costurile eligibile” au același înțeles ca și în Regulamentul (CE) nr. XXXX/2012 (noul Regulament Financiar);
- (8) „beneficiar” înseamnă un stat membru, o organizație internațională, o întreprindere publică sau privată care a fost selectată pentru a primi ajutor financiar în temeiul prezentului regulament și conform modalităților prevăzute în fiecare program de lucru.
- (9) „organism de implementare” înseamnă o întreprindere sau un organism public sau privat desemnat de beneficiar, în cazul în care acesta din urmă este un stat membru sau o organizație internațională, să implementeze acțiunea. Desemnarea este hotărâtă de beneficiar pe propria răspundere și, dacă necesită atribuirea unui contract de achiziții publice, cu respectarea regulilor aplicabile achizițiilor publice;
- (10) „rețea primară” înseamnă infrastructura de transporturi identificată în conformitate cu Capitolul III din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (11) „coridoarele rețelei primare” înseamnă un instrument care să faciliteze implementarea coordonată a rețelei primare, conform dispozițiilor din Capitolul IV al Regulamentului (UE) XXXX/2012 (Orientările TEN-T) și figurând în anexa I la prezentul regulament;
- (12) „blocaj” înseamnă o barieră fizică ce antrenează o pană a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor pe distanță lungă. Astfel de bariere pot fi neutralizate de infrastructuri noi, cum ar fi podurile sau tunelurile construite ca răspuns la probleme precum pantele, razele curbilor sau ecartamentul. Nevoia de modernizare a infrastructurii existente nu se consideră blocaj;
- (13) „prioritate” înseamnă oricare din prioritățile din domeniul infrastructurii energetice 1-8 și 10-12, așa cum sunt acestea prevăzute în anexa I la Regulamentul XXXX/2012 (Orientări privind infrastructura energetică transeuropeană);
- (14) „infrastructură energetică” înseamnă infrastructura definită la articolul 2 din Regulamentul XXX/2012 (Orientări privind infrastructură energetică transeuropeană);
- (15) „rețele de bandă largă” înseamnă rețele de acces cu fir și fără fir (inclusiv prin satelit), infrastructuri auxiliare și rețele primare capabile de conectivitate de foarte mare viteză,



conform definiției de la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (Orientările INFSO).

- (16) „infrastructuri pentru servicii digitale” înseamnă servicii de rețea furnizate pe cale electronică, în general prin internet, care oferă servicii interoperabile transeuropene de interes public cu un caracter catalizator pentru afaceri, cetățeni și/sau guverne, conform definiției de la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (Orientările INFSO);
- (17) „platforme de servicii primare” înseamnă serviciile identificate în anexa la Regulamentul (UE) XXXX/2012 (Orientările INFSO);
- (18) „servicii generice” înseamnă serviciile identificate în anexa la Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările INFSO);
- (19) „exploatarea și întreținerea serviciilor” înseamnă asigurarea unei funcționări continue a anumitor infrastructuri pentru servicii digitale, conform definițiilor suplimentare din anexa la Regulamentul (UE) XXXX/2012 (Orientările INFSO);
- (20) „autorități naționale de reglementare” înseamnă organismele definite la articolul 3 din Directiva 2002/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind un cadru de reglementare comun pentru rețelele și serviciile de comunicații electronice (Directivă-cadru)<sup>41</sup>.

### *Articolul 3* *Obiective generale*

Mecanismul Conectarea Europei trebuie să permită pregătirea și implementarea proiectelor de interes comun din cadrul politicii privind rețelele transeuropene în sectorul energetic, cel al transporturilor și cel al telecomunicațiilor. În particular, mecanismul Conectarea Europei sprijină implementarea proiectelor care vizează dezvoltarea și construcția unor infrastructuri noi în domeniul transporturilor, cel al energiei și cel al telecomunicațiilor, sau modernizarea acestora. În acest sens, mecanismul Conectarea Europei trebuie să urmărească obiectivele de mai jos:

- (a) să contribuie la o creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii, prin dezvoltarea unor rețelele transeuropene moderne și performante, generând astfel beneficii pentru întreaga Uniune Europeană în materie de competitivitate și coeziune economică, socială și teritorială în cadrul pieței unice și creând un mediu mai favorabil investițiilor private și publice printr-o combinație de instrumente financiare și sprijin direct din partea Uniunii, precum și prin exploatarea sinergiilor dintre sectoare. Îndeplinirea acestui obiectiv se va măsura prin volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun, în special al celor realizate prin instrumente financiare în temeiul prezentului regulament;
- (b) să permită Uniunii atingerea obiectivelor de reducere cu 20 % a emisiilor de gaze cu efect de seră<sup>42</sup>, de creștere cu 20 % a eficienței energetice și de majorare a proporției energiei

<sup>41</sup> JO L 108, 24.4.2002, p. 33.

<sup>42</sup> Cu până la 30 % dacă se îndeplinesc condițiile potrivite.

regenerabile la 20 % până în 2020, asigurând în același timp o mai mare solidaritate între statele membre.

*Articolul 4*  
*Obiective sectoriale specifice*

1. Pe lângă obiectivele generale stabilite la articolul 3, mecanismul Conectarea Europei trebuie să contribuie la îndeplinirea următoarelor obiective specifice fiecărui sector:
  - (a) În domeniul transporturilor, mecanismul Conectarea Europei sprijină proiectele de interes comun care urmăresc obiectivele enunțate mai jos, conform precizărilor suplimentare de la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T).
    - (i) eliminarea blocajelor și a discontinuităților. Îndeplinirea acestui obiectiv va fi evaluată în funcție de numărul de conexiuni transfrontaliere noi și ameliorate și de blocaje ale rutelor de transport în cazul cărora MCE a avut un efect pozitiv;
    - (ii) asigurarea unui transport sustenabil și eficient pe termen lung. Îndeplinirea acestui obiectiv va fi evaluată în funcție de rețeaua convențională de căi ferate din UE27 și de lungimea rețelei de căi ferate de mare viteză din UE27;
    - (iii) optimizarea integrării și a interconectării modurilor de transport și consolidarea interoperabilității serviciilor de transport. Îndeplinirea acestui obiectiv va fi evaluată în funcție de numărul de porturi și aeroporturi conectate la rețeaua de căi ferate.
  - (b) În domeniul energiei, mecanismul Conectarea Europei sprijină proiectele de interes comun care urmăresc obiectivele enunțate mai jos, conform precizărilor din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012.
    - (i) promovarea continuării integrării pieței interne de energie și interoperabilitatea transfrontalieră a rețelelor de electricitate și gaz, inclusiv prin garantarea faptului că niciun stat membru nu este izolat de rețeaua europeană. Îndeplinirea acestui obiectiv se evaluează în funcție de numărul de proiecte care interconectează efectiv rețelele statelor membre și elimină blocajele interne;
    - (ii) consolidarea securității aprovizionării la nivelul Uniunii. Îndeplinirea acestui obiectiv se evaluează în funcție de evoluția rezilienței sistemului și de securitatea operațiunilor din sistem, ca și de numărul de proiecte care permit diversificarea surselor, a contrapărților și a rutelor de aprovizionare;
    - (iii) contribuția la dezvoltarea sustenabilă și la protecția mediului, în special prin stimularea integrării energiei regenerabile în rețeaua de transmisie. Îndeplinirea acestui obiectiv se evaluează în funcție de transportul energiei regenerabile de la punctul de generare către centrele de consum și de stocare majore, precum și de totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> a căror generare a fost evitată prin construcția proiectelor care au beneficiat în urma MCE.

- (c) În domeniul rețelelor de telecomunicații, mecanismul Conectarea Europei prevede acțiuni care să sprijine proiectele de interes comun urmărind obiectivele enunțate mai jos, conform precizărilor din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările INFSO).
- (i) accelerarea implementării de rețele de bandă largă de mare și foarte mare viteză, precum și adoptarea acestora, inclusiv prin intermediul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri). Îndeplinirea acestui obiectiv se măsoară în funcție de nivelul acoperirii cu conexiuni de bandă largă de mare și foarte mare viteză, precum și de numărul gospodăriilor care au abonamente la conexiuni de bandă largă mai rapide de 100 Mbps;
  - (ii) promovarea interconectării și interoperabilității serviciilor publice naționale online, precum și accesul la astfel de rețele. Îndeplinirea acestui obiectiv se măsoară în funcție de procentajul de cetățeni și agenți economici care utilizează servicii publice online, precum și de disponibilitatea transfrontalieră a acestor servicii.

*Articolul 5*  
*Buget*

1. Pachetul financiar pentru punerea în aplicare a mecanismului Conectarea Europei pentru perioada 2014-2020 este de 50 000 000 000 EUR<sup>43</sup>. Suma respectivă se distribuie între sectoarele menționate la articolul 3, după cum urmează:
  - (a) transporturi: 31 694 000 000 EUR, din care 10 000 000 000 EUR se transferă din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuiți în acord cu prezentul regulament în statele membre eligibile pentru finanțare din partea Fondului de coeziune;
  - (b) energie: 9 121 000 000 EUR;
  - (c) telecomunicații: 9 185 000 000 EUR
2. Pachetul financiar al mecanismului Conectarea Europei poate acoperi cheltuielile aferente acțiunilor de sprijinire a programului, de pregătire, de monitorizare, de control, de audit și de evaluare care sunt necesare pentru gestionarea programului și pentru atingerea obiectivelor acestuia, în particular studii, reuniuni ale experților, în măsura în care au legătură cu obiectivele generale ale regulamentului, cheltuieli aferente rețelelor informatice concentrate pe prelucrarea și schimbul de informații, împreună cu toate celelalte cheltuieli aferente asistenței tehnice și informatice contractate de Comisie pentru gestionarea programului.

Alocația financiară poate acoperi și cheltuielile cu asistența tehnică și administrativă necesare pentru asigurarea tranziției între program și măsurile adoptate în temeiul Regulamentului (CE)

<sup>43</sup> Toate cifrele sunt exprimate în prețurile constante din 2011. Sumele corespunzătoare, exprimate în prețuri actuale pot fi găsite în Fișa financiară legislativă.

nr. 680/2007<sup>44</sup>. Dacă este necesar, în bugetul pentru perioada de după 2020 ar putea fi introduse credite pentru acoperirea unor cheltuieli similare, permițându-se astfel gestionarea acțiunilor nefinalizate până la 31 decembrie 2020.

3. În urma evaluării de la mijlocul perioadei efectuate în conformitate cu articolul 26 alineatul (1), Comisia poate transfera credite între sectoarele de alocare prevăzute la alineatul (1), cu excepția celor 10 000 000 000 EUR transferați din Fondul de coeziune pentru finanțarea proiectelor din sectorul transporturilor din statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune.

## **CAPITOLUL II**

### **FORME DE FINANȚARE ȘI DISPOZIȚII FINANCIARE**

#### *Articolul 6* *Forme de ajutor financiar*

1. Mecanismul Conectarea Europei se implementează printr-una sau mai multe forme de ajutor financiar, prevăzute în Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (noul Regulament Financiar), în special granturi, achiziții și instrumente financiare.
2. Comisia poate încredința o parte din implementarea Mecanismului Conectarea Europei organismelor prevăzute la articolul 55 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (noul Regulament financiar).

#### *Articolul 7* *Eligibilitate și condiții de asistență financiară*

1. Numai acțiunile care contribuie la proiectele de interes comun în conformitate cu Regulamentele (UE) nr. XXX/2012 (Orientările TEN-T), (UE) nr. XXX/2012 (Orientările TEN-E), (UE) nr. XXX/2012 (Orientările privind infrastructura energetică) și XXX/2012 (Orientările INFSO), precum și acțiunile de sprijinire a programelor sunt eligibile pentru sprijin sub formă de ajutor financiar din partea UE constând în granturi, instrumente financiare și achiziții
2. În domeniul transporturilor, numai acțiunile care contribuie la proiecte de interes comun în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (Orientările TEN-T) și acțiunile de sprijinire a programelor sunt eligibile pentru obținerea de sprijin sub formă de ajutor financiar din partea Uniunii constând în achiziții și instrumente financiare în temeiul prezentului regulament. În materie de granturi, numai următoarele acțiuni sunt eligibile pentru primirea de ajutor financiar din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament:

<sup>44</sup> Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice, JO L 162, 22.6.2007, p. 1

- (a) acțiuni de implementare a rețelei primare în conformitate cu Capitolul III din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T), inclusiv implementarea de noi tehnologii și inovații în conformitate cu articolul 39 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (b) studii pentru proiecte de interes comun, astfel cum sunt acestea definite la articolul 8 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (c) acțiuni de sprijin pentru proiecte de interes comun, astfel cum sunt acestea definite la articolul 8 alineatul (1) literele (a) și (d) din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (d) acțiuni de sprijinire a sistemelor de management al traficului în conformitate cu articolul 37 din Regulamentul (UE) XXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (e) acțiuni de sprijinire a sistemelor de transport de marfă în conformitate cu articolul 38 din Regulamentul XXX/2012 (Orientările TEN-T);
- (f) acțiuni de reducere a zgomotului provocat de transportul de marfă pe căi ferate prin modernizarea materialului rulant existent;
- (g) acțiuni de sprijinire a programelor.

Acțiunile din domeniul transporturilor care presupun un tronson transfrontalier sau o parte a unui astfel de tronson sunt eligibile pentru a primi ajutor financiar din partea Uniunii în cazul în care există un acord scris între statele membre implicate sau între statele membre și țările terțe implicate privind finalizarea tronsoanelor transfrontaliere. În mod excepțional, în cazul în care un proiect este necesar pentru a lega rețeaua unui stat membru învecinat sau a unei țări terțe fără să se traverseze efectiv frontiera, acordul scris menționat mai sus nu este solicitat.

Finanțarea prin granturi a proiectelor cu surse de venit bazate semnificative pe utilizatori trebuie să fie disponibilă în principal în scopul pregătirii proiectelor, în special în ceea ce privește evaluarea PPP.

3. În domeniul energiei, condițiile specifice de eligibilitate ale acțiunilor de implementare a proiectelor de interes comun pentru ajutorul financiar din partea Uniunii, acordat sub forma instrumentelor financiare și a granturilor în temeiul prezentului regulament sunt prevăzute la articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientări privind infrastructura energetică).
4. Toate acțiunile din domeniul telecomunicațiilor care implementează proiecte de interes comun, precum și acțiunile de sprijinire a programelor prevăzute în anexa la Regulamentul (UE) XXXX/2012 (Orientările INFSO) sunt eligibile pentru primirea de ajutor financiar din partea Uniunii sub formă de grant, achiziții sau instrumente financiare în temeiul prezentului regulament.

## CAPITOLUL III GRANTURI

### *Articolul 8*

#### *Forme de granturi și costuri eligibile*

1. Granturile acordate în temeiul prezentului regulament pot avea oricare din formele prevăzute la articolul XXX din Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (noul Regulament financiar).

Programele de lucru stabilesc forma granturilor care pot fi utilizate în acțiunile în cauză.

2. Cheltuielile pot fi eligibile de la data la care este depusă o cerere de asistență. [Cheltuielile aferente acțiunilor rezultate din proiecte incluse în primul program multianual pot fi eligibile de la 1 ianuarie 2014].
3. Numai cheltuielile contractate într-un stat membru pot fi eligibile, cu excepția cazurilor în care un proiect de interes comun implică teritoriul unor țări terțe și a cazurilor în care acțiunea este indispensabilă pentru îndeplinirea obiectivelor proiectului respectiv.
4. Costul echipamentelor și al infrastructurii care este considerat de către beneficiar cheltuieli de capital poate fi eligibil în proporție de până la 100 %.
5. Cheltuielile aferente studiilor de mediu privind protecția mediului și respectarea acquis-ului Uniunii pot fi eligibile.
6. Cheltuielile aferente cumpărării de teren nu reprezintă costuri eligibile.
7. TVA nu este un cost eligibil.
8. Normele privind eligibilitatea costurilor contractate de beneficiari se aplică, cu modificările corespunzătoare, costurilor contractate de organisme de implementare.

