



Bruxelles, 19.6.2017
COM(2017) 327 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Raport privind progresele înregistrate în implementarea Rețelei TEN-T în 2014 și 2015

Raport privind progresele înregistrate în implementarea Rețelei TEN-T în 2014 și 2015

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

1.1. Principalele rezultate

Pe baza Sistemului de informații TENtec, stadiul actual al implementării infrastructurii de transport TEN-T în ceea ce privește conformitatea cu cerințele prevăzute în Regulamentul TEN-T atinge valori între 75 % și 100 % pentru jumătate dintre indicatorii disponibili la momentul actual, în timp ce pentru restul indicatorilor, el se află încă sub 75 %.

În ceea ce privește rețeaua de infrastructură feroviară, electrificarea, ecartamentul căilor ferate și viteza pe linie sunt deja în mare măsură conforme, în timp ce ERTMS, sarcina pe osie și lungimea trenului sunt încă departe de a se conforma cerințelor. În ceea ce privește căile rutiere, conformitatea cu criteriile drumurilor expres și/sau ale autostrăzilor continuă să rămână sub 75 %. Căile navigabile interioare sunt aproape pe deplin conforme cu cerința Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) pentru clasa IV și, de asemenea, în mare măsură conforme și din punctul de vedere al implementării serviciilor de informații fluviale (RIS), în timp ce conformitatea cu criteriile pescajului admisibil se află în continuare sub nivelul de 75 %. 100 % din porturile maritime sunt conectate la rețeaua feroviară, însă conexiunea între porturi și căile navigabile interioare de clasa IV CEMT este departe de a fi conformă. În fine, conexiunea dintre aeroporturi și căile ferate prezintă în continuare o conformitate sub nivelul de 75 %.

Pe lângă stadiul implementării tehnice a TEN-T, prezentul raport analizează și eforturile de investiții financiare efectuate în ceea ce privește TEN-T. Pe parcursul anilor 2014 și 2015, totalul investițiilor efectuate de instituțiile UE din surse financiare proprii (și anume, TEN-T/MIE, FEDR/FC și împrumuturi de la BEI) în infrastructura rețelei centrale și globale a TEN-T a ajuns la suma de 30,67 miliarde EUR pentru cele 28 de state membre.

În ceea ce privește ponderile modale, volumul cel mai ridicat de investiții la nivel de ansamblu al granturilor din partea UE (TEN-T/MIE și FEDR+FC totalizând 16,98 miliarde EUR) este raportat pentru căile ferate, care au absorbit nu mai puțin de 51,5 % din totalul cheltuielilor UE cu rețeaua TEN-T în 2014 și 2015. Ponderea investițiilor în infrastructura rutieră a ajuns la 30,6 % din totalul cheltuielilor, urmată de 9,2 % pentru porturi și autostrăzi maritime, 5,5 % pentru aeroporturi (inclusiv SESAR), 2,1 % pentru infrastructura multimodală și 1,1 % pentru căile navigabile interioare.

1.2. Contextul politic

Transportul este un element fundamental al procesului de integrare europeană, el facilitând conectivitatea, convergența și coeziunea pe teritoriul Uniunii. O rețea de transport inteligentă, sustenabilă și deplin interconectată este o condiție-cheie pentru realizarea și buna funcționare a pieței unice europene, precum și pentru crearea de legături între Europa și piețele mondiale. Ea contribuie astfel la Agenda europeană privind creșterea economică, ocuparea forței de muncă și competitivitatea.