### *Articolul 9*

#### *Condiții de participare*

1. Propunerile pot fi depuse de unul sau mai multe state membre, organizații internaționale, întreprinderi comune sau întreprinderi sau organisme publice sau private stabilite într-un stat membru.
2. În acest scop, propunerile pot fi depuse de entități care nu au personalitate juridică în conformitate cu legislația națională aplicabilă, cu condiția ca reprezentanții acestora să aibă capacitatea de a-și asuma obligații legale în numele acestora și de a oferi garanții privind protecția intereselor financiare ale Uniunii echivalente cu cele oferite de persoanele juridice.
3. Nu sunt eligibile propunerile depuse de persoane fizice.

4. În cazurile în care este necesară îndeplinirea obiectivelor unui anumit proiect de interes comun, la acțiunile care contribuie la proiectele de interes comun pot participa țări terțe și entități stabilite în țări terțe.

Acestea nu pot primi finanțare în temeiul prezentului regulament, cu excepția cazurilor în care acest lucru este indispensabil pentru îndeplinirea obiectivelor unui anumit proiect de interes comun.

Atunci când acest lucru este necesar în vederea implementării mai eficace a acțiunilor relevante care contribuie la proiectele de interes comun din țări terțe în conformitate cu Regulamentele (UE) nr. XXX/2012 (Orientările TEN-T), (UE) nr. XXX/2012 (Orientările TEN-E), (UE) nr. XXX/2012 (Orientările privind infrastructura energetică) și XXX/2012 (Orientările INFSO), finanțarea acordată în temeiul prezentului regulament poate fi combinată cu finanțări furnizate în temeiul altor regulamente relevante ale Uniunii. În astfel de cazuri, Comisia poate decide, printr-un act de punere în aplicare, asupra unui set unic de norme care să se aplice punerii în aplicare.

5. Acordul statelor membre implicate în acțiune trebuie să însoțească toate propunerile de granturi, cu excepția domeniului telecomunicațiilor și al celui al transporturilor, pentru managementul traficului aerian.
6. Programele de lucru multianuale și anuale pot prevedea norme specifice privind depunerea propunerilor.

#### *Articolul 10 Rate de finanțare*

1. Cu excepția cazurilor prevăzute la articolul XXX din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (noul Regulament Financiar), propunerile sunt selectate prin cereri de propuneri bazate pe programele de lucru menționate la articolul 17.
2. În domeniul transporturilor:
  - (a) în ceea ce privește granturile pentru studii, quantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 50% din costurile eligibile;
  - (b) în ceea ce privește granturile pentru lucrări:
    - (i) căi ferate și căi navigabile interioare: quantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 20% din costurile eligibile; rata finanțării poate fi majorată la 30 % pentru acțiunile care au ca obiect eliminarea blocajelor; rata finanțării poate fi majorată la 40 % pentru acțiunile care au ca obiect tronsoanele transfrontaliere;
    - (ii) conexiuni interne de transporturi către porturi și aeroporturi, acțiuni de reducere a zgomotului provocat de transportul de marfă pe căi ferate prin modernizarea materialului rulant existent, precum și dezvoltarea de porturi și de platforme multimodale: quantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 20 % din costurile eligibile.

- (c) în ceea ce privește granturile pentru sistemele și serviciile de management al traficului:
  - (i) sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS): cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 50% din costurile eligibile;
  - (ii) sisteme de management al traficului, servicii de transport de marfă, parcări sigure pe rețeaua primară rutieră, precum și acțiuni de sprijinire a dezvoltării autostrăzilor maritime: cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 20 % din costurile eligibile.
- 3. În domeniul energiei:
  - (a) cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 50 % din costul studiilor și/sau al lucrărilor;
  - (b) ratele de cofinanțare pot fi majorate până la un maxim de 80 % pentru acțiunile care, pe baza informațiilor menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientări privind infrastructura energetică) oferă un grad înalt de securitate a aprovizionării la nivel regional sau la nivelul Uniunii, consolidează solidaritatea Uniunii sau cuprind soluții extrem de inovatoare.
- 4. În domeniul telecomunicațiilor:
  - (a) acțiuni în domeniul rețelelor de bandă largă: cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 50% din costurile eligibile;
  - (b) acțiuni în domeniul serviciilor generice: cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 75 % din costurile eligibile;
  - (c) platformele serviciilor de bază trebuie să fie în general finanțate prin achiziții. În cazuri excepționale, acestea pot fi finanțate printr-un grant care să acopere până la 100 % costurile eligibile, fără a se aduce atingere principiului cofinanțării;
  - (d) acțiunile de sprijinire a programelor, inclusiv cartografierea infrastructurii, înfrățirea și asistența tehnică: cuantumul ajutorului financiar din partea Uniunii nu trebuie să depășească 75 % din costurile eligibile.
- 5. Ratele de cofinanțare menționate mai sus pot fi majorate cu până la 10 procente pentru acțiuni care prezintă sinergii transsectoriale, care contribuie la îndeplinirea obiectivelor ținând de atenuarea schimbărilor climatice, care consolidează rezistența la schimbări climatice sau care reduc emisiile de gaze cu efect de seră. Această majorare nu trebuie să se aplice ratelor de cofinanțare menționate la articolul 11.
- 6. Sumele maxime ale ajutorului financiar care urmează să fie acordate acțiunilor selectate vor fi modulate pe baza unei analize a raportului cost-beneficii al fiecărui proiect, a disponibilității resurselor bugetare și a necesității de a maximiza efectul de pârghie al fondurilor UE.



## Articolul 11

### *Cereri specifice de fonduri transferate din Fondul de coeziune în domeniul transporturilor*

1. În ceea ce privește suma de 10 000 000 000 transferată din Fondul de coeziune (articolul XXX din Regulamentul XXX) pentru a fi cheltuită în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, trebuie lansate cereri specifice pentru proiecte de implementare a rețelei primare exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune.
2. Normele aplicabile sectorului transporturilor în temeiul prezentului regulament se aplică și acestor cereri specifice. La implementarea acestor cereri, trebuie acordată o prioritate maximă proiectelor care respectă alocațiile naționale din cadrul Fondului de coeziune.
3. Prin derogare de la articolul 10, în ceea ce privește suma de 10 000 000 000 EUR transferată din Fondul de coeziune (articolul XX din Regulamentul XXX) pentru a fi cheltuită de statele membre eligibile pentru finanțare din partea Fondului de coeziune, ratele maxime de finanțare sunt cele aplicabile Fondului de coeziune menționate la articolul 22 și articolul 110 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 [Regulamentul de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru afaceri maritime și pescuit care fac obiectul cadrului strategic comun și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006]<sup>45</sup> pentru următoarele acțiuni:
  - (a) în ceea ce privește granturile pentru studii;
  - (b) în ceea ce privește granturile pentru lucrări:
    - (i) căi ferate și căi navigabile interioare;
    - (ii) acțiuni de sprijinire a tronsoanelor rutiere transfrontaliere;
    - (iii) conexiuni interne de transporturi către porturi și aeroporturi, dezvoltarea de porturi și de platforme multimodale;
  - (c) în ceea ce privește granturile pentru sistemele și serviciile de management al traficului:
    - (i) Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS);
    - (ii) sisteme de management al traficului

<sup>45</sup>

COM(2011) 615 final.

*Articolul 12*  
*Anularea, reducerea, suspendarea și încetarea grantului*

1. Comisia anulează, cu excepția cazurilor justificate corespunzător, ajutorul financiar acordat pentru acțiuni care nu au demarat în termen de un an după data de începere a acțiunii prevăzute în condițiile care guvernează acordarea ajutorului.
2. Comisia poate suspenda, reduce, recupera sau face să înceteze ajutorul financiar, în conformitate cu condițiile prevăzute în Regulamentul financiar (UE) nr. XXX/2012 (noul Regulament financiar), în special:
  - (a) în caz de nereguli survenite în implementarea acțiunii din perspectiva dispozițiilor legislației UE;
  - (b) în cazul nerespectării condițiilor grantului, în special în cazul în care a fost efectuată o schimbare majoră care afectează natura unui proiect sau a unei acțiuni, fără aprobarea Comisiei;
  - (c) în urma unei evaluări a evoluției proiectului, în special în cazul unor întârzieri majore ale implementării acțiunii.
3. Comisia poate solicita rambursarea ajutorului financiar acordat dacă implementarea acțiunii care beneficiază de ajutor financiar nu a fost finalizată în termen de doi ani de la data finală prevăzută în condițiile care guvernează acordarea ajutorului.
4. Înainte de a lua una din deciziile prevăzute la alineatele 1, 2 și 3, Comisia examinează cazul respectiv și îi informează pe beneficiarii în cauză, astfel încât aceștia să își poată prezenta observațiile într-un termen dat.

**CAPITOLUL IV**  
**ACHIZIȚII PUBLICE**

*Articolul 13*  
*Achiziții publice*

1. Procedurile de achiziții publice efectuate de Comisia Europeană sau de unul din organismele menționate la articolul 6 alineatul (2), în numele său sau în comun cu statele membre:
  - (a) pot prevedea condiții specifice, precum locul de desfășurare a activităților care fac obiectul achiziției, în cazul în care acest lucru este justificat de obiectivele acțiunilor și cu condiția ca aceste condiții să nu fie contrare principiilor achizițiilor publice;
  - (b) pot autoriza atribuirea mai multor contracte în cadrul aceleiași proceduri („aprovizionare de la mai mulți furnizori”).
2. În cazurile în care acest lucru se justifică și este necesar pentru implementarea acțiunilor, alineatul (1) poate să se aplice, de asemenea, procedurilor de achiziții publice efectuate de beneficiarii granturilor.

## CAPITOLUL V INSTRUMENTE FINANCIARE

### *Articolul 14*

#### *Tipuri de instrumente financiare*

1. Instrumentele financiare stabilite în conformitate cu Titlul VIII din Regulamentul (CE) nr. XXXX/2012 (noul Regulament financiar 2012) pot fi utilizate pentru facilitarea accesului la finanțare al entităților care implementează acțiuni ce contribuie la proiecte de interes comun, astfel cum sunt definite în Regulamentele (UE) nr. XXXX/2012, (UE) nr. XXX 2012 și (UE) nr. XXX/2012 și în vederea atingerii obiectivelor acestora. Instrumentele financiare se bazează pe evaluări ex-ante ale imperfecțiunilor pieței, ale situațiilor suboptimale de investiții și ale nevoilor investiționale.
2. Instrumentele financiare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 pot fi comasate, dacă această operațiune este aplicabilă, cu cele create în cadrul Mecanismului Conectarea Europei.
3. Pot fi utilizate următoarele instrumente financiare:
  - (a) instrumente de capitaluri proprii, precum fondurile de investiții care privilegiază furnizarea de capital de risc pentru acțiuni care contribuie la proiecte de interes comun;
  - (b) împrumuturi și/sau garanții facilitate de instrumente de partajare a riscurilor, inclusiv un mecanism de stimulare pentru obligațiuni pentru proiecte emise de o instituție financiară din resurse proprii cu contribuția Uniunii la constituirea provizioanelor și/sau la alocarea de capital;
  - (c) orice alte instrumente financiare.

### *Articolul 15*

#### *Condiții pentru acordarea de ajutor financiar prin intermediul instrumentelor financiare*

1. Acțiunile sprijinite cu ajutorul instrumentelor financiare sunt selectate pe principiul „primul venit, primul servit” și trebuie să vizeze diversificarea sectorială, în conformitate cu articolele 3 și 4, precum și diversificarea geografică treptată la nivelul statelor membre.
2. Uniunea, orice stat membru sau alți investitori pot oferi ajutor financiar în plus față de contribuțiile primite prin utilizarea instrumentelor financiare, cu condiția aprobării de către Comisie a oricăror modificări ale criteriilor de eligibilitate pentru acțiuni și/sau ale strategiei de investiții a instrumentului care ar putea fi necesare din cauza contribuțiilor suplimentare.
3. Instrumentele financiare vizează păstrarea valorii activelor furnizate de bugetul Uniunii. Acestea pot genera randamente acceptabile pentru a îndeplini obiectivele celorlalți parteneri sau investitori.

4. Instrumentele financiare pot fi combinate cu granturi finanțate din bugetul Uniunii, inclusiv în temeiul prezentului regulament.
5. Programele de lucru pot stabili condiții suplimentare, în funcție de nevoile specifice ale sectoarelor în cauză.
6. În conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (noul Regulament financiar), veniturile și rambursările generate de un instrument financiar sunt alocate instrumentului financiar respectiv. În cazul instrumentelor financiare deja înființate în cadrul financiar multianual pentru perioada 2007-2013, veniturile și rambursările generate de operațiuni începute în perioada anterioară se alocă instrumentului financiar în perioada 2014-2020.

*Articolul 16*  
*Acțiuni în țări terțe*

Acțiunile din țări terțe pot fi sprijinite prin intermediul instrumentelor financiare dacă acest lucru este necesar pentru implementarea unui proiect de interes comun.

## **CAPITOLUL VI** **PROGRAMARE, IMPLEMENTARE ȘI CONTROL**

*Articolul 17*  
*Programe de lucru multianuale și/sau anuale*

1. Comisia adoptă programe de lucru multianuale și anuale pentru fiecare sector. Comisia poate, de asemenea, să adopte programe de lucru multianuale și anuale care au ca obiect mai mult de un sector. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).
2. Programul de lucru multianual se revizuieste cel puțin la mijlocul perioadei. Dacă este nevoie, Comisia revizuieste programul multianual de lucru prin intermediul unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).
3. Se adoptă un program multianual de lucru în domeniul transporturilor pentru proiectele de interes comun enumerate în partea I a anexei la prezentul regulament.  
  
Valoarea pachetului financiar trebuie să se situeze între 80 % și 85 % din resursele bugetare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a).
4. Programele multianuale de lucru în domeniul energiei și telecomunicațiilor oferă orientări strategice în domeniul proiectelor de interes comun și pot include proiecte specifice de interes comun.
5. Programele anuale sectoriale din domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor se adoptă pentru proiecte de interes comun care nu sunt incluse în programul multianual.

6. Comisia, acționând în conformitate cu procedura menționată la alineatul (1), stabilește criteriile de selecție și atribuire la stabilirea programelor de lucru multianuale și sectoriale anuale comune, în conformitate cu obiectivele și cu prioritățile prevăzute:
  - (a) în cazul transporturilor, prin Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările TEN-T);
  - (b) în cazul energiei, prin Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările privind infrastructura energetică transeuropeană);
  - (c) în cazul telecomunicațiilor, prin Regulamentul (UE) nr. XXXX/2012 (Orientările INFSO);
7. Programele de lucru sunt coordonate în vederea exploatării sinergiilor dintre sectorul transporturilor, al energiei și al telecomunicațiilor, în special în domenii precum rețelele energetice inteligente, mobilitatea electrică, sistemele de transport inteligente și sustenabile sau drepturile comune de trecere. Se pot adopta cereri multisectoriale de propuneri.

#### *Articolul 18 Tranșe anuale*

Angajamentele bugetare pot fi împărțite în tranșe anuale. În astfel de cazuri, în fiecare an, Comisia angajează tranșele anuale ținând cont de evoluția acțiunilor care beneficiază de ajutor financiar, de necesitățile estimate, precum și de bugetul disponibil.

Calendarul orientativ al angajamentelor privind tranșele anuale individuale este comunicat beneficiarilor granturilor și, dacă este aplicabil instrumentelor financiare, instituțiilor financiare în cauză.

#### *Articolul 19 Reportarea creditelor anuale*

Creditele care nu au fost utilizate până la sfârșitul exercițiului financiar pentru care au fost înregistrate se reportează automat cu o perioadă de un an.

#### *[Articolul 20 Acte delegate*

Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 25 privind adăugarea sau modificarea listelor prevăzute în anexă.]

#### *Articolul 21 Responsabilitatea beneficiarilor și a statelor membre*

Beneficiarii și statele membre depun toate eforturile pentru a implementa, în cadrul sferei lor de responsabilitate și fără a aduce atingere obligațiilor care le revin beneficiarilor conform condițiilor de

acordare a granturilor, proiectele de interes comun care beneficiază de ajutor financiar din partea Uniunii, acordat în temeiul prezentului regulament.

Statele membre realizează, în special pentru proiectele din domeniul transporturilor și al energiei, monitorizarea tehnică și controlul financiar al acțiunilor, în strânsă legătură cu Comisia și certifică existența și conformitatea cheltuielilor contractate în raport cu proiectele sau cu părți ale proiectelor. Statele membre pot solicita participarea Comisiei la verificările la fața locului.

În special în domeniul telecomunicațiilor, autoritățile naționale de reglementare trebuie să facă toate eforturile pentru a asigura securitatea juridică și condițiile investiționale necesare care să faciliteze implementarea proiectelor ce primesc ajutor financiar din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament.

Statele membre informează în permanență Comisia, dacă este cazul prin intermediul sistemului interactiv de informații geografice și tehnice, care în cazul rețelelor transeuropene de transport este reprezentat de TENtec, în privința progreselor realizate în materie de implementare a proiectelor de interes comun și a investițiilor efectuate în acest scop, inclusiv în privința cuantumurilor sprijinului destinat îndeplinirii obiectivelor aferente schimbărilor climatice.

#### *Articolul 22*

##### *Conformitatea cu politicile și cu dreptul Uniunii*

Numai acțiunile care sunt conforme cu dreptul Uniunii și în acord cu politicile relevante ale Uniunii sunt finanțate în temeiul prezentului regulament.

#### *Articolul 23*

##### *Protecția intereselor financiare ale Uniunii*

1. Comisia ia măsurile adecvate pentru a se asigura că, atunci când acțiunile finanțate în temeiul prezentului regulament sunt puse în aplicare, interesele financiare ale Uniunii sunt protejate prin aplicarea de măsuri preventive împotriva fraudei, corupției și oricăror altor activități ilegale, prin verificări eficiente, prin recuperarea sumelor plătite în mod necuvenit și, dacă este cazul, prin aplicarea de sancțiuni eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
2. Comisia și Curtea de Conturi au competențe de auditare, pe baza documentelor și la fața locului, a tuturor beneficiarilor de granturi, a organismelor de implementare, a contractanților și a subcontractanților care au primit fonduri din partea Uniunii.
3. Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) este autorizat să efectueze controale și inspecții la fața locului ale agenților economici implicați direct sau indirect în astfel de finanțări, în conformitate cu procedurile stabilite în Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri<sup>46</sup>, pentru a stabili dacă au avut loc fraude, acte de corupție sau alte

<sup>46</sup> JO L 292, 15.11.1996, p. 2.

activități ilegale care afectează interesele financiare ale Uniunii cu privire la un acord de grant sau la o decizie sau un contract care privește finanțarea din partea Uniunii.

4. Fără a se aduce atingere alineatelor anterioare, acordurile de cooperare cu țări terțe și organizații internaționale, precum și acordurile de grant, deciziile și contractele care rezultă din implementarea prezentului regulament trebuie să autorizeze în mod expres Comisia, Curtea de Conturi și OLAF să efectueze astfel de audituri, controale și inspecții la fața locului.

## **TITLUL II**

### **DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE**

#### *Articolul 24* *Comitete*

1. Comisia este asistată de un comitet de coordonare a mecanismului. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. Comitetul asigură o examinare la nivel orizontal a programelor de lucru menționate la articolul 18, în vederea asigurării consecvenței, precum și a identificării și exploatării de sinergii între sectoare.

#### *Articolul 25* *Exercitarea delegării de competențe*

1. Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.
2. Delegarea competenței de a adopta acte delegate prevăzută la articolul 20 este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată, începând de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Delegarea competenței menționată la articolul 20 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European și de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în respectiva decizie. Aceasta produce efecte începând cu ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, specificată în decizie. Ea nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan acest act Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 20 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu

vor formula obiecțiuni. Perioada menționată se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### *Articolul 26*

##### *Evaluare*

1. Nu mai târziu de mijlocul anului 2018, Comisia trebuie să întocmească un raport de evaluare privind îndeplinirea obiectivelor tuturor măsurilor (la nivel de rezultate și impact), eficiența utilizării resurselor și valoarea sa europeană, în vederea luării unei decizii privind reînnoirea, modificarea sau suspendarea măsurilor. Evaluarea trebuie să privească și amploarea simplificării, coerența internă și externă a acesteia, continuarea relevanței tuturor obiectivelor, precum și contribuția măsurilor la prioritățile Uniunii în materie de creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii. Aceasta trebuie să țină cont de rezultatele evaluării privind impactul pe termen lung al măsurilor anterioare.
2. Comisia realizează o evaluare ex-post, în strânsă cooperare cu statele membre și cu beneficiarii. Evaluarea ex-post examinează eficacitatea și eficiența mecanismului Conectarea Europei, impactul acestuia asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale, contribuția acestuia la prioritățile Uniunii în materie de creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii, precum și amploarea și rezultatele sprijinului utilizat pentru atingerea obiectivelor aferente schimbărilor climatice. Evaluarea ex-post contribuie la o decizie privind eventuala reînnoire, modificare sau suspendare a unei măsuri ulterioare.
3. Evaluările țin cont de evoluția în funcție de indicatorii de performanță menționați la articolele 3 și 4.
4. Comisia transmite concluziile acestor evaluări Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor.
5. Comisia și statele membre, asistate de ceilalți posibili beneficiari, pot întreprinde o evaluare a metodelor de realizare a proiectelor, precum și a impactului punerii acestora în aplicare, pentru a aprecia dacă obiectivele, inclusiv cele privind protecția mediului, au fost atinse.
6. Comisia poate solicita unui stat membru beneficiar implicat într-un proiect de interes comun să furnizeze o evaluare specifică a acțiunilor și a proiectelor conexe finanțate în conformitate cu prezentul regulament sau, acolo unde este cazul, să pună la dispoziție informațiile și asistența necesare pentru realizarea unei evaluări a acestor proiecte.

#### *Articolul 27*

##### *Informare, comunicare și publicitate*

1. Beneficiarii și, acolo unde este cazul, statele membre respective se asigură că ajutorul acordat în temeiul prezentului regulament beneficiază de o publicitate corespunzătoare, în scopul informării publicului cu privire la rolul Uniunii în punerea în aplicare a proiectelor.



2. Comisia implementează acțiunile de informare și comunicare privind proiectele și rezultatele mecanismului Conectarea Europei. În plus, bugetul alocat comunicării în temeiul prezentului regulament acoperă și comunicarea instituțională privind prioritățile politice ale Uniunii<sup>47</sup>.

*Articolul 28*  
*Dispoziții tranzitorii*

Prezentul regulament nu afectează continuarea sau modificarea, inclusiv anularea totală sau parțială, a proiectelor în cauză, până la închiderea acestora, sau a ajutorului financiar acordat de Comisie în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 2236/95 și (CE) nr. 680/2007 sau al oricărui alt text legislativ aplicabil respectivei asistenței la 31 decembrie 2013 care va continua să se aplice acțiunilor în cauză până la finalizarea lor.

*Articolul 29*  
*Abrogare*

Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 28 din prezentul regulament, Regulamentul (CE) nr. 680/2007 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2014.

*Articolul 30*  
*Intrare în vigoare*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2014.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, [...].

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu,*  
*Președintele*

<sup>47</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Un buget pentru Europa 2020 Partea II (Fișe de politică)” COM(2011) 500 final, 29.6.2011, p. 7.

## ANEXĂ

### PARTEA I: LISTA PROIECTELOR IDENTIFICATE ÎN PREALABIL PRIVIND REȚEAUA PRIMARĂ DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

#### a) Priorități orizontale

<b>Management și servicii inovatoare</b>	<i>Cerul unic european – SESAR</i>
<b>Management și servicii inovatoare</b>	<i>Sisteme de management al traficului feroviar, rutier și pe căile navigabile interioare STI, ERTMS și RIS)</i>
<b>Management și servicii inovatoare</b>	<i>Porturi și aeroporturi ale rețelei primare</i>

#### Coridoare ale rețelei primare

#### 1. Coridorul baltic – adriatic

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varșovia – Katowice  
Gdynia – Katowice  
Katowice – Ostrava – Brno – Viena  
Katowice – Žilina – Bratislava – Viena  
Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Veneția – Bologna – Ravenna

<b>Tronsoane identificate în prealabil</b>	<b>Mod</b>	<b>Descriere/date</b>
Helsinki – Tallinn	Porturi, AM (autostrăzi maritime)	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale și a interconexiunilor între acestea, AM (inclusiv capacități de spargere a gheții)
Tallinn – Riga – Kaunas – Varșovia	Feroviar	studii (detaliat) pentru o nouă linie cu ecartament UIC integral interoperabilă; lucrările pentru noua linie programate să înceapă înainte de 2020; interconexiuni feroviar – aeroporturi/porturi
Gdynia – Katowice	Feroviar	modernizare
Gdynia, Gdansk	Porturi	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Varșovia – Katowice	Feroviar	modernizare
Katowice – Ostrava – Brno – Viena & Katowice – Žilina – Bratislava – Viena	Feroviar	modernizare, în special a tronsoanelor transfrontaliere PL-CZ, PL-SK și SK-AT; dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale

Viena – Graz – Klagenfurt – Udine – Veneția – Ravenna	Feroviar	modernizare și lucrări în curs de desfășurare; dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Triest, Veneția, Ravenna	Porturi	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale

## 2. Varșovia – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Frontiera BY – Varșovia – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hanovra – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Frontiera BY – Varșovia – Poznań – frontiera DE	Feroviar	modernizarea liniilor existente, studii pentru sistemul feroviar de mare viteză
Frontiera PL – Berlin – Hanovra – Amsterdam/Rotterdam	Feroviar	modernizarea câtorva tronsoane (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hanovra – Berlin)
Canalele din Germania de vest, Mittellandkanal, Hanovra – Magdeburg – Berlin	Căi navigabile interioare	modernizare
Ecluzele din Amsterdam	Căi navigabile interioare	studii în curs de desfășurare
Felixstowe – Midlands	Feroviar, port, platforme multimodale	interconexiuni între porturi și platformele multimodale

## 3. Coridorul mediteranean

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Veneția – Ljubljana – Budapesta – frontiera UA

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Algeciras – Madrid	Feroviar	studii în curs de desfășurare, lucrările urmează să fie lansate înainte de 2015 și să fie terminate în 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Feroviar	studii și lucrări

Valencia – Tarragona – Barcelona	Feroviar	lucrări de construcție în perioada 2014-2020
Barcelona	Portuar	interconectarea căilor ferate cu portul și aeroportul
Barcelona – Perpignan	Feroviar	tronson transfrontalier, lucrări în curs de desfășurare, o nouă linie finalizată până în 2015, modernizarea liniei existente
Perpignan – Montpellier	Feroviar	ruta ocolitoare Nîmes – Montpellier urmează să fie operațională în 2017, iar Montpellier – Perpignan în 2020
Lyon – Torino	Feroviar	tronson transfrontalier, lucrările la tunelul de bază urmează să fie lansate înainte de 2020; studii pentru căi de acces
Milano – Brescia	Feroviar	parțial modernizare, parțial nouă linie de mare viteză
Brescia – Veneția – Triest	Feroviar	lucrările urmează să înceapă înainte de 2014, pe mai multe tronsoane
Milano – Mantua – Veneția – Triest	Căi navigabile interioare	studii, modernizare, lucrări
Triest – Divača	Feroviar	studii și modernizare parțială în curs de desfășurare; tronson transfrontalier de realizat până după 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Maribor	Feroviar	studii și modernizare/ linie parțial nouă
Nodul Ljubljana	Feroviar	nodul feroviar Ljubljana, inclusiv platformă multimodală; interconexiune feroviar-aeroport
Maribor – Zalăövö	Feroviar	tronson transfrontalier: studii, lucrările urmează să înceapă înainte de 2020
Boba- Szekesferhervar	Feroviar	modernizare
Budapesta – Miskolc – frontiera UA	Feroviar	modernizare

#### 4. Hamburg – Rostock – Burgas/frontiera TR – Pireu – Lefkosia

Hamburg/Rostock – Berlin – Praga – Brno – Bratislava – Budapesta – Arad – Timișoara – Sofia  
Sofia – Burgas/granița turcă  
Sofia – Salonic – Pireu – Lefkosia

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Dresda – Praga	Feroviar	studii pentru căi ferate de mare viteză

Praga	Feroviar	modernizare, rute ocolitoare pentru marfă; conexiune feroviar-aeroport
Hamburg – Dresden – Praga – Pardubice	Căi navigabile interioare	modernizarea Elbei
Ecluzele din Děžín	Căi navigabile interioare	studii
Breclav – Bratislava	Feroviar	transfrontalier, modernizare
Bratislava – Hegyeshalom	Feroviar	transfrontalier, modernizare
Budapesta – Arad – Timișoara – Calafat	Feroviar	modernizarea aproape finalizată în HU și în curs de desfășurare în RO
Vidin – Sofia – Burgas/granița TR Sofia – Salonic – Atena/Pireu	Feroviar	studii și lucrări Vidin – Sofia – Salonic; modernizare Sofia – Burgas/granița TR
Atena/Pireu – Limassol	AM	capacitate portuară și conexiuni cu hinterlandul
Limassol – Lefkosia	Porturi, platforme multimodale	modernizarea interconexiunii modale

## 5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – Copenhaga – Fehmarn – Hamburg – Hanovra  
 Bremen – Hanovra – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari  
 Napoli – Palermo – Valletta

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Kotka/Hamina – Helsinki	Portuar, feroviar	conexiuni port-hinterland, modernizarea căii ferate
Helsinki	Feroviar	conexiune feroviar-aeroport
Frontiera RU – Helsinki	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare
Turku – Stockholm	Porturi, AM (autostrăzi maritime)	conexiuni port-hinterland, capacități de spargere a gheții
Stockholm – Malmö (triunghiul nordic)	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare pe tronsoane specifice

Fehmarn	Feroviar	studii în curs de desfășurare, lucrări de construcție la legătura fixă de la Fehmarn (centura Fehmarn), între 2014 și 2020
Copenhaga – Hamburg via Fehmarn: căi de acces	Feroviar	Căile de acces din DK urmează să fie finalizate până în 2020, căile de acces din Germania urmează să fie finalizate în 2 etape (2020-2027)
Hamburg/Bremen – Hanovra	Feroviar	lucrările urmează să fie începute înainte de 2020
München – Wörgl	Feroviar	accesul la tunelul Brenner Base și la tronsonul transfrontalier: studii
Tunelul Brenner Base	Feroviar	studii și lucrări
Fortezza – Verona	Feroviar	studii și lucrări
Napoli – Bari	Feroviar	studii și lucrări
Napoli – Reggio Calabria	Feroviar	modernizare
Messina – Palermo	Feroviar	modernizare (tronsoanele rămase)
Palermo – Valletta	Porturi, AM (autostrăzi maritime)	conexiuni port-hinterland
Valletta – Marsaxlokk	Portuar, aeroportuar	urmează să fie implementate sisteme de management al traficului; modernizarea interconexiunii modale