- Investițiile în infrastructură sunt de o importanță vitală pentru creșterea PIB-ului. Conform Fondului Monetar Internațional (FMI), majorarea cu 1 procent a cheltuielilor cu infrastructura ridică nivelul producției cu aproximativ 0,4 procente în același an și cu 1,5 procente la patru ani după majorare¹. O bună planificare și executare a infrastructurii din partea statelor membre înseamnă o rentabilitate este chiar mai ridicată, de 2,6 puncte procentuale în decurs de patru ani.
- Lacune în materie de investiții în transport: deși nevoile infrastructurii de transport sunt estimate la aproximativ 1,3 trilioane EUR pe an la nivel mondial² și la circa 130 de miliarde EUR pe an la nivel european, nivelurile medii ale investițiilor din UE se situează cu mult sub 100 de miliarde EUR de la începutul crizei³.
- Cartea albă din 2011 estima că transporturile europene necesită investiții de 1,5 trilioane EUR în perioada 2010-2030, pentru a putea face față creșterii preconizate a cererii. Comisia estimează că doar nevoile de investiții pentru finalizarea coridoarelor rețelei centrale în perioada 2014-2030 se ridică la peste 700 de miliarde EUR⁴; această sumă este destinată unui număr de aproximativ 2 500 de proiecte de infrastructură de transport care fie vizează teritoriile statelor membre, fie depășesc granițele acestora, acoperind teritoriile mai multor state membre (proiecte transfrontaliere)⁵. Doar până în 2020 sunt necesare deja investiții de până la 500 de miliarde EUR la nivelul întregii rețele TEN-T, din care se estimează că 250 de miliarde EUR vor fi alocate infrastructurii rețelei centrale a TEN-T.
- Infrastructura de transport permite furnizarea unor servicii cu valoare adăugată care, împreună, generează mai multe locuri de muncă și o activitate economică sporită. Dacă se opresc transporturile, se oprește întreaga economie. Cu ocazia recentei reuniuni G7 a miniștrilor transporturilor, care a avut loc în Japonia, s-a transmis un mesaj clar: dat fiind deficitul actual în materie de investiții, nu vom putea răspunde provocării de a satisface nevoile înalte de mobilitate pe parcursul următorilor 30 de ani⁶.
- Transporturile reprezintă un catalizator pentru competitivitatea și poziția de lider mondial a UE. Investițiile limitate se reflectă într-o tendință de scădere a competitivității infrastructurii de transport a UE, conform celor mai recente clasamente din raportul global privind competitivitatea al Forumului Economic Mondial.

La finele anului 2013, s-a atins o etapă de referință majoră în ceea ce privește politica europeană în materie de transporturi. În urma unei propuneri a Comisiei Europene, Consiliul

¹ FMI, *World Economic Outlook* (Perspectiva economică mondială, FMI), octombrie 2014.

² Cartea albă privind transporturile (2011). Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor. COM(2011)144 final.

³ ITF (2015), *ITF Transport Outlook 2015* [Perspectiva ITF 2015 asupra transporturilor, ITF (2015)], Editura OCDE, Paris.

⁴ În contextul planurilor de lucru privind coridoarele rețelei centrale, Comisia colectează date privind nevoile de investiții identificate de statele membre, de autoritățile locale și regionale, precum și de managerii de infrastructură.

⁵ Studii privind coridoarele rețelei centrale 2016. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.

⁶ Declarația miniștrilor transporturilor din cadrul G7, Nagano, septembrie 2016.

și Parlamentul European au convenit asupra unui nou cadru pentru dezvoltarea coloanei vertebrale a infrastructurii de transport a UE, prin stabilirea unor orientări privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, denumit în continuare Regulamentul TEN-T⁷]. Mai mult, accesul la sprijinul UE pentru investițiile în TEN-T prin Fondul de coeziune (FC) și Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) a fost legat de existența unor planuri globale de transport la nivel regional și/sau național.

Odată cu aceasta, proiectul unei noi rețele a infrastructurii de transport care integrează toate modurile de transport – căi ferate, căi navigabile interioare, căi rutiere, porturi, aeroporturi și alte sisteme de transport – precum și echipament destinat combustibililor alternativi inovatori și soluții inteligente de transport a fost consolidat în mod considerabil în ultimii ani.

Orientările TEN-T pun un accent puternic pe principalele puncte globale de acces ale Europei pentru transportul maritim și aerian – pentru a se asigura că fluxurile comerciale ale Europei nu sunt limitate (din punct de vedere al capacității, al tehnologiei sau al procedurilor administrative).

Politica TEN-T stabilește o **rețea globală** și o **rețea centrală** pentru a promova, pe de o parte, o mai bună accesibilitate a tuturor regiunilor la piețele europene și mondiale și pentru a focaliza, pe de altă parte, interesul asupra infrastructurilor de importanță strategică. Atât rețeaua centrală, cât și cea globală se axează pe integrarea modală, pe interoperabilitate, precum și pe dezvoltarea coordonată a infrastructurii, în special în tronsoanele transfrontaliere, în vederea acoperirii legăturilor lipsă și a înlăturării blocajelor. Politica TEN-T pregătește, de asemenea, calea pentru viitorul sistemului de transport, în special prin intermediul unor instalații care stimulează soluții cu nivel redus de emisii, concepte de servicii de nouă generație, precum și alte domenii ale inovării tehnologice.

Regulamentul TEN-T stabilește termene-limită clare pentru finalizarea rețelei centrale (până în 2030) și a rețelei globale (până în 2050).