## 6. Genova – Rotterdam

Genova – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln  
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam  
Köln – Liège – Bruxelles – Zeebrugge

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Genova – Milano/Novara – frontiera CH	Feroviar	studii; lucrări programate să înceapă înainte de 2020
Basel – Rotterdam/Amsterdam/Anvers	Căi navigabile interioare	modernizare
Karlsruhe – Basel	Feroviar	lucrările urmează să fie finalizate până la sfârșitul anului 2020
Frankfurt – Mannheim	Feroviar	studii în curs de desfășurare

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Feroviar	lucrările urmează să fie finalizate până în 2017
Zeebrugge	Portuar	ecluze: studii în curs de desfășurare

## 7. Lisabona – Strasbourg

Sines/Lisabona – Madrid – Valladolid  
Lisabona – Aveiro – Oporto  
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Calea ferată de mare viteză Sines/Lisabona – Madrid	Feroviar, porturi	studii și lucrări în curs de desfășurare, modernizarea interconexiunii porturilor Sines/Lisabona
Calea ferată de mare viteză Porto – Lisabona	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Conexiunea feroviară Aveiro – ES	Feroviar	transfrontalier: lucrări în curs de desfășurare
Conexiuni feroviare Bergara – San Sebastián – Bayonne	Feroviar	finalizarea este preconizată pentru ES în 2016, pentru FR în 2020
Bayonne – Bordeaux	Feroviar	consultare publică în curs de desfășurare
Tours – Bordeaux	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare
Paris	Feroviar	rută ocolitoare sudică de mare viteză
Baudrecourt – Mannheim	Feroviar	modernizare
Baudrecourt – Strasbourg	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare, urmează să fie finalizate până în 2016

## 8. Dublin – Londra – Paris – Bruxelles

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham  
Glasgow/Edinburgh – Birmingham  
Birmingham – Londra – Lille – Bruxelles  
Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris  
Londra – Dover – Calais – Paris

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Dublin – Belfast	Feroviar	modernizare; <i>Dublin Interconnectors</i> (DART)
Glasgow – Edinburgh	Feroviar	modernizare

Tronson de mare viteză 2	Feroviar	studii
Swansea – Cardiff – Bristol – Londra	Feroviar	modernizare
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Porturi	conexiuni cu hinterlandul
Le Havre – Paris	Căi navigabile interioare	modernizare
Le Havre – Paris	Feroviar	studii
Calais – Paris	Feroviar	studii preliminare

### 9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marsilia

Amsterdam – Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Luxemburg  
Luxemburg – Dijon – Lyon  
Luxemburg – Strasbourg – Basel

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Maas	Căi navigabile interioare	modernizare
Albertkanaal	Căi navigabile interioare	modernizare
Terneuzen	Maritim	ecluze: studii în curs de desfășurare
Terneuzen – Gent	Căi navigabile interioare	studii, modernizare
Anvers	Maritim, port	ecluze: studii în curs de desfășurare, port: conexiuni cu hinterlandul
Canalul Seine – Escaut	Căi navigabile interioare	proiectarea realizată, dialogul concurențial lansat, finalizarea generală – până în 2018
Modernizarea căilor navigabile în Valonia	Căi navigabile interioare	studii, modernizare



Bruxelles – Luxemburg – Strasbourg	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Feroviar	modernizare
Conexiunile feroviare Luxemburg – Dijon Lyon (TGV Rin – Ron)	Feroviar	studii și lucrări
Lyon	Feroviar	ruta ocolitoare de est: studii și lucrări
Canalul Saône – Moselle/Rin	Căi navigabile interioare	studii preliminare în curs de desfășurare
Ron	Căi navigabile interioare	modernizare

### 10. Coridorul Strasbourg –Dunăre

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz  
 Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz  
 Wels/Linz – Viena – Budapesta – Arad – Brașov – București – Constanța – Sulina

Tronsoane identificate în prealabil	Mod	Descriere/date
Conexiune feroviară Strasbourg – Kehl Appenweier	Feroviar	lucrări la interconexiune Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – München	Feroviar	studii și lucrări în curs de desfășurare
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Feroviar	studii și lucrări în curs de desfășurare
Salzburg – Wels	Feroviar	studii
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Feroviar	studii; lucrări parțial în curs de desfășurare
Conexiune feroviară Wels – Viena	Feroviar	finalizarea este preconizată în 2017
Viena – Budapest	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză din Ungaria
Arad – Brașov—București – Constanța	Feroviar	modernizarea unor tronsoane specifice; studii pentru rețeaua de mare viteză
Main – Canalul Main-Donau – Dunăre	Căi navigabile interioare	studii și lucrări la o serie de tronsoane și blocaje; porturi pe apele navigabile interioare: conexiuni cu hinterlandul
Constanța	Portuar	conexiuni cu hinterlandul

### b) Alte secțiuni ale rețelei primare

Sofia – frontiera FYROM	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Sofia – frontiera cu Serbia	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Timișoara – frontiera cu Serbia	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
München – Praga	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii
Nürnberg – Praga	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii
Wrocław – Dresda	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	modernizare
München – Praga	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii
Graz – Maribor – Pragersko	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii
Coridorul Botnic: Lulea – Oulu	<b>Transfrontalier</b>	Feroviar	studii și lucrări
Nord-vestul Spaniei și al Portugaliei	<b>Blocaj</b>	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	<b>Blocaj</b>	Feroviar	studii
Halle – Leipzig – Nürnberg	<b>Blocaj</b>	Feroviar	lucrări în curs de desfășurare, urmează să fie finalizate până în 2017
Calea ferată Egnathia	<b>Blocaj</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Căile navigabile interioare Dunkerque – Lille	<b>Blocaj</b>	Căi navigabile interioare	studii în curs de desfășurare
Calea ferată paralelă de mare viteză Paris- Lyon	<b>Blocaj</b>	Feroviar	studii preliminare în curs de desfășurare
Sundsvall – Umea – Lulea	<b>Blocaj</b>	Feroviar	studii și lucrări
Malmö – Göteborg	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	lucrări
Botnic – Kiruna – frontiera NO	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii și lucrări

Conexiune feroviară Shannon – Cork – Dublin	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Conexiune feroviară către Wilhelmshaven și Bremerhaven	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii în curs de desfășurare
Zilina – frontiera UA	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	modernizare
Ventspils – Riga – frontiera RU	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	modernizare
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontiera BY	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	modernizare, interconexiune cu aeroportul
Katowice – Wrocław – frontiera DE	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	modernizare
Marsilia – Toulon – Nice – frontiera IT	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză
Bordeaux – Toulouse	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză
Tampere – Oulu	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	modernizarea tronsoanelor
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	<b>Altă rețea primară</b>	Feroviar	studii și lucrări

PARTEA II: LISTA CORIDOARELOR ȘI DOMENIILOR PRIORITARE DE INFRASTRUCTURĂ  
DIN DOMENIUL ENERGIEI

<b>a) Coridoare prioritare</b>		
	Obiectiv	State membre vizate
1. Rețeaua <i>offshore</i> din mările nordice (NSOG)	Dezvoltarea unei rețele integrate <i>offshore</i> de electricitate în Marea Nordului, Marea Irlandei, Canalul Mânecii, Marea Baltică și în apele învecinate pentru transportul electricității de la sursele de energie situate <i>offshore</i> către centrele de consum și stocare și pentru a face să crească schimburile transfrontaliere de electricitate	Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Irlanda, Luxemburg, Țările de Jos, Suedia și Regatul Unit
2. Interconexiuni electrice nord-sud în Europa de Sud-Vest („NSI West Electricity”)	Dezvoltarea de interconexiuni între statele membre din regiune și cu țările terțe mediteraneene, în special în vederea integrării electricității provenite din surse regenerabile de energie	Belgia, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Luxemburg, Țările de Jos, Malta, Portugalia, Spania și Regatul Unit
3. Interconexiuni nord-sud de gaze naturale în Europa de Vest („NSI	Majorarea capacităților de interconectare pentru fluxurile de	Belgia, Irlanda, , Luxemburg Franța, Germania, Italia, Malta, Țările de Jos, Portugalia, Spania și

<b>West Gas</b> )	transport al gazului nord-sud în Europa de Vest, în vederea diversificării în continuare a rutelor de aprovizionare și a creșterii capacității de a livra gaz pe termen scurt	Regatul Unit
4. Conexiuni nord-sud de electricitate în Europa Centrală, de Est și de Sud-Est („ <b>NSI East Electricity</b> ”)	Consolidarea interconexiunilor și a liniilor interne pe direcțiile nord-sud și est-vest, pentru finalizarea pieței interne și pentru integrarea generării din surse regenerabile de energie	Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Cipru, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia.
5. Conexiuni nord-sud de gaze naturale în Europa Centrală, de Est și de Sud-Est („ <b>NSI East Gas</b> ”)	Consolidarea conexiunilor regionale de gaze naturale între regiunea Mării Baltice, Marea Adriatică și Marea Neagră, în special pentru creșterea diversificării și pentru ameliorarea securității aprovizionării cu gaze	Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Cipru, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia.
6. Planului de interconectare a piețelor de electricitate din zona baltică („ <b>BEMIP Electricity</b> ”):	Dezvoltarea interconexiunilor între statele membre din regiunea baltică și	Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Polonia, Suedia.

	consolidarea corespunzătoare a infrastructurilor rețelei interne, pentru a se pune capăt izolării statelor baltice și pentru a se stimula integrarea pieței din regiune	
7. Planului de interconectare a piețelor de gaze naturale din zona baltică („BEMIP Gas”):	Încetarea izolării celor trei state baltice și a Finlandei prin întreruperea dependenței de un singur furnizor și prin creșterea diversificării surselor de aprovizionare în regiunea Mării Baltice	Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Polonia și Suedia.
8. Coridorul sudic al gazelor („SGC”):	Transportul gazelor din bazinul Mării Caspice, Asia Centrală, Orientul Mijlociu și bazinul mediteranean estic către Uniune, pentru consolidarea diversificării surselor de aprovizionare cu gaze	Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Cipru, Franța, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia

**b) Domenii prioritare**

	Obiectiv	State membre vizate
Implementarea rețelelor inteligente:	Accelerarea adoptării tehnologiilor rețelelor inteligente la nivelul Uniunii, în vederea integrării eficiente a comportamentului și a acțiunilor tuturor utilizatorilor conectați la rețeaua de electricitate	toate
Autostrăzi ale electricității	Dezvoltarea primelor autostrăzi ale electricității până în 2020, în vederea construirii unui sistem de autostrăzi ale electricității la nivelul Uniunii	toate
Rețea transfrontalieră a dioxidului de carbon	Pregătirea construirii infrastructurii de transport al dioxidului de carbon între statele membre, în vederea implementării captării și stocării dioxidului de carbon	toate

PARTEA III: LISTA PRIORITĂȚILOR ȘI A DOMENIILOR DE INTERVENȚIE PREDEFINITE  
DIN DOMENIUL TELECOMUNICAȚIILOR

**a) Priorități orizontale**

<p><b>Gestionare, cartografiere și servicii inovatoare</b></p>	<p>Asistență tehnică și măsuri de replicare a proiectelor, în cazurile în care acestea sunt necesare pentru implementare și guvernanță, inclusiv planificarea și studiile de fezabilitate aferente proiectelor și investițiilor.</p> <p>Cartografierea infrastructurilor paneuropene de bandă largă pentru a dezvolta o topografiere și o documentare fizică detaliată aflată în curs de desfășurare a siturilor relevante, o analiză a drepturilor de trecere, evaluări ale potențialului de modernizare a instalațiilor existente etc.</p> <p>Analiza impactului asupra mediului, ținând cont de nevoile impuse de adaptarea la schimbările de mediu și de atenuarea acestora, precum și de rezistența la dezastre.</p>
<p><b>Acțiuni de sprijin și alte măsuri tehnice de sprijin</b></p>	<p>Acțiunile necesare pentru pregătirea implementării proiectelor sau a acțiunilor de interes comun care contribuie la îndeplinirea scopului respectiv, inclusiv studii pregătitoare, de fezabilitate, de evaluare și de validare, precum și orice alte măsuri de sprijin tehnic, inclusiv acțiuni prealabile pentru definirea și dezvoltarea integrală a unei acțiuni.</p>

**b) Rețele de bandă largă**

Intervențiile din domeniul rețelelor de bandă largă trebuie să contribuie la o creștere inteligentă și favorabilă incluziunii, prin crearea unui portofoliu echilibrat și diversificat la nivel geografic de proiecte de bandă largă, inclusiv proiecte de 30 Mbps și 100 Mbps, plus proiecte urban-suburbane și rurale, în vederea atingerii unui nivel satisfăcător de conectivitate în toate statele membre.

Caracteristicile intervenției	Descriere
Intervenția în domeniul rețelelor de bandă largă include:	Investiții în rețelele de bandă largă capabile să îndeplinească obiectivul agendei digitale



	2020 de acoperire universală la 30 Mbps; sau
	Investiții în rețelele de bandă largă capabile să îndeplinească obiectivul agendei digitale 2020 de conectare a cel puțin 50 % din gospodării cu viteze mai mari de 100 Mbps;
Intervenția în domeniul rețelelor de bandă largă va consta în special în unul sau mai multe din următoarele elemente:	Implementarea unei infrastructuri fizice pasive sau implementarea unei infrastructuri fizice combinate activ-pasiv și a unor elemente auxiliare de infrastructură, împreună cu serviciile necesare exploatarea acestei infrastructuri;
	Instalații și servicii asociate, precum cablarea clădirilor, antene, turnuri și alte structuri de sprijin, conducte, țevi, stâlpi, guri de acces și dulapuri;
	Exploatarea sinergiilor potențiale între implementarea progresivă a rețelelor de bandă largă și a altor rețele de utilități (energie, transport, apă, canalizare etc.), în particular a celor aferente distribuției inteligente de electricitate.

### c) Infrastructuri pentru serviciile digitale

Sunt sprijinite următoarele domenii de intervenție în domeniul infrastructurilor de servicii digitale.