În perioada 2014-2020 este disponibil un sprijin financiar considerabil din partea UE, în special pentru proiecte de investiții în regiunile și statele membre ale Uniunii mai puțin dezvoltate, precum și pentru proiecte de investiții de interes comun și cu valoare adăugată europeană.

- Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) – cu un buget de 24,05 miliarde EUR, incluzând 11,3 miliarde EUR rezervate pentru statele membre eligibile pentru sprijin din partea Fondului de coeziune – a fost înființat pentru a sprijini proiecte privind rețeaua centrală a TEN-T sau proiecte legate de priorități orizontale, cum ar fi implementarea ERTMS.
- În plus, au fost programate circa 70 de miliarde EUR cu titlul de cofinanțare UE din Fondul de coeziune (FC) și din Fondul european de dezvoltare regională (FEDR). Această sumă include 34 de miliarde EUR pentru infrastructura TEN-T și 36 de miliarde EUR pentru proiecte de investiții în transporturi care au legătură cu proiectele TEN-T sau vin în completarea acestora.

⁷Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE, JO L 348, 20.12.2013.

- Pentru finanțarea proiectelor de cercetare și inovare în sectoarele transporturilor a fost alocată o sumă de 6,3 miliarde EUR din programul Orizont 2020.
- În fine, pentru a remedia deficiențele în materie de investiții în domeniul transporturilor este disponibil sprijinul din partea Fondului european pentru investiții strategice (FEIS), cărui i se alătură împrumuturile tradiționale acordate de BEI. Sprijinul FEIS poate fi combinat cu granturi UE din partea Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), a programului Orizont 2020, precum și a fondurilor structurale și de investiții europene (fondurile ESI).

Pentru a putea prezenta cetățenilor europeni și factorilor de decizie informații cu privire la eficacitatea politicii TEN-T, **este necesară măsurarea și raportarea rezultatelor** intermediare, pentru a se asigura finalizarea TEN-T în conformitate cu termenele-limită convenite. În acest sens, articolul 49 alineatul (3) din Regulamentul TEN-T prevede obligația Comisiei de a publica, la fiecare doi ani, un raport privind progresele înregistrate în implementarea rețelei transeuropene de transport și de a-l prezenta Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor.

Prezentul raport privind progresele înregistrate este primul dintr-o serie de rapoarte bienale prezentate de Comisia celorlalte instituții UE, astfel cum prevede Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Prezentul raport este punctul de plecare al unui proces de raportare periodic și cuprinzător la cel mai înalt nivel cu privire la stadiul tehnic și financiar al rețelei transeuropene de transport centrale și globale. Această raportare va crea transparență, va stimula coordonarea în rândul tuturor părților implicate, va contribui la planificarea și prioritizarea investițiilor și va facilita mobilizarea resurselor necesare, atât financiare, cât tehnice, în vederea finalizării TEN-T⁸.

2. DOMENIU DE APLICARE ȘI METODOLOGIE

Articolul 49 alineatul (3) din Regulamentul TEN-T definește domeniul de aplicare al obligației Comisiei privind raportarea. Comisia ar trebui să analizeze dezvoltarea rețelei transeuropene de transport pe baza informațiilor referitoare la progresele înregistrate în implementarea proiectelor, transmise de statele membre în special prin intermediul sistemului interactiv geografic și tehnic pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). În plus, se solicită Comisiei să pună la dispoziție informații cu privire la utilizarea diverselor forme de asistență financiară pentru toate modurile de transport, precum și pentru alte elemente ale rețelelor centrală și globală din fiecare stat membru. Raportul ar trebui, de asemenea, să prezinte coordonarea de către Comisie a tuturor formelor de asistență financiară pentru a asigura o aplicare coerentă a Regulamentului TEN-T, în conformitate cu obiectivele și prioritățile acestuia.

Prezentul raport prezintă o estimare a cofinanțării de la bugetul UE pentru investițiile efectuate în infrastructura rețelei TEN-T în perioada 2014-2015 și bilanțul corespunzător al rețelei în aceeași perioadă⁹. Progresele în ceea ce privește utilizarea asistenței financiare în perioada de raportare sunt măsurate în raport cu sursele financiare enumerate în Regulamentul

⁸ În ceea ce privește finanțarea MIE, Parlamentul European și statele membre sunt informate continuu în legătură cu evoluția implementării, în special în contextul cererilor de propuneri MIE.

⁹ Raportul acoperă proiectele care erau în curs de desfășurare sau au fost finalizate în anii 2014 și 2015, indiferent de data la care au fost lansate.

TEN-T și în Regulamentul MIE¹⁰, precum și cu alte surse de finanțare disponibile pentru rețeaua transeuropeană, și anume bugetul disponibil în temeiul Programului TEN-T pentru perioada 2007-2013, fondurile structurale și de investiții europene și sprijinul oferit de Banca Europeană de Investiții¹¹.

În ceea ce privește bugetele naționale ale statelor membre, rapoartele individuale prezentate de statele membre pentru anii de raportare 2014 și 2015 nu au avut, din păcate, o calitate suficientă în ceea ce privește comparabilitatea rezultatelor și exactitatea datelor. Din acest motiv, prezentul raport nu include deocamdată bugetele naționale investite în TEN-T. Cu toate acestea, raportul a identificat provocările în materie de raportare în ceea ce privește bugetele naționale. Pe această bază, s-au extras concluzii pentru raportarea viitoare (a se vedea capitolul 5 privind strategia de raportare).

Au fost definite un domeniu de aplicare și criterii clare pentru proiectele raportate, pentru a focaliza raportarea numai asupra investițiilor care au contribuit efectiv la punerea în aplicare a rețelei TEN-T. Prin urmare, domeniul de aplicare al prezentului raport privind progresele înregistrate cuprinde exclusiv lucrări și/sau proiecte (de lucrări și studii) combinate¹², care conduc la dezvoltarea de noi infrastructuri sau la modernizarea/reabilitarea celor existente. Având în vedere criteriile de mai sus, asistența financiară din partea programului Orizont 2020, în cadrul căruia finanțarea este valabilă în general doar în cazul activităților de cercetare, nu este luată în considerare, ci este doar menționată într-o manieră agregată în capitolul 4.2.

Raportul se bazează, pe de o parte, pe studiul efectuat de experți externi¹³, însărcinați de Comisie cu facilitarea elaborării unui prim raport privind progresele înregistrate în dezvoltarea și implementarea rețelei transeuropene. Având în vedere că dezvoltarea bazei de date TENtec și a studiilor privind coridorul rețelei centrale (studii CRC) era încă în curs de desfășurare la momentul elaborării prezentului raport, studiul menționat a fost necesar pentru a aborda lacunele rămase în materie de informații, precum și aspectele legate de calitatea datelor. În același timp, datele deja disponibile în sistemul de informații TENtec¹⁴ au fost utilizate în măsura posibilului pentru a analiza realizarea din punct de vedere tehnic a TEN-T. Aceste date TENtec se bazează, în principal, pe două studii de colectare a datelor aflate în prezent în curs de desfășurare (lotul 1 privind Căile ferate, căile rutiere și aeroporturile și lotul 2 privind Porturile și căile navigabile interioare). Cu toate acestea, trebuie subliniat faptul că se așteaptă ca datele colectate și codificate în baza de date TENtec prin intermediul celor două studii să fie validate de statele membre până la finele anului 2017.

¹⁰ Formele de asistență financiară care trebuie raportate, altele decât cele prevăzute în temeiul Orientărilor TEN-T (MIE), sunt definite la articolul 49 alineatul (1) și includ Fondul de coeziune, Fondul european de dezvoltare regională, programul Orizont 2020, precum și împrumuturile și instrumentele de finanțare instituite de Banca Europeană de Investiții.

¹¹ A fost necesară includerea în calcul a bugetului Programului TEN-T, întrucât o parte a proiectelor pentru care se acordase asistență financiară în cadrul perioadei de finanțare 2007-2013 erau încă în curs de desfășurare în anii 2014-2015.

¹² Prin urmare, studiile nu intră în domeniul de aplicare al prezentului raport, întrucât acestea nu au drept rezultat direct progrese în implementarea rețelei TEN-T.

¹³ Studiu în temeiul articolului 49 alineatul (3): *Review of existing sources of information/data and support for the preparation of the progress report on the implementation of the TEN-T network* (Examinarea surselor de informații/a datelor existente și sprijin pentru elaborarea raportului privind progresele înregistrate în implementarea rețelei TEN-T), Panteia, prezentat în 2016.

¹⁴ Sistemul de informații TENtec al Comisiei Europene stochează date tehnice, geografice și financiare pentru analiza, gestionarea și luarea de decizii politice legate de TEN-T și de programul de finanțare aferent (MIE).