Serviciu digital	Descriere
<i>Conexiuni transeuropene magistrale de mare viteză pentru administrațiile publice</i>	Infrastructura magistrală publică transeuropeană de servicii care oferă conectivitate de mare viteză între instituțiile publice din domenii precum administrația publică, cultura, educația și sănătatea.
<i>Prestarea transfrontalieră de servicii online de administrație publică</i>	Platforme de interacțiune standardizate, transfrontaliere și ușor de utilizat, care generează câștiguri în materie de eficiență atât la nivelul economiei, cât și în sectorul public și contribuie la realizarea pieței unice.  Astfel de platforme fac posibile achizițiile electronice, serviciile <i>online</i> de asistență

	<p>medicală, rapoartele de afaceri standardizate, schimbul electronic de informații judiciare, înregistrarea transeuropeană <i>online</i> a societăților comerciale, servicii de administrație <i>online</i> pentru afaceri, inclusiv înregistrarea transeuropeană <i>online</i> a societăților comerciale.</p>
<p><i>Permiterea accesului la informații și servicii multilingve din sectorul public</i></p>	<p>Digitalizarea unor colecții mari de resurse culturale europene și stimularea reutilizării acestora de către terți.</p> <p>Atingerea până în 2020 a unui nivel de acces integral pentru reutilizarea tuturor informațiilor care nu sunt secrete deținute de sectorul public din UE.</p> <p>Să se dea posibilitatea tuturor agenților economici din UE să ofere servicii <i>online</i> în propria limbă, care să fie accesibile și utilizabile fără discontinuități în orice limbă din UE.</p>
<p><i>Siguranță și securitate</i></p>	<p>Instalații informatice, baze de date și instrumente informatice partajate destinate Centrelor pentru un internet mai sigur (SIC) în statele membre, precum și operațiuni <i>back-office</i> pentru gestionarea raportării privind materialele care conțin abuzuri sexuale.</p> <p>Infrastructuri de servicii critice, inclusiv canale și platforme de comunicare elaborate și implementate în vederea consolidării capacităților de pregătire, partajare de informații, coordonare și răspuns la nivelul UE.</p>
<p><i>Implementarea unor soluții de tehnologie a informației și comunicațiilor și pentru prestarea de servicii energetice inteligente</i></p>	<p>Tehnologii ale informației și comunicațiilor moderne din domeniul serviciilor energetice inteligente pentru îndeplinirea nevoilor cetățenilor (care pot fi atât producători, cât și consumatori de energie), ale producătorilor de energie și ale autorităților publice.</p>

## FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului de înființare a mecanismului Conectarea Europei

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB<sup>48</sup>

06 Mobilitate și transporturi  
32 Energie  
09 Societatea Informațională și Media  
13 Politica regională

#### 1.3. Natura propunerii/inițiativei

Propunere/inițiativă care se referă la **o acțiune nouă**

Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**<sup>49</sup>

Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**

Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată spre o acțiune nouă**

#### 1.4. Obiective

1.4.1. *Obiectivul (obiectivele) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă*

Rubrica 1: O creștere inteligentă și favorabilă incluziunii

MCE va contribui la realizarea următoarelor obiective generale din sectorul energiei, al transporturilor și al telecomunicațiilor:

a) creșterea inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii, obținută prin dezvoltarea unor rețele transeuropene moderne și foarte performante, de natură să aducă beneficii întregii Uniuni Europene în ceea ce privește competitivitatea și coeziunea economică, socială și teritorială în interiorul pieței unice și prin crearea unui mediu mai propice investițiilor private și publice cu ajutorul unei combinații de instrumente financiare, sprijin direct din partea Uniunii și exploatarea sinergiilor transsectoriale.

<sup>48</sup>

ABM: Gestionarea pe activități – ABB: Întocmirea bugetului pe activități.

<sup>49</sup>

Astfel cum se menționează la articolul 49 alineatul (6) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

b) atingerea obiectivelor Uniunii Europene de reducere cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră și de creștere cu 20% a eficienței energetice și a cotei de energie din surse regenerabile până în 2020, asigurând totodată solidaritatea între statele membre.

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB vizată(e)*

MCE va contribui la realizarea următoarelor obiective specifice din sectorul energiei, al transporturilor și al telecomunicațiilor:

1. În domeniul transporturilor:

- a) eliminarea blocajelor și a discontinuităților;
- b) asigurarea unui transport sustenabil și eficient pe termen lung;
- c) optimizarea integrării și interconectării modurilor de transport, precum și creșterea gradului de interoperabilitate, de siguranță și securitate a serviciilor de transport.

2. În domeniul energiei:

- a) promovarea unei mai bune integrări a pieței interne a energiei și a interoperabilității transfrontaliere a rețelelor de electricitate și gaz, inclusiv prin asigurarea faptului că niciun stat membru nu este izolat de rețeaua europeană;
- b) creșterea nivelului de securitate a aprovizionării în Uniune;
- c) participarea la dezvoltarea durabilă și la protecția mediului, în special prin favorizarea integrării energiei din surse regenerabile în rețeaua de transport și dezvoltarea rețelelor de dioxid de carbon.

3. În domeniul rețelelor de telecomunicații:

- a) accelerarea implementării unor rețele de bandă largă rapide și ultrarapide și a adoptării lor, inclusiv de către întreprinderile mici și mijlocii (IMM);

b) promovarea interconectării și a interoperabilității serviciilor publice naționale online și a accesului la rețelele de bandă largă Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

06 03

32 03

09 03

13 14

### 1.4.3. Rezultat(e) preconizat(e) și impact

*A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa le poate avea asupra beneficiarilor/grupurilor vizate.*

#### Impact socio-economic și de mediu global

O implementare reușită a MCE poate să accelereze dezvoltarea unor infrastructuri foarte performante în UE în sectorul transporturilor, al energiei și al tehnologiilor informației și comunicațiilor, contribuind astfel la realizarea obiectivelor energetice și climatice ale strategiei UE 2020 și a unei competitivități sustenabile a UE. Regulile de funcționare în cadrul MCE vor promova implementarea acțiunilor și vor încuraja mobilizarea contribuțiilor bugetare ale UE în ceea ce privește atragerea investițiilor publice și private în diverse proiecte. În plus, cu ajutorul instrumentelor financiare instituite prin contribuția UE, infrastructurile de importanță europeană vor deveni un atu investițional pentru investitorii instituționali din Europa și din întreaga lume.

Impact specific fiecărui sector:

Transporturi:

Implementarea accelerată a coridoarelor rețelei primare de transport transeuropene va favoriza o acoperire mai adecvată a infrastructurii de transport din Uniune, transferul modal și co-modalitatea. Sistemele inovatoare de informare și gestiune, care vor face parte din rețea, vor asista funcțiile logistice, integrarea multimodală și funcționarea sustenabilă pentru ca lanțurile de transport să fie competitive și să răspundă necesităților utilizatorilor. Eficiența sistemului de transport va fi îmbunătățită, iar congestiile și timpii de deplasare vor fi reduși substanțial.

Energie:

Dezvoltarea și construirea de coridoare și zone prioritare pentru infrastructura energetică, care să stimuleze, printre altele:

- implementarea pe scară largă a energiei din surse regenerabile;
- optimizarea transportului la nivelul UE
- securitatea aprovizionării

Telecomunicații:

- Creșterea numărului de cetățeni care au acces la serviciile de internet în bandă largă
- Disponibilitatea infrastructurilor pentru servicii digitale interoperabile, în special disponibilitatea serviciilor inteligente de distribuție a energiei electrice.
- Mobilizarea investițiilor private și creșterea investițiilor publice în infrastructurile digitale.

În cazul TIC, un studiu OCDE sugerează că o creștere cu 10% a ratei de penetrare a internetului de bandă largă într-un an corespunde unei creșteri de 1,5% a productivității muncii în următorii cinci ani<sup>50</sup>.

Un metastudiu comandat de Comisia Europeană estimează că, în statele membre ale UE27, conectarea paneuropeană la serviciile de internet de bandă largă ar crea aproximativ 3,99 milioane de locuri de muncă. Din aceeași analiză reiese că nivelul mediu al creșterii PIB generate de investițiile în tehnologii de bandă largă este de 7,03%, cifră care reprezintă echivalentul unei creșteri cu 862,47 miliarde EUR a PIB-ului UE27. De asemenea, un studiu OCDE<sup>51</sup> sugerează că autoritățile publice își pot recupera în 10 ani investiția în finanțarea integrală a unei rețele naționale FTTH punct-la-punct cu acces liber.

#### 1.4.4. Prezentare generală a jaloanelor și obiectivelor:

##### Transporturi:

<b>Obiectiv general 1</b>	Contribuție la creșterea inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii		
<b>Indicator</b>	<b>Situația actuală</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv pe termen lung 2020</b>
Volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun		Investiții de 280 miliarde EUR, realizate în întreaga rețea TEN-T, din care 140 miliarde EUR destinate rețelei primare.	Investiții de 500 miliarde EUR ce urmează a fi realizate în întreaga rețea TEN-T, din care 250 miliarde EUR destinate rețelei primare.
Volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun realizate prin intermediul instrumentelor financiare din cadrul prezentului regulament.		Investiții private de 15 miliarde EUR, realizate în întreaga rețea TEN-T	Investiții private de 40 miliarde EUR, realizate în întreaga rețea TEN-T

<b>Obiectiv general 2</b>	Realizarea de către UE a obiectivelor 20-20-20		
<b>Indicator</b>	<b>Situația actuală</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv pe termen lung</b>
Reducerea emisiilor	(*)	(*)	(*)

<sup>50</sup> Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche și Milind Singh (2009): Digital Highways. The Role of Government in 21<sup>st</sup> Century Infrastructure. Booz & Company.

<sup>51</sup> OCDE (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Se poate consulta la adresa [http://dx.doi.org/10.1787/it\\_outlook-2010-en](http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en)

de gaze cu efect de seră			
Creșterea eficienței energetice	(*)	(*)	(*)
Ponderea energiei din surse regenerabile	(*)	(*)	(*)

(\*) Datele nu sunt încă disponibile din cauza faptului că metodologia nu a fost încă elaborată.

<b>Obiectiv specific 1 - Transport</b>	Eliminarea blocajelor și a discontinuităților		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Numărul de conexiuni transfrontaliere noi și îmbunătățite	Căi ferate: 36 (urmează a fi îmbunătățite)	6	14
Blocaje eliminate din rutele de transport	Căi ferate: 30 (urmează a fi eliminate)	4	10
	Căi navigabile interioare: 14	1	3

<b>Obiectiv specific 2 – transporturi</b>	Asigurarea unui transport sustenabil și eficient pe termen lung		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv 2020</b>
Lungimea căilor ferate convenționale din rețeaua TEN-T în UE27 (în km)	81 230 (2005)	74 071	71 490
Lungimea căilor ferate de mare viteză din rețeaua TEN-T în	10 733 (2010)	20 022	23 198

UE27 (în km)			
Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	(*)	(*)	(*)
Creșterea eficienței energetice	(*)	(*)	(*)

(\*) Datele nu sunt încă disponibile din cauza faptului că metodologia nu a fost încă elaborată.

<b>Obiectivul specific 3 - transporturi</b>	Optimizarea integrării și interconectării modurilor de transport, precum și creșterea gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut (conexiuni deja existente)</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Numărul porturilor conectate la rețeaua de căi ferate (dintr-un total de 82 de porturi)	27	41	54
Numărul aeroporturilor conectate la rețeaua de căi ferate (dintr-un total de 37 de aeroporturi)	12	18	24

#### Energie:

<b>Obiectivul general 1</b>	Contribuție la creșterea inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii		
<b>Indicator</b>	<b>Situația actuală</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv pe termen lung</b>
Volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun	0	200 miliarde	200 miliarde



Volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun finanțate de MCE	0	30-60 miliarde	30-60 miliarde
--	---	----------------	----------------

<b>Obiectivul general 2</b>	Realizarea de către UE a obiectivelor 20-20-20		
<b>Indicator</b>	<b>Situația actuală</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv pe termen lung</b>
Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	(*)	(*)	(*)
Creșterea eficienței energetice	Economii de energie de aproximativ 6% față de statu-quo	Economii de energie de aproximativ 14% față de statu-quo	Economii de energie de 20%
Ponderea energiei din surse regenerabile (ESR)	Ponderea ESR în consumul final de energie: 10%	Ponderea ESR în consumul final de energie: 15%	Ponderea ESR în consumul final de energie: 20%

(\*) Datele vor fi puse la dispoziție după implementarea metodologiei stabilite în orientările pentru infrastructurile energetice.

<b>Obiectivul specific 1 - energie</b>	promovarea unei mai bune integrări a pieței interne a energiei și a interoperabilității transfrontaliere a rețelelor de electricitate și gaz		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon</b>	<b>Obiectiv</b>
Numărul proiectelor care interconectează efectiv rețelele statelor membre și care elimină blocajele interne	(*)	(*)	(*)

(\*) Datele vor fi puse la dispoziție după implementarea metodologiei stabilite în orientările pentru infrastructurile energetice.

<b>Obiectivul specific 2 - energie</b>	Creșterea gradului de securitate a aprovizionării în Uniune		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Evoluția rezilienței sistemului	Gaz: N-1 (9 SM nu îndeplinesc N-1)	Gaz: N-1 este îndeplinit de toate SM UE-27	Gaz: N-1 este îndeplinit de toate SM UE-27 la 100%

Securitatea operațiunilor sistemului	(*)	(*)	(*)
Numărul proiectelor care permit diversificarea surselor de aprovizionare, a contrapărților furnizoare și a rutei	3 surse importante de aprovizionare cu gaz în UE, în afară de gazul natural lichefiat (GNL)		Minimum 5 surse importante de aprovizionare cu gaz în UE, în afară de gazul natural lichefiat (GNL)

(\*) Datele vor fi puse la dispoziție după implementarea metodologiei stabilite în orientările pentru infrastructurile energetice.

<b>Obiectivul specific 3 - energie</b>	Contribuție la dezvoltarea durabilă și la protecția mediului		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Transportul energiei din surse regenerabile dinspre unitatea de producție către centrele importante de consum și stocare	(*)	(*)	(*)
Cantitatea de emisii de CO2 evitate prin construcția proiectelor care au beneficiat de MCE.	(*)	(*)	(*)

(\*) Datele vor fi puse la dispoziție după implementarea metodologiei stabilite în orientările pentru infrastructurile energetice.

#### Telecomunicații:

<b>Obiectivul general 1</b>	Contribuția la o creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii		
<b>Indicator</b>	<b>Situația actuală</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv pe termen lung</b>
Volumul investițiilor private în internet de			Estimarea investițiilor private între 2011 și 2020:

bandă largă rapid și ultrarapid <sup>52</sup>			până la 50 miliarde EUR  (necesar de investiții până în 2020: 270 miliarde EUR)
Volumul investițiilor publice și private în proiecte de interes comun pentru internet de bandă largă rapid și ultrarapid, finanțate de MCE <sup>53</sup>	0	16,4 miliarde EUR	2020: 45,5 miliarde EUR <sup>54</sup>

<b>Obiectivul specific 1 - TIC</b>	Accelerarea implementării rețelelor de bandă largă rapide și ultrarapide și a adoptării lor		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Nivelul acoperirii cu internet rapid de bandă largă ( $\geq 30$ Mbs)	decembrie 2010: 28,7% din gospodării	2017: 60%	2020: 100%
Nivelul abonamentelor la conexiuni de bandă largă cu viteză mai mare de 100 Mbs	decembrie 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

<sup>52</sup>

Estimarea investițiilor realizate independent față de MCE și fără intervenția/e (din partea) acestuia.

<sup>53</sup>

Estimare a ceea ce poate fi realizat cu MCE.

<sup>54</sup>

În ipoteza că fondurile MCE în valoare de 6.5 miliarde EUR pot fi multiplicare cu 7 prin investiții private și (alte investiții) publice.