Prezentul studiu identifică sursele de date financiare și tehnice necesare pentru a evalua nivelul implementării rețelei TEN-T până la finele anului 2015. În ceea ce privește aspectele financiare, datele au fost colectate de la Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele (INEA), de la Direcția Generală Politică Regională și Urbană (DG REGIO) și de la Banca Europeană de Investiții (BEI).

Analiza implementării parametrilor tehnici ai TEN-T a fost realizată prin intermediul comparării informațiilor și a datelor stocate în sistemul de informații TENtec cu o serie de indicatori-cheie de performanță (ICP), definiți pe baza cerințelor privind infrastructura de transport, prevăzute în Regulamentul TEN-T. Aceasta a permis evaluarea nivelului actual al implementării TEN-T în ceea ce privește respectarea standardelor TEN-T pentru tipul de rețea și modul de transport.

În final, pentru a evalua stadiul realizării rețelei TEN-T până la finele anului 2015, nivelul investițiilor raportate pentru fiecare mod de transport a fost comparat cu nivelul actual al implementării tehnice, astfel cum este determinat de indicatorii-cheie de performanță selectați pentru a evalua rețeaua infrastructurii de transport.

Acest prim raport ar trebui considerat drept o lucrare în curs de desfășurare și un punct de plecare pentru elaborarea pe viitor a unui sistem de raportare TEN-T de calitate, fiabil și transparent, cu o mai bună măsurare a impactului investițiilor finanțate.

Rezultatele raportate ar trebui considerate ca fiind indicative, întrucât cartografierea și definirea progresului implementării TEN-T constituie o provocare continuă pentru organismele de reglementare naționale și pentru Comisie. La momentul actual, nu există un sistem de raportare și un proces comune care ar permite Comisiei să obțină seturi de date complete și armonizate privind proiecte TEN-T de la diverse surse la nivelul UE și la nivel național.

Utilizarea de metodologii, metode de calcul, scheme de plată și formate de date diferite de către organismele UE și statele membre implică riscul omisiunii sau al dublei contabilizări a proiectelor raportate și limitează semnificativ comparabilitatea datelor. Diferențele care apar între sistemele de raportare (de exemplu, gestiunea fondurilor directă sau partajată) au ca rezultat lacune însemnate în materie de informații și subminează și mai mult soliditatea datelor raportate¹⁵. În fine, sistemul de informații TENtec, pe lângă faptul că este cea mai adecvată sursă de date tehnice și geografice privind TEN-T, se află la ora actuală în plin proces de creștere a ratei sale de introducere a datelor și a calității acestora. Acești factori ar putea afecta în mod negativ fiabilitatea procesului de analiză a datelor pentru acest prim raport.

În acest context, este important să se exploreze posibile îmbunătățiri în ceea ce privește punerea în aplicare a articolului 49 alineatul (1) din Regulamentul TEN-T, care prevede că statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent, informații cu

¹⁵ Referitor la Fondul european de dezvoltare regională și la Fondul de coeziune, la momentul elaborării prezentului raport nu erau încă disponibile informații exacte la nivelul UE cu privire la partea din cheltuieli legată de TEN-T în perioada de raportare, acestea trebuind să fie estimate.

privire la progresele înregistrate în implementarea proiectelor, inclusiv date anuale pentru toate proiectele care beneficiază de finanțare din partea UE¹⁶.

3. STADIUL IMPLEMENTĂRII TEN-T: PROGRESE TEHNICE

Regulamentul TEN-T stabilește rețelele globală și centrală pe baza unei metodologii care utilizează criteriile obiective și praguri cantitative și care a fost utilizată de Comisia Europeană, de Parlamentul European și de Consiliu în procedura legislativă¹⁷. Rețelele centrală și globală sunt asociate unor cerințe tehnice și obiective prioritare definite.

Progresele efectuate în ceea ce privește realizarea TEN-T trebuie să fie raportate la aceste standarde tehnice cu ajutorul indicatorilor-cheie de performanță. Actualizarea periodică a definiției rețelei TEN-T și monitorizarea pragurilor cantitative care trebuie să fie îndeplinite formează, de asemenea, o parte integrantă a raportării progreselor.

3.1. Indicatori-cheie de performanță în sistemul de informații TENtec

În perioada 2014-2016, studiile privind coridorul rețelei centrale au identificat o serie de indicatori-cheie de performanță (ICP), în conformitate cu cerințele tehnice respective, care sunt comuni tuturor celor nouă coridoare ale rețelei centrale. Valorile-țintă pentru fiecare indicator-cheie de performanță au fost definite pe baza cerințelor prevăzute în Regulamentul TEN-T, cu referire, în special, la articolul 39. Obiectivul primar al indicatorilor-cheie de performanță este de a măsura evoluția coridoarelor TEN-T în decursul timpului și de a monitoriza nivelurile de conformitate a acestora cu standardele de calitate a infrastructurii prevăzute în Regulamentul TEN-T. Tabelul din anexa I prezintă lista indicatorilor-cheie de performanță și metoda de calcul folosită pentru a măsura progresele tehnice realizate în ceea ce privește rețeaua TEN-T. El include, de asemenea, diferitele valori pentru 2015, cunoscute la momentul elaborării prezentului raport.

În prezent, TENtec corelează informațiile geografice și datele privind parametrii tehnici ai infrastructurii TEN-T și permite utilizatorului să compileze informații cu ușurință și să creeze rapoarte și hărți oportune, care cuprind rețelele centrale și globale ale TEN-T¹⁸. Aceste baze de date încorporează datele colectate de la statele membre și oferă Comisiei mijloacele necesare pentru a identifica aspecte critice, „blocaje” în materie de transport, precum și aspecte legate de interoperabilitatea transfrontalieră.

Cu toate acestea, la momentul elaborării prezentului raport, o parte substanțială a datelor pentru diferite tronsoane și moduri nu a fost încă introdusă în TENtec, se confruntă cu probleme de calitate a datelor (de exemplu, inconsecvențe) sau încă așteaptă validare din partea statelor membre, după codificarea datelor în urma unor studii externe. În plus, calitatea informațiilor variază semnificativ de la un parametru la altul. De exemplu, rata de introducere a datelor este de 100 % doar pentru un indicator rutier și un indicator de aeroport. În ceea ce

¹⁶ În acest context, trebuie reamintit faptul că Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune sunt puse în aplicare prin intermediul gestiunii partajate între Comisie și statele membre.

¹⁷ Metodologia de planificare pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), document de lucru al serviciilor Comisiei, COM(2013) 940 final.

¹⁸ Opt categorii de date sunt disponibile în TENtec la momentul actual: Aeroporturi; Poduri; Baraje Ecluze; Căi navigabile interioare; Porturi; Feroviar; Rutier; Terminale feroviar-rutiere. În prezent există peste 300 de parametri tehnici disponibili pentru toate aceste categorii în ansamblu.

privește categoria feroviară, rata de introducere a datelor este relativ ridicată pentru unii parametri de bază (de exemplu, electrificarea, ecartamentul căilor ferate, sarcina pe osie), însă rămâne scăzută pentru alți parametri (de exemplu, implementarea ERTMS). Într-adevăr, în ceea ce privește implementarea ERTMS, momentan în TENtec sunt disponibile date doar pentru tronsoanele coridoarelor rețelei centrale. În cazul căilor navigabile interioare (IWW), parametrii pentru care sunt disponibile date în prezent permit calcularea doar a anumitor indicatori (de exemplu, la momentul actual nu sunt disponibile date pentru indicatori-cheie de performanță precum înălțimea admisibilă sub poduri). În sfârșit, disponibilitatea și calitatea informațiilor privind porturile și terminalele de marfă rămân relativ scăzute la momentul actual, deci rezultatele raportate ar trebui tratate ca fiind strict indicative.

În vederea creșterii calității datelor și a ratei de introducere a acestora în TENtec, în 2015 și 2016 au fost lansate studii dedicate privind colectarea datelor, care vor furniza rezultate în 2017 și 2018. În plus, studiile privind autostrăzile maritime și implementarea ERTMS cuprind elemente de colectare a datelor care, împreună, conduc la o acoperire globală a tuturor modurilor de transport.

Odată cu sporirea ratei de introducere a datelor în TENtec, calculul întregii serii de indicatori-cheie de performanță va permite măsurarea progreselor în implementarea tehnică a TEN-T, într-o manieră cuprinzătoare și fiabilă.

Prezentul raport privind progresele înregistrate prezintă doar partea din indicatorii-cheie de performanță care a putut fi calculată pe baza datelor disponibile la momentul actual în TENtec. În plus, trebuie subliniat faptul că seturile de date complete codificate la momentul actual de diversele studii TENtec au fost luate în considerare, indiferent dacă datele au fost sau nu validate până în prezent de statele membre. Aceasta înseamnă că datele lipsă pentru unele tronsoane și componente ale infrastructurii și/sau datele nevalidate pot avea un impact asupra solidității rezultatului final.