<b>Obiectivul specific 2 - TIC</b>	Interconectarea și interoperabilitatea serviciilor naționale publice online și accesul la aceste servicii		
<b>Indicator</b>	<b>Cel mai recent rezultat cunoscut</b>	<b>Jalon 2017</b>	<b>Obiectiv</b>
Persoane fizice și juridice care utilizează serviciile publice online <sup>55</sup>	2010: 41.2% dintre persoanele fizice și 75.7% dintre persoanele juridice	2017: 50% dintre persoanele fizice și 85% dintre persoanele juridice	2020: 60% dintre persoanele fizice și 100% dintre persoanele juridice
Disponibilitatea serviciilor publice transfrontaliere <sup>56</sup>	n/a	80%	2020: 100%

#### 1.4.5. Indicators ai rezultatelor și impactul acestora

*A se preciza indicatorii care permit monitorizarea realizării propunerii/inițiativei.*

<p>Performanța Mecanismului Conectarea Europei se evaluează în raport cu următorii <b>indicatori generali de performanță</b>:</p> <p>(a) Realizarea obiectivului general (a) se va măsura cu ajutorul volumului investițiilor private și publice în proiecte de interes comun și în special al volumului investițiilor private și publice în proiecte de interes comun realizate datorită instrumentelor financiare din cadrul regulamentului MCE.</p> <p>(b) Realizarea obiectivului general (b) va fi măsurată cu ajutorul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, al creșterii eficienței energetice și al ponderii energiei din surse regenerabile până în 2020. Performanța Mecanismului Conectarea Europei se evaluează și în raport cu următorii <b>indicatori de performanță specifici fiecărui sector</b>:</p> <p>1. În domeniul transporturilor:</p>
--

<sup>55</sup> Conform măsurătorilor: persoane fizice și juridice care utilizează serviciile eGuvernare [eu am zis ”servicii online aferente administrației publice”]

<sup>56</sup> Servicii publice transfrontaliere: încă nu există măsurători, deoarece statele membre sunt în curs de definire a listei serviciilor (Acțiunea nr. 91 din Agenda Digitală, de realizat până la sfârșitul lui 2011)

a) Realizarea obiectivului specific (a) va fi măsurată cu ajutorul numărului de conexiuni transfrontaliere noi și îmbunătățite și al numărului de blocaje eliminate de pe căile ferate și căile navigabile interioare TEN-T care au beneficiat de MCE.

b) Îndeplinirea obiectivului specific (b) va fi evaluată în funcție de lungimea rețelei de căi ferate din UE27 și de lungimea rețelei de cale ferată de mare viteză din UE27;

c) Îndeplinirea obiectivului specific (c) va fi evaluată în funcție de numărul de porturi și aeroporturi conectate la rețeaua de căi ferate.

2. În domeniul energiei:

a) Îndeplinirea obiectivului specific (a) va fi evaluată în funcție de numărul proiectelor care interconectează efectiv rețelele statelor membre și elimină blocajele interne.

b) Îndeplinirea obiectivului specific (b) va fi evaluată în funcție de reziliența sistemului, de securitatea operațiunilor din sistem și de diversificarea surselor de aprovizionare, a furnizorilor și a rutelor;

c) Îndeplinirea obiectivului specific (c) va fi evaluată prin transportul energiei din surse regenerabile de la punctul de producție la centrele importante de consum și stocare și prin cantitatea de emisii de CO2 evitate prin construcția de proiecte care au beneficiat de MCE.

3. În domeniul telecomunicațiilor:

a) Îndeplinirea obiectivului specific (a) va fi evaluată în funcție de nivelul de acoperire al internetului de bandă largă rapid și ultrarapid și de numărul gospodăriilor care s-au abonat la servicii de internet cu viteză mai mare de 100 Mbs;

(ii) Îndeplinirea obiectivului specific (b) va fi evaluată în funcție de procentul de persoane fizice și juridice care utilizează serviciile publice online și de disponibilitatea transfrontalieră a acestor servicii.

## 1.5. Temeiurile propunerii/inițiativei

### 1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung

A se vedea expunerea de motive în care se detaliază necesitățile

Populația țintă: Întreaga UE

### 1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE (a se vedea punctul 2.3 din expunerea de motive)

La 29 iunie 2011, Comisia a adoptat o comunicare privind bugetul Europei 2020 (comunicarea CFM), care reprezintă poziția sa principală față de finanțele Uniunii în perioada 2014-2020. Comunicarea tratează cu precădere finanțarea prioritară la nivelul UE care furnizează o reală valoare adăugată. Programele și instrumentele incluse în CFM au fost reorientate pentru a garanta că rezultatele și impactul acestora vor impulsiona principalele priorități politice ale UE. În special, CFM a fost modernizat prin realocarea de resurse către domeniile prioritare, printre care se numără și infrastructura europeană.

Comunicarea CFM a evidențiat că funcționarea la capacitatea optimă a pieței unice este condiționată de prezența unei infrastructuri moderne și foarte performante care să conecteze Europa, în special în sectoarele transporturilor, energiei și TIC. Aceasta necesită investiții masive, atât din partea sectorului public, cât și din partea sectorului privat. Se estimează că pentru perioada 2014-2020 sunt necesare aproximativ 200 de miliarde EUR pentru finalizarea rețelelor transeuropene de energie doar la nivelul infrastructurii de transport, 500 de miliarde EUR trebuie să fie investite în rețeaua transeuropeană de transport și peste 250 de miliarde EUR în TIC.

Deși în comunicarea MFF se recunoaște faptul că piața poate și trebuie să furnizeze cea mai mare parte a investițiilor necesare, se subliniază valoarea adăugată a Uniunii din perspectiva asigurării finanțării proiectelor transfrontaliere paneuropene care conectează centrul și periferia, cu avantaje pentru toți cetățenii. Experiența arată că o concentrare la nivel național a planificării nu permite să se acorde o prioritate suficient de mare investițiilor transfrontaliere realizate de mai multe țări, care să asigure pieței unice infrastructurile de care are nevoie. Trebuie remarcat de asemenea că, în urma crizei economice și financiare, constrângerile asupra surselor private și publice de investiții au generat un grad mare de incertitudine în privința măsurii în care se pot realiza investițiile necesare. Proiectele de importanță transeuropeană care necesită investiții foarte mari și pe termen lung par a fi cele mai afectate, din cauza complexității tehnice inerente și a necesităților de coordonare transfrontalieră. Pentru a completa lacunele, trebuie găsite soluții complementare care să deblocheze capitalul privat și să restabilească fluxurile stabile de finanțare prin intermediul pieței de capital și a pieței bancare. Fondurile UE trebuie să reflecte dinamica pieței și să preia rolul de stimulent, nu să înlocuiască participarea pieței la finanțarea infrastructurii. În special, după cum reiese din Comunicarea privind revizuirea bugetului, bugetul UE ar fi utilizat la nivel optim prin completarea lacunelor lăsate de statele membre.

În acest scop, mecanismul Conectarea Europei va asigura finanțare din partea UE pentru proiectele care aduc o reală valoare adăugată la nivelul UE, respectiv proiectele transfrontaliere, proiectele care au ca obiectiv eliminarea blocajelor și proiectele care aduc beneficii pentru întreaga UE.

Având în vedere amploarea investițiilor necesare, instrumentele de finanțare UE, în special instrumentele financiare inovatoare, vor contribui la stimularea implicării sectorului privat, în vederea accelerării dezvoltării infrastructurii paneuropene.

### *1.5.3. Lecții învățate din experiențe similare anterioare*

În cadrul financiar multianual 2007-2013, infrastructura de finanțare în domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor a fost asigurată de o serie de programe precum TEN-T, TEN-E, CIP ICT PSP, Fondul de coeziune, FEDR, Programul energetic european pentru redresare și Marco Polo.

Evaluările ex-post ale acestor programe au demonstrat că, în toate cele trei sectoare, sprijinul financiar din partea UE a jucat un important rol de sprijin prin stimularea dezvoltării infrastructurii, dar și că politicile anterioare de finanțare TEN nu au reușit să corecteze deficiențele de piață/reglementare care au generat situația actuală și nici să îmbunătățească raportul costuri/beneficii.

Dezvoltarea infrastructurilor a fost afectată (negativ) de fragmentarea programelor și a instrumentelor de finanțare, precum și de condițiile actuale de finanțare eterogene, atât în interiorul fiecăruia dintre cele trei sectoare de infrastructură, cât și în ansamblul lor, ceea ce a condus la suprapuneri, lacune și la o exploatare insuficientă a sinergiilor. Regulile diferite de gestionare și eligibilitate, precum și obiectivele suprapuse și prioritățile slab sau deloc coordonate complică implementarea și reduc eficiența asistenței financiare. Disponibilitatea diferitelor surse de finanțare în cadrul aceluiași sector conduce de asemenea la „fund shopping”, activitate caracterizată prin depunerea repetată a unei propuneri de proiect în urma refuzului de participare la un alt program.

Sprijinul pentru infrastructuri paneuropene în sectoarele vizate ar putea fi îmbunătățit prin:

- concentrarea asupra proiectelor cu o reală valoare adăugată la nivelul UE, cu alte cuvinte asupra proiectelor transfrontaliere, a celor care vizează eliminarea blocajelor sau a proiectelor care aduc beneficii întregii UE prin utilizarea sinergiilor dintre două sau trei sectoare.

- creșterea efectului de levier al finanțării UE: În multe cazuri, ratele reale ale cofinanțării sunt prea mici ca să stimuleze dezvoltarea proiectelor.

- încurajarea implicării mai profunde a sectorului privat prin utilizarea instrumentelor financiare în plus față de granturi, demers care s-a dovedit deosebit de eficient și eficace pentru RSFF.

- simplificarea regulilor și procedurilor de finanțare.

Faptul că MCE grupează instrumentele de finanțare pentru cele trei sectoare permite o mai bună abordare a deficiențelor provocate de fragmentare, definește clar prioritățile de finanțare, propune rate de finanțare mai bine focalizate și extinde gama instrumentelor de finanțare prin introducerea de noi instrumente financiare menite să încurajeze și să crească aportul financiar al sectorului privat.

#### *1.5.4. Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante*

Coerența internă a MCE:

Regulamentul MCE trebuie să pună în echilibru respectarea obiectivelor politice specifice sectorului și necesitatea de simplificare și aliniere a regulilor și condițiilor de finanțare.

Regulamentul MCE definește condițiile, metodele și procedurile de furnizare a ajutorului financiar din partea UE către rețelele transeuropene care urmează să facă obiectul a trei orientări sectoriale, adoptate sub forma unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului.

S-a menținut concordanța totală cu actualul și viitorul RF. Excepțiile sunt tratate corespunzător în textele de lege.

Sinergia cu alte instrumente relevante:

Inițiativa propusă se află în deplină rezonanță cu Comunicarea CFM din 2011 și cu documentul său de însoțire. Strategia UE 2020, revizuirea bugetului UE, actul privind piața unică și Comunicarea MCE reprezintă contextul de derulare a inițiativei propuse, ale cărei obiective reflectă politicile orizontale sus-menționate. Fondul de coeziune și FEDR vor rămâne în continuare disponibile pentru finanțarea în regim de management descentralizat a infrastructurilor primare și complexe de transport și a rețelelor TIC și de distribuție a energiei.



## 1.6. Durata și impactul financiar

Propunere/inițiativă cu **durată limitată**

- Propunere/inițiativă în vigoare de la 1.1.2014 până la 31.12.2020
- Impact financiar din 2014 până în 2030

Propunere/inițiativă cu **durată nelimitată**

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,
- urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

## 1.7. Tipul (tipurile) de gestiune preconizat(e)<sup>57</sup>

Gestiune directă centralizată de către Comisie

Gestiune centralizată indirectă prin delegarea sarcinilor de implementare către:

- agenții executive
- organisme instituite de Comunități<sup>58</sup>
- organisme publice naționale/organisme cu misiune de serviciu public.
- persoane cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, identificate în actul de bază relevant în sensul articolului 49 din Regulamentul financiar

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune descentralizată împreună cu țări terțe

Gestiune în comun cu organizații internaționale (**după cum se precizează mai jos**)

*Dacă se indică mai multe tipuri de gestiune, se furnizează detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

Granturile (acordate tuturor sectoarelor sau numai unor sectoare, sub rezerva deciziilor ulterioare) vor fi implementate prin intermediul agențiilor executive existente sau care urmează să fie înființate.

<sup>57</sup> Explicațiile privind tipurile de gestionare, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: [http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>58</sup> Astfel cum sunt menționate la articolul 185 din Regulamentul financiar.

Alte activități pot reveni în sarcina BEI, FEI sau a altor instituții financiare, organizații internaționale (precum Eurocontrol), organisme cu misiune de serviciu public sau organismele menționate la articolul 185 din RF (precum ACER) – articolele 200 și 201 din RF revizuit.

## 2. MĂSURI DE GESTIONARE

### 2.1. Norme de monitorizare și raportare

*A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.*

Programul în curs de desfășurare va fi monitorizat printr-o evaluare intermediară a Regulamentului MCE și va fi supus unei analize a performanțelor. De asemenea, se vor efectua revizuirii intermediare ale programelor de lucru multianuale.

O evaluare ex post efectuată în strânsă cooperare cu statele membre și beneficiarii va analiza eficacitatea și eficiența MCE, impactul său asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și contribuția sa la creșterea inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii.

Propunerea MCE prevede și posibilitatea de a se efectua o evaluare a metodelor de realizare a proiectelor, precum și a impactului implementării acestora, pentru a evalua dacă obiectivele, inclusiv cele legate de protecția mediului, au fost atinse.

La nivelul acțiunilor, beneficiarii vor prezenta, periodic și în condițiile stabilite în acorduri/decizii, rapoarte pe tema acțiunilor care trebuie implementate. De asemenea, regulamentul MCE prevede posibilitatea să se solicite statelor membre evaluări specifice ale acțiunilor și proiectelor conexe.

### 2.2. Sistemul de gestionare și control

#### 2.2.1. *Riscul (riscurile) identificat(e)*

- întârzieri în implementarea proiectelor
- posibilitatea ca asistența financiară să fie gestionată deficitar de către beneficiari
- adoptarea insuficientă de către piață a instrumentelor financiare
- modificarea în timp a condițiilor de piață

#### 2.2.2. *Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)*

MCE va fi implementat în principal prin gestiune centralizată directă și indirectă, realizată de către Comisie. Se pot avea în vedere și cazuri de gestiune partajată. Când privește granturile, elementele principale ale sistemului de control intern sunt procedurile de selectare și evaluare a propunerilor de granturi (controale ex ante), controalele de ordin tehnic și financiar derulate pe durata managementului proiectelor, pe baza rapoartelor, și auditurile ex post ale beneficiarilor.

Când privește metodele de control al granturilor, nu se au în vedere schimbări semnificative. Se estimează că MCE va prezenta riscuri similare și, prin urmare, se va aplica o strategie similară de control. Suntem de părere că nivelul previzionat de neconformitate să fie similar experienței cu TEN-TEA în privința gestionării proiectelor TEN-T după cum urmează

Metodologia de eşantionare pentru audituri se bazează pe o abordare parțial aleatorie, parțial bazată pe risc. Ratele de eroare depistate (ajustări financiare recomandate, exprimate ca procent din plățile efectuate) s-au situat sub 1 % în 2009 și 2010, situație care poate fi pusă pe seama partajării expertizei cu circuitul financiar ex-ante (prin intermediul lecțiilor învățate din audituri și din tehnicile de prevenire a fraudei în 2008 și 2009). Datorită dimensiunii limitate și a eşantionului de audit combinat aleatoriu/bazat pe risc, ratele de eroare nu pot fi extrapolate la toate proiectele gestionate de TEN-TEA.

Acordurile și deciziile de implementare a acțiunilor din cadrul MCE urmează să prevadă modul de supraveghere și de control financiar efectuate de Comisie sau de un reprezentant autorizat de Comisie, precum și auditurile efectuate de Curtea de Conturi și verificările la fața locului desfășurate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF), în conformitate cu procedurile prevăzute de Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri și de Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Lupta Antifraudă (OLAF).

În ceea ce privește implementarea instrumentelor financiare, acordurile cu entități cărora li s-au atribuit sarcini sau cu alte instituții financiare implicate trebuie să prevadă în mod expres exercitarea de către Comisie și Curtea de Conturi a competențelor lor în materie de control al documentelor, incintelor și informațiilor (chiar stocate pe suport electronic) la terții care au beneficiat de finanțare din partea UE.

### 2.2.3. 2.2.3 Tipul și intensitatea controalelor

Rezumatul controalelor	Valoarea în MEUR	Numărul de beneficiari: tranzacții (% din total)	Profundimea controlului * (evaluare 1-4)	Acoperire (% din valoare)
Gestionarea acțiunilor de la evaluare la auditurile ex-post	371**	1) monitorizare globală a tuturor proiectelor 100%	1	100%
		2) auditul proiectelor selectate: 5%	4	10%

(\*\*) aproximare bazată pe formula  $9,9 \text{ MEUR} \times 7 \times 6$ , unde:

- 9,9 MEUR corespunde costurilor administrative anuale ale TEN-TEA pentru credite operaționale în valoare de 8 000 MEUR
- 7 corespunde numărului de ani ai CFM
- 6 corespunde factorului de multiplicare pentru atingerea bugetului de 50 000 MEUR al MCE.