3.2. Implementarea tehnică a rețelei TEN-T per indicator-cheie de performanță

Pe baza sistemului actual de informații al TENtec, stadiul actual al implementării infrastructurii de transport TEN-T din punctul de vedere al conformității cu cerințele din Regulamentul TEN-T atinge valori între 75% și 100% pentru jumătate dintre indicatorii disponibili la momentul actual, în timp ce pentru restul indicatorilor acesta se află încă sub 75%.

Căi ferate

În ceea ce privește căile ferate, datele disponibile momentan arată că ecartamentul standard de 1435 mm este prezent pe 77 % din rețeaua feroviară centrală și pe 76 % din rețeaua feroviară globală. În ceea ce privește electrificarea, circa 81 % din rețeaua TEN-T (81,3 % pentru rețeaua centrală, 80,6 % pentru rețeaua globală) respectă cerința TEN-T. ERTMS este în funcțiune doar pe 9,5 % din tronsoanele coridoarelor rețelei centrale la finele anului 2015

(informațiile pentru celelalte tronsoane nu sunt încă disponibile), ceea ce sugerează nevoia clară de investiții suplimentare. În conformitate cu recent adoptatul Plan european de desfășurare (EDP) a ERTMS, se pare că se înregistrează mai multe progrese în medie în cazul rețelei centrale decât în cazul rețelei globale, fapt care poate fi interpretat drept un semn pozitiv al prioritizării cu succes a investițiilor. Într-adevăr, noul Plan european de dezvoltare stabilește obiective până în 2023, moment în care vor fi echipate 30-40 % din coridoarele rețelei centrale. În 2023, Planul european de dezvoltare a ERTMS va fi actualizat din nou, prevăzându-se datele exacte de implementare pentru restul coridoarelor în perioada 2024-2030.

Căi rutiere

În ceea ce privește căile rutiere, indicatorul principal calculat constă în numărul total de kilometri conformi cu tipurile autostradă/drum expres. Rezultatele arată că 74,5 % din rețeaua centrală este în prezent conformă cu standardul, în timp ce doar 58,1 % din căile rutiere ale rețelei globale îndeplinesc cerința. La acest moment, în TENtec nu sunt disponibile informații privind disponibilitatea combustibililor ecologici, întrucât disponibilitatea datelor este limitată și lipsește o abordare comună la nivelul statelor membre și al furnizorilor. În temeiul Directivei 2014/94/UE privind combustibilii alternativi, Comisia analizează însă în prezent cadrele naționale de politică pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi și a infrastructurii acestora. În plus, Comisia a finanțat un studiu privind „energia curată pentru implementarea infrastructurii de transport”, ale cărui rezultate au fost prezentate recent. Se preconizează că informații mai detaliate vor fi prezentate în cel de al doilea raport privind progresele înregistrate.

Porturi și căi navigabile interioare

Referitor la căile navigabile interioare, rețeaua centrală respectă deja în proporție de 95 % cerințele CEMT pentru clasa IV, este conformă în proporție de 79,6 % în ceea ce privește implementarea RIS și în proporție de 68 % în ceea ce privește pescajul admisibil de 2,5 m.

Referitor la porturile maritime, indicatorul privind conexiunea cu sistemul feroviar arată conformitatea deplină cu cerințele TEN-T. Acest indicator va fi însă îmbunătățit pentru a include, de asemenea, nevoia de a aduce unele îmbunătățiri în vederea sporirii capacității de transport de marfă. Rata de conexiune cu căile navigabile interioare din clasa IV CEMT este de 46 % pentru rețeaua centrală și de 9 % pentru rețeaua globală. Cu toate acestea, datele privind căile navigabile interioare și porturile ar trebui tratate cu precauție, întrucât informațiile din baza de date TENtec fie nu sunt încă validate de statele membre, fie nu sunt deloc disponibile. Astfel, în cel din urmă caz, statisticile pentru acești indicatori-cheie de performanță au fost bazate pe rezultatele studiului în temeiul articolului 49 alineatul (3).

Aeroporturi

În ceea ce privește aeroporturile, Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 prevede că doar aeroporturile centrale care sunt marcate cu o stea în anexa 2 la regulament (în total 38 de aeroporturi) fac obiectul obligației de la articolul 41 alineatul (3), și anume de a fi conectate la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport până în 2050 (cu excepția cazurilor în care constrângeri de natură fizică împiedică astfel de conexiuni) și de a fi integrate, ori de câte ori este posibil, în rețeaua feroviară de mare viteză, ținându-se seama

de prognoza traficului. În 2015, 23 dintre cele 38 de aeroporturi ale rețelei centrale (60,5 %) care fac obiectul acestei obligații erau deja conectate la căile feroviare. Aceste date se bazează pe date foarte fiabile, cu o rată de înregistrare a datelor care a atins 100 % pentru acest indicator.