### 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.*

Comisia se asigură că, atunci când se implementează acțiuni finanțate în temeiul prezentului regulament, interesele financiare ale Uniunii sunt protejate prin aplicarea de măsuri preventive antifraudă, anticorupție și împotriva oricăror alte activități ilegale, prin controale efective și prin recuperarea sumelor plătite în mod necuvenit, precum și, în cazul în care se constată nereguli, prin sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare, în conformitate cu Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2988/95 al Consiliului, cu Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2185/96 al Consiliului și cu Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului.

Comisia ori reprezentanții săi și Curtea de Conturi au competența de a audita (pe baza documentelor și la fața locului) toți beneficiarii de granturi, contractorii și subcontractorii care au primit fonduri UE.

Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) este autorizat să desfășoare verificări și inspecții la fața locului în cazul operatorilor economici vizați direct sau indirect de acest tip de finanțare în conformitate cu procedurile stabilite de Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 pentru a se determina dacă a avut loc sau nu o fraudă, un act de corupție sau altă activitate ilegală care să afecteze interesele financiare ale Uniunii Europene în legătură cu un acord ori decizie de grant sau cu un contract legat de o finanțare din partea Uniunii.

DG INFSO, MOVE și ENER au adoptat sau vor adopta până în 2013 strategii antifraudă și planuri de acțiune conexe la nivel de direcție generală (DG) care acoperă întreg ciclul de cheltuieli, ținând seama de proporționalitate și de rentabilitatea măsurilor ce urmează a fi implementate, permițând o evaluare a riscurilor pe care le prezintă programul.

Cele trei DG-uri se vor asigura că abordarea lor în materie de **gestionare a riscului de fraudă** este canalizată către identificarea zonelor cu risc de fraudă, ținând cont de o analiză a rentabilității în sectorul respectiv efectuată de fiecare DG și cu ajutorul activităților de prevenire a fraudei și de analiză a riscului derulate de OLAF.

Contractele de granturi și achiziții se vor baza pe modele standard, care vor stabili măsurile antifraudă general valabile.

Personalul care se ocupă de proiecte va beneficia de formare în domeniul gestionării granturilor.

În ceea ce privește instrumentele financiare, instituțiile financiare implicate în executarea operațiunilor financiare din cadrul unui instrument financiar trebuie să respecte standardele relevante privind prevenirea spălării de bani și combaterea terorismului. Aceștia nu pot să fie stabiliți pe teritorii ale căror jurisdicții nu cooperează cu Uniunea în ceea ce privește aplicarea standardelor fiscale convenite la nivel internațional.

### 3. **IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**

(în prețuri curente)

### 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare de cheltuieli existente

În ordinea rubricilor și a liniilor bugetare din cadrul financiar multianual.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Natura cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Descriere: Rețele transeuropene de transport	CD/CND <sup>(59)</sup>	Din partea țărilor AELS <sup>60</sup>	Din partea țărilor candidate <sup>61</sup>	Din partea țărilor terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul Financiar
1	06 03 03	CD	NU	NU	NU	NU
1	06 01 04 31	CND	NU	NU	NU	NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Natura cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Descriere rețele energetice transeuropene	CD/CND <sup>(62)</sup>	Din partea țărilor AELS <sup>63</sup>	Din partea țărilor candidate <sup>64</sup>	Din partea țărilor terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul Financiar
1	32 03 02 (TEN-E)	CD	NU	NU	NU	NU
1	32 01 04 XX	CND	NU	NU	NU	NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Natura cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Descriere Program-cadru pentru inovație și competitivitate – TIC-PSP	CD/CND <sup>(65)</sup>	Din partea țărilor AELS <sup>66</sup>	Din partea țărilor candidate <sup>67</sup>	Din partea țărilor terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul Financiar

<sup>59</sup> CD= credite diferențiate / CND = credite nediferențiate.

<sup>60</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>61</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

<sup>62</sup> CD= credite diferențiate / CND = credite nediferențiate.

<sup>63</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>64</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

<sup>65</sup> CD= credite diferențiate / CND = credite nediferențiate.

<sup>66</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>67</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

1	09 03 XX	CD	NU	NU	NU	NU
1	09 01 04 XX	Non-diff.	NU	NU	NU	NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Natura cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Descriere: Fondul de coeziune	CD/CND <sup>(68)</sup>	Din partea țărilor AELS <sup>69</sup>	Din partea țărilor candidate <sup>70</sup>	Din partea țărilor terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul Financiar
1	13 04 02	CD	NU	NU	NU	NU
1	13 01 04 XX	CND	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

*În ordinea rubricilor și a liniilor bugetare din cadrul financiar multianual.*

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Natura cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [Rubrica.....]	CD/ CND	Din partea țărilor AELS	Din partea țărilor candidate	Din partea țărilor terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul Financiar
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

Se urmărește o singură linie bugetară pentru mecanismul Conectarea Europei, însă acest lucru se va stabili ulterior.

<sup>68</sup> CD= credite diferențiate / CND = credite nediferențiate.

<sup>69</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>70</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

### 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

Milioane EUR (3 zecimale)

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual:</b>	Numărul 1	Denumirea rubricii: Creștere inteligentă și favorabilă incluziunii
---	--------------	--

DG: MOVE			Exerciți u N <sup>71</sup> <b>2014</b>	Exerciți u N+1 <b>2015</b>	Exerciți u N+2 <b>2016</b>	Exerciți u N+3 <b>2017</b>	Exerciți u N+4 <b>2018</b>	Exerciți u N+5 <b>2019</b>	Exerciți u N+6 <b>2020</b>	> 2020	<b>TOTAL</b>
• Credite operaționale											
Numărul liniei bugetare 06 03 03	Angajamente	(1)	2 427,3	2 687,5	3 183,2	3 471,8	4 000,5	4 315,2	4 401,9		24 487,4
	Plăți	(2)	0	2 099,7	2 299,7	2 449,7	2 599,7	2 799,7	2 999,7	9 239,2	24 487,4
Credite de natură administrativă finanțate din bugetul anumitor programe <sup>72</sup>											
Numărul liniei bugetare 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
<b>TOTAL credite pentru DG MOVE</b>	Angajamente	=1+1a +3	2 440,0	2 705,0	3 201,0	3 490,0	4 019,0	4 334,0	4 421,0	0,0	24 610,0
	Plăți	=2+2a +3	12,7	2 117,2	2 317,5	2 467,9	2 618,2	2 818,5	3 018,8	9 239,2	24 610,0

<sup>71</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>72</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.



(\*) Aceste cifre se referă la subvenționarea agenției executive TEN-T și acoperă gestionarea componentei de transporturi a MCE și acordarea sprijinului financiar complet către proiectele de interes comun pentru rețeaua transeuropeană de transport din programele anterioare. Ele derivă din ipoteza unui portofoliu cu 500 de proiecte.

DG: REGIO			Exerciți u N <sup>73</sup>  2014	Exerciți u N+1  2015	Exercițiu N+2  2016	Exercițiu N+3  2017	Exercițiu N+4  2018	Exercițiu N+5  2019	Exercițiu N+6  2020	> 2020	TO
• Credite operaționale											
Numărul liniei bugetare 13 04 02	Angajamente	(1)	1 477,9	1 511,9	1 544,3	1 587,4	1 648,9	1 693,9	1 774		11 2
	Plăți	(2)	0,0	972,9	1 102,6	1 236,5	1 291,7	1 373,2	1 551,3	3 710,1	11 2
Credite de natură administrativă din bugetul anumitor programe <sup>74</sup>	finanțate din bugetul										
Numărul liniei bugetare 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		4
<b>TOTAL credite pentru DG REGIO</b>	Angajamente	=1+1a +3	1 483,0	1 517,4	1 549,9	1 593,3	1 655,1	1 700,4	1 780,6		11
	Plăți	=2+2a +3	5,1	978,3	1 108,3	1 242,4	1 297,9	1 379,7	1 557,9	3 710,1	11

(\*\*) Sumă suplimentară în sprijinul subvenției acordate agenției executive TEN-T (urmează a se crea o linie bugetară nouă), în ipoteza că aceste sume vor fi delegate agenției executive TEN-T. Se aplică regulile aplicabile în temeiul prezentului regulament rețelelor transeuropene de transporturi. Se vor lansa cereri specifice pentru proiectele de implementare a rețelei primare exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune. Cifrele derivă din ipoteza unui portofoliu cu 160 de proiecte.

<sup>73</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>74</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

DG: ENER			Exercițiu N <sup>75</sup> 2014	Exercițiu N+1 2015	Exercițiu N+2 2016	Exercițiu N+3 2017	Exercițiu N+4 2018	Exercițiu N+5 2019	Exercițiu N+6 2020	> 2020	TOT.
• Credite operaționale											
Numărul liniei bugetare 32 03 02	Angajamente	(1)	1 029,52 2	1 333,02 2	1 139,02 2	1 319,02 2	1 495,02 2	1 759,02 2	2 271,02 2	0	10 345
	Plăți	(2)	452,542	915,785	1 174,82 2	1 264,78 2	1 353,26 2	1 568,94 2	1 921,38 2	1 694,13 7	10 345
Credite de natură administrativă finanțate din bugetul anumitor programe <sup>76</sup>											
Numărul liniei bugetare 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15
<b>TOTAL credite pentru DG ENER</b>	Angajamente	=1+1a +3	1 033	1 335	1 141	1 321	1 497	1 761	2 273	0	10 345
	Plăți	=2+2a +3	456,02	917,763	1 176,8	1 266,76	1 355,24	1 570,92	1 923,36	1 694,13 7	10 345

(\*\*\*) Aceste credite includ cheltuielile destinate coordonatorilor la nivelul UE. În plus, se poate face referire la ACESR pentru executarea unor sarcini definite în dispozițiile regulamentului privind orientările pentru infrastructuri energetice transeuropene, sub rezerva unei decizii ulterioare.

<sup>75</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>76</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

DG: INFSO			Exerciți u N <sup>77</sup>  2014	Exercițiu N+1  2015	Exercițiu N+2  2016	Exercițiu N+3  2017	Exercițiu N+4  2018	Exercițiu N+5  2019	Exercițiu N+6  2020	> 2020	TO
• Credite operaționale											
Numărul liniei bugetare 0903XX	Angajamente	(1)	679,000	843,800	1 302,600	1 621,400	1 734,200	2 003,000	2 284,000	0	1
	Plăți	(2)	454,000	683,800	1 262,600	1 581,400	1 719,200	2 003,000	2 258,000	506,000	1
Credite de natură administrativă finanțate din bugetul anumitor programe <sup>78</sup>											
Numărul liniei bugetare 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
<b>TOTAL credite pentru DG INFSO</b>	Angajamente	=1+1a +3	681,000	846,000	1 305,000	1 624,000	1 737,000	2 006,000	2 287,000	0	1
	Plăți	=2+2a +3	456,000	686,000	1 265,000	1 584,000	1 722,000	2 006,000	2 261,000	506,000	1

• TOTAL credite operaționale (*)	Angajamente	(4)	4 135,8 22	4 864,3 22	5 624,8 22	6 412,2 22	7 229,7 22	8 077,2 22	8 956,9 22	0,000	<b>45 301,0 54</b>
	Plăți	(5)	906,542	3 699,2 85	4 737,1 22	5 295,8 82	5 672,1 62	6 371,6 42	7 179,0 82	11 439, 34	<b>45 301,0 54</b>
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe (*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	<b>155,946</b>

<sup>77</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>78</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1 (*) din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	=4+ 6	4 154,0 00	4 886,0 00	5 647,0 00	6 435,0 00	7 253,0 00	8 101,0 00	8 981,0 00	0,000	<b>4 5457,0 00</b>
	Plăți	=5+ 6	924,720	3 720,9 63	4 759,3 00	5 318,6 60	5 695,4 40	6 395,4 20	7 203,1 60	11 439, 337	<b>4 5457,0 00</b>

(\*) Cu excepția sumelor de la DG REGIO (fondul de coeziune)

• TOTAL credite operaționale (**)	Angajamente	(4)	5 613,7 22	6 376,2 22	7 169,1 22	7 999,6 22	8 878,6 22	9 771,1 22	10 730, 922	0,000	<b>56539,3</b> <b>54</b>
	Plăți	(5)	906,542	4 672,1 85	5 839,7 22	6 532,3 82	6 963,8 62	7 744,8 42	8 730,3 82	15 149, 44	<b>56539,3</b> <b>54</b>
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe (**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	<b>197,346</b>
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1 (**) din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	=4+ 6	5 637,0 00	6 403,3 00	7 196,9 00	8 028,3 00	8 908,1 00	9 801,5 00	10 761, 600	0,000	<b>56 736,7</b> <b>00</b>
	Plăți	=5+ 6		4 699,2 63	5 867,5 00	6 561,0 60	6 993,3 40	7 775,2 20	8 761,0 60	1 5149, 437	<b>56 736,7</b> <b>00</b>

(\*\*) inclusiv sumele de la DG REGIO (fondul de coeziune)

**În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici: (nu se aplică):**

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)									
	Plăți	(5)									
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)									
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 4 din cadrul financiar multianual (suma de referință)</b>	Angajamente	=4+ 6									
	Plăți	=5+ 6									

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual:</b>	<b>5</b>	„Cheltuieli administrative”
---	----------	-----------------------------

Milioane EUR (3 zecimale)

		Exerciți u 2014	Exerciți u 2015	Exerciți u 2016	Exerciți u 2017	Exerciți u 2018	Exerciți u 2019	Exerciți u 2020	<b>TOTAL</b>
<b>DG: MOVE</b>									
• Resurse umane		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	<b>34,414</b>
• Alte cheltuieli administrative		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	<b>8,310</b>
<b>TOTAL DG MOVE</b>	Credite	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	<b>42,724</b>
<b>DG: ENER (*)</b>									
• Resurse umane		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	<b>48,404</b>
• Alte cheltuieli administrative		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	<b>1,797</b>
<b>TOTAL DG ENER</b>		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	<b>50,201</b>
<b>DG: INFSO (*)</b>									
• Resurse umane		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Alte cheltuieli administrative		<b>0,200</b>	<b>0,210</b>	<b>0,220</b>	<b>0,230</b>	<b>0,240</b>	<b>0,250</b>	<b>0,260</b>	<b>1,610</b>
<b>TOTAL DG INFSO</b>	Credite	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(\*) DG ENER și DG INFSO au în vedere de asemenea și externalizarea (parțială) către agenții a implementării MCE. Sumele și imputările vor fi ajustate, dacă este cazul, în funcție de rezultatele procesului de externalizare.

<b>TOTAL credite la RUBRICA 5</b> din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	<b>198,464</b>
--	--------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------



		Exerciți u 2014 <sup>79</sup>	Exerciți u 2015	Exerciți u 2016	Exerciți u 2017	Exerciți u 2018	Exerciți u 2019	Exerciți u 2020	> 2020	TOTAL
<b>TOTAL credite la RUBRICILE 1-5(*) din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	4 176,1 92	4 910,6 91	5 674,8 89	6 464,6 45	7 283,5 09	8 132,4 82	9 013,0 56	0,000	<b>45 655,4 64</b>
	Plăți	946,912	3 745,6 54	4 787,1 89	5 348,3 05	5 725,9 49	6 426,9 02	7 235,2 16	11 439, 337	<b>45 655,4 64</b>

(\*) cu excepția sumelor de la DG REGIO (fondul de coeziune)

		Exerciți u 2014 <sup>80</sup>	Exerciți u 2015	Exerciți u 2016	Exerciți u 2017	Exerciți u 2018	Exerciți u 2019	Exerciți u 2020	> 2020	TOTAL
<b>TOTAL credite la RUBRICILE 1-5 (**) din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	5 659,1 92	6 427,9 91	2 327,8 89	8 057,9 45	8 057,9 45	9 832,9 82	10 793, 656	0,000	<b>56 935,1 64</b>
	Plăți	952,012	4 723,9 54	5 895,3 89	6 590,7 05	7 023,8 49	7 806,7 02	8 793,1 16	15 149, 437	<b>56 935,1 64</b>

(\*\*) cu excepția sumelor de la DG REGIO (fondul de coeziune)

<sup>79</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>80</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

### 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

Indicații obiectivele și realizările	Tipul realizării <sup>81</sup>	Costul mediu al realizării	Exercițiul 2014		Exercițiul 2015		Exercițiul 2016		Exercițiul 2017		a se introduce numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)					TOTAL			
			Nu mări de realizări	Costuri	Nu mări de realizări	Costuri	Nu mări de realizări	Costuri	Număr de realizări	Costuri	Nu mări de realizări	Costuri	Nu mări de realizări	Costuri	Nu mări de realizări	Costuri	Nu mări de realizări		
<b>REALIZĂRI</b>																			
↓																			

OBIECTIVE SPECIFICE<sup>82</sup> rețele de transport

Realizarea Se estimează că va contribui la finanțarea unor investiții în valoare de 150 miliarde EUR, din investițiile totale de **237 618,21 milioane EUR** stabilite în lista proiectelor de infrastructură de transport identificate în prealabil în partea 1 a anexei la regulamentul MCE.

- o finanțare UE de 2 256,9 milioane EUR în instrumente financiare va mobiliza investiții de 40 miliarde EUR;
- o finanțare UE de 11 238,3 milioane EUR din partea Fondului de coeziune va mobiliza investiții de 11,5 miliarde EUR;
- restul finanțării UE de 22 230,5 milioane EUR va mobiliza investiții de 98,5 miliarde EUR (pe baza unei rate medii de cofinanțare situate la 20%)

<sup>81</sup> Realizările se referă la produse și servicii care urmează a fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construite etc.).  
<sup>82</sup> Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

În milioane EUR

**Estimări ale necesarului  
investițional pentru  
proiectele identificate în  
prealabil în partea 1 a  
anexei la regulamentul MCE**

<b>Priorități orizontale</b>	47 500,00
<i>din care SESAR</i>	30 000,00
<b>1. Coridorul baltic - adriatic</b>	13 353,20
<b>2. Varșovia – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands</b>	5 673,00
<b>3. Coridorul mediteranean</b>	37 690,00
<b>4. Hamburg – Rostock – Burgas/frontiera TR – Pireu – Lefkosia</b>	8 037,60
<b>5. Helsinki – Valletta</b>	31 936,00
<b>6. Genova – Rotterdam</b>	15 622,50
<b>7. Lisabona - Strasbourg</b>	17 170,00
<b>8. Dublin – Londra – Paris – Bruxelles</b>	4 582,00
<b>9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marsilia</b>	12 551,30
<b>10. Coridorul Strasbourg –Dunăre</b>	15 939,40
<b>Alte secțiuni ale rețelei primare</b>	27 563,21
<b>Total</b>	<b>237 618,21</b>

Cifrele detaliate pentru fiecare coridor vor fi disponibile în etapele de planificare și implementare a programului.

OBIECTIVE SPECIFICE rețele energetice

Realizarea Implementarea a 11 coridoare și zone prioritare la un cost  
mediu de 940,514 milioane EUR per coridor

OBIECTIVE SPECIFICE Rețele de telecomunicații<sup>83</sup> :

-Realizare	Infrastructuri de servicii digitale dezvoltate și implementate în Europa	Se preconizează că următoarele infrastructuri de servicii digitale vor fi sprijinite prin MCE:	2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificarea și autentificarea interoperabilă electronică în toată Europa;</li> <li>• Platforma centrală europeană de interconectare a registrelor comerțului din Europa;</li> <li>• Proceduri electronice pentru înființarea și conducerea unei afaceri într-o altă țară;</li> <li>• Servicii de achiziții publice interoperabile transfrontaliere, în format electronic;</li> <li>• Servicii interoperabile transfrontaliere e-Justiție;</li> <li>• Servicii interoperabile transfrontaliere e-Sănătate .</li> </ul>	

- Realizare	Mii de gospodării conectate la internetul de bandă largă	0.18	1827	321,000	3573	627,800	5547	974,600	6269	1101,400	8031	1411,200	9276	1630,000	11126	1955,000	45649	8021,000
-------------	--	------	------	---------	------	---------	------	---------	------	----------	------	----------	------	----------	-------	----------	-------	----------

Subtotal obiectivul specific Telecomunicații		679,000		843,800		1 302,600		621,400 <sup>1</sup>		734,200 <sup>1</sup>		2 003,000		2 284,000		10 468,000
<b>COST TOTAL</b>																<b>56 539,354</b>

<sup>83</sup> Detașarea completă a bugetului cheltuit prin instrumente financiare de cel cheltuit prin granturi depinde de adoptarea de către piață a instrumentelor financiare.

--


### 3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

#### 3.2.3.1. Rezumat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite administrative, conform explicațiilor de mai jos:

Milioane EUR (3 zecimale)

DG MOVE	Exercițiu 2014	Exercițiu 2015	Exercițiu 2016	Exercițiu 2017	Exercițiu 2018	Exercițiu 2019	Exercițiu 2020	TOTAL
<b>RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	<b>34,414</b>
Alte cheltuieli administrative	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	<b>8,310</b>
<b>Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>5,298</b>	<b>5,626</b>	<b>5,891</b>	<b>6,319</b>	<b>6,520</b>	<b>6,530</b>	<b>6,54</b>	<b>42,724</b>
<b>În afara RUBRICII 5<sup>84</sup> din cadrul financiar multianual (* )</b>								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative 06 01 04 31	<b>12,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,8</b>	<b>18,2</b>	<b>18,5</b>	<b>18,8</b>	<b>19,1</b>	<b>122,6</b>
Alte cheltuieli administrative 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	<b>41,4</b>
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 (**) din cadrul financiar multianual</b>	<b>12,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,8</b>	<b>18,2</b>	<b>18,5</b>	<b>18,8</b>	<b>19,1</b>	<b>122,6</b>
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	<b>164,0</b>
<b>TOTAL MOVE(**)</b>	<b>17,998</b>	<b>23,126</b>	<b>23,691</b>	<b>24,519</b>	<b>25,02</b>	<b>25,33</b>	<b>25,64</b>	<b>165,324</b>

<sup>84</sup>

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

<b>TOTAL MOVE</b>	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724
-------------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	---------

(\*) În ipoteza că agenției executive TEN-T i se vor delega componenta destinată transporturilor și cea provenită din fondul de coeziune ale MCE

(\*\*) cu excepția fondului de coeziune 13 01 04 XX

Milioane EUR (3 zecimale)

DG ENER	Exercițiul 2014	Exercițiul 2015	Exercițiul 2016	Exercițiul 2017	Exercițiul 2018	Exercițiul 2019	Exercițiul 2020	TOTAL
<b>RUBRICA 5 (*) din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	<b>48,404</b>
Alte cheltuieli administrative	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	<b>1,797</b>
<b>Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>5,577</b>	<b>6,404</b>	<b>7,294</b>	<b>7,786</b>	<b>7,486</b>	<b>7,677</b>	<b>7,977</b>	<b>50,201</b>
<b>În afara RUBRICII 5<sup>85</sup> din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>3,478</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>15,346</b>
<b>TOTAL ENER</b>	<b>9,055</b>	<b>8,382</b>	<b>9,272</b>	<b>9,764</b>	<b>9,464</b>	<b>9,655</b>	<b>9,955</b>	<b>65,547</b>

(\*) DG ENER are în vedere externalizarea (parțială) către agenții a implementării MCE. Sumele și imputările vor fi ajustate, dacă este cazul, în funcție de rezultatele procesului de externalizare.

(\*\*) Aceste credite include cheltuielile destinate coordonatorilor la nivelul UE. În plus, se poate face referire la ACESR pentru executarea unor sarcini definite în dispozițiile regulamentului privind orientările pentru infrastructuri energetice transeuropene, sub rezerva unei decizii ulterioare.

<sup>85</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

Milioane EUR (3 zecimale)

DG INFSO:	Exercițiul 2014	Exercițiul 2015	Exercițiul 2016	Exercițiul 2017	Exercițiul 2018	Exercițiul 2019	Exercițiul 2020	TOTAL
<b>RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Alte cheltuieli administrative	<b>0,2</b>	<b>0,21</b>	<b>0,22</b>	<b>0,23</b>	<b>0,24</b>	<b>0,25</b>	<b>0,26</b>	<b>1,61</b>
<b>Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
<b>În afara RUBRICII 5<sup>86</sup> din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane								
Alte cheltuieli de natură administrativă	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
<b>TOTAL INFSO</b>	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(\*) DG INFSO are în vedere externalizarea (parțială) către agenții a implementării MCE. Sumele și imputările vor fi ajustate, dacă este cazul, în funcție de rezultatele procesului de externalizare.

<b>Total credite administrative de la rubrica 5 din CFM</b>	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	<b>198,464</b>
<b>Total credite administrative din afara rubricii 5 din CFM(*)</b>	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	<b>155,946</b>
<b>Total credite administrative din afara rubricii 5 din CFM(*)</b>	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346
<b>TOTAL credite administrative (*)</b>	<b>40,37</b>	<b>46,369</b>	<b>50,067</b>	<b>52,423</b>	<b>53,787</b>	<b>55,26</b>	<b>56,134</b>	<b>354,410</b>

<sup>86</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijinire a punerii în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.



<b>TOTAL credite administrative</b>	<b>45,47</b>	<b>51,769</b>	<b>55,667</b>	<b>58,323</b>	<b>59,987</b>	<b>61,86</b>	<b>62,734</b>	<b>395,810</b>
-------------------------------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	---------------	----------------

(\*) cu excepția Fondului de coeziune 13 01 04 XX

### 3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

*Estimare de exprimat în unități echivalent normă întreagă*

<i>DG MOVE</i>	Exercițiul 2014	Exercițiul 2015	Exercițiul 2016	Exercițiul 2017	Exercițiul 2018	Exercițiul 2019	E
<b>ri din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
06 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	26	28	29	31	32	32	
XX 01 01 02 (în delegații)							
06 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare indirectă)							
<b>• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>87</sup></b>							
06 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)	14	15	17	18	19	19	
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, LA și END în delegații)							
<b>XX 01</b> 04 yy <sup>88</sup>							
<b>06 01 05 02</b> (AC, INT, END, - cercetare indirectă)							
10 01 05 02 AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL MOVE</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	

**XX** este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare, care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în

<sup>87</sup> AC= agent contractual; INT = personal interimar („Intérimaire”); JED= „Jeune Expert en Délégation” (tânăr expert în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat;

<sup>88</sup> Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

cadrul procedurii de alocare anuală și luând în considerare constrângerile bugetare. Sumele și imputările vor fi ajustate în funcție de rezultatele procesului de externalizare avut în vedere.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Elaborarea politicilor și strategiilor, managementul și controlul programelor, selectarea proiectelor, coordonarea și relația cu toate părțile interesate la nivelul programului [ministere, alte DG-uri, instituții europene, bănci internaționale (precum BEI), supravegherea și control agenților asociați (personal extern)].
Personal extern	Gestionarea sistemului informatic TENtec: culegerea datelor tehnice, financiare și geografice din analiză, managementul și procesul decizional al programului.

Estimare de exprimat în unități echivalent normă întreagă

<i>DG ENER</i>	Exercițiul 2014	Exercițiul 2015	Exercițiul 2016	Exercițiul 2017	Exercițiul 2018	Exercițiul 2019	E
<b>Personal din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
32 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	34	39	45	45	45	46	
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
<b>• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>89</sup></b>							
32 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)	17	20	22	25	25	26	
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, LA și END în delegații)							
XX 01 04 yy <sup>90</sup>	- la sediu <sup>91</sup>						
	- in delegations						
XX 01 05 02 (AC, INT, END - cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL ENER</b>	<b>51</b>	<b>59</b>	<b>67</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

<sup>89</sup> AC= agent contractual; INT = personal interimar („Intérimaire”); JED= „Jeune Expert en Délégation” (tânăr expert în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat;

<sup>90</sup> Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

<sup>91</sup> În esență pentru Fonduri Structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare, care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și luând în considerare constrângerile bugetare. Sumele și imputările vor fi ajustate în funcție de rezultatele procesului de externalizare avut în vedere.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sprijin acordat forurilor regionale și tematice la identificarea proiectelor de interes comun</li> <li>- procesul de selecție</li> <li>- gestionarea cererilor anuale de propuneri și selectarea proiectelor care vor beneficia de sprijin financiar din partea UE</li> <li>- management financiar și de proiect</li> <li>- evaluare</li> </ul>
Personal extern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sprijin acordat forurilor regionale și tematice la identificarea proiectelor de interes comun</li> <li>- procesul de selecție</li> <li>- gestionarea cererilor anuale de propuneri și selectarea proiectelor pentru finanțare</li> <li>- management financiar și de proiect</li> <li>- evaluare</li> </ul>

DG INFSO:	Exer cițiu 2014	Exe rciți u 201 5	Exer cițiu 201 6	Exer cițiu 2017	Exe rciți u 201 8	Exe rciți u 201 9	Exe rciți u 202 0
<b>• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
09 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
<b>• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>92</sup></b>							
09 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, LA și END în delegații)							

la la sediu<sup>94</sup>

- în delegații

XX 01 05 02 (AC, INT, END - cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>103</b>	<b>120</b>	<b>127</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>143</b>

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare, care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și luând în considerare constrângerile bugetare. Sumele și imputările vor fi ajustate în funcție de rezultatele procesului de externalizare avut în vedere.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Coordonare politică și strategică, managementul programelor, proiectelor și granturilor
Personal extern	Managementul proiectelor și granturilor

**Total cerințe estimate  
resurse umane**                              183      205      233      246      256      264      266

<sup>92</sup> AC= agent contractual; INT = personal interimar („Intérimaire”); JED= „Jeune Expert en Délégation” (tânăr expert în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat.

<sup>93</sup> Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

<sup>94</sup> În special pentru Fonduri Structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

### 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual 2014-2020

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual actual 2014-2020.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare vizate și sumele aferente.

Nu se aplică

- Propunerea/inițiativa necesită utilizarea instrumentului de flexibilitate sau revizuirea cadrului financiar multianual<sup>95</sup>.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizându-se rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

Nu se aplică

### 3.2.5. Participarea terților la finanțare

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Exercițiu N	Exercițiu N+1	Exercițiu N+2	Exercițiu N+3	a se introduce numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			Total
Precizați organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

<sup>95</sup>

A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

### 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- X Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
  - asupra resurselor proprii
  - X asupra diverselor venituri

Milioane EUR (3 zecimale)

Linie bugetară de venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>96</sup>					...a se introduce numărul de coloane necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
		Exercițiul N	Exercițiul N+1	Exercițiul N+2	Exercițiul N+3				
Articolul .....									

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se stabili (veniturile generate de instrumentele financiare se reutilizează pe durata de viață a programului și se încasează la sfârșitul programului ca venituri, împreună cu suma datorată.)

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

<sup>96</sup> În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxele vamale, cotizațiile pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea a 25% pentru costuri de colectare.