3.3. Actualizare tehnică a definiției rețelei TEN-T

Comisia Europeană asigură monitorizarea îndeaproape a parametrilor tehnici ai componentelor infrastructurii rețelei TEN-T. Articolul 49 alineatul (4) din Regulamentul TEN-T prevede expres posibilitatea de a adopta acte delegate în scopul adaptării anexelor I și II astfel încât să se țină seama de posibilele schimbări datorate pragurilor cantitative de stabilire a componentelor infrastructurii rețelei globale.

Comisia a lansat procesul de actualizare în cadrul reuniunii comitetului TEN-T desfășurate la 30 septembrie 2015 și a consultat experți ai autorităților competente din statele membre, în prezența unor experți ai Parlamentului European, în cadrul reuniunilor din 9 decembrie 2015, 16 martie și 28 septembrie 2016. Aceasta a condus la adoptarea, la 7 decembrie 2016, a unui act delegat care se estimează că va intra în vigoare după perioada de control de două luni a Parlamentului European și a Consiliului.

Adaptările listei și ale hărților în sensul acestui act delegat s-au bazat pe pragurile cantitative prevăzute la articolele 14, 20, 24 și 27 din Regulamentul TEN-T. Ele s-au fondat pe cele mai recente statistici Eurostat disponibile și relevante, precum și pe informații furnizate de statele membre și de alte surse pertinente în ceea ce privește progresele înregistrate în finalizarea rețelei. Acest exercițiu a condus la prezentarea unui număr de 250 de cereri de modificare, dintre care 235 au fost aprobate și integrate în conformitate cu dispozițiile articolului 49 alineatul (4) din regulament.

Adaptările au avut ca rezultat includerea de noduri în temeiul articolului 49 alineatul (4) litera (a) precum porturi interioare, porturi maritime, terminale feroviar-rutiere, platforme logistice și aeroporturi. Ele au condus, de asemenea, la ajustări ale rețelei feroviare, rutiere și a căilor navigabile interioare, pe baza informațiilor furnizate de statele membre în cauză, în vederea reflectării progreselor înregistrate în ceea ce privește finalizarea rețelei în temeiul articolului 49 alineatul (4) litera (c). Cu toate acestea, adaptările nu au cuprins excluderi în temeiul articolului 49 alineatul (4) litera (b), întrucât această evaluare ar fi fost relevantă doar dacă era efectuată la șase ani după adoptarea regulamentului. Într-adevăr, aplicarea pragurilor de excludere ar fi evidențiat cazuri în care anumite componente ale infrastructurii ar fi fost atât sub pragul aplicat inițial, cât și sub noul prag de includere. Prin urmare, aceste elemente nu au fost luate în considerare pentru exercițiul de actualizare, în etapa actuală.

4. STADIUL IMPLEMENTĂRII TEN-T: PROGRESE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INVESTIȚIILE SPRIJINITE PRIN COFINANȚARE DIN PARTEA UE

4.1. Utilizarea asistenței financiare în 2014 și 2015

Pe parcursul anilor 2014 și 2015, investițiile totale efectuate de instituțiile UE din sursele financiare ale acestora (și anume TEN-T/MIE, FEDR/FC și împrumuturi BEI) în infrastructura rețelei centrale și a rețelei globale TEN-T au atins valoarea de **30,67 miliarde EUR** în toate cele 28 de state membre. Această sumă totală pentru investiții din partea UE include doar investiții legate de lucrări și de proiecte combinate de lucrări/studii. Pe lângă

aceasta, în jur de 1,1 miliarde EUR de asistență financiară UE au fost alocate în temeiul unor acorduri de grant proiectelor de studii în 2014 și 2015. Din acestea, în jur de 931,5 milioane EUR au fost acordate în cadrul programului MIE-Transport; iar suma de 160,1 milioane EUR, în cadrul programului TEN-T. În plus, 512,9 milioane EUR au fost alocate în 2014 și 2015 pentru proiecte de cercetare în domeniul transporturilor în cadrul programului Orizont 2020.

MIE

În ceea ce privește cheltuielile din fostul program TEN-T și actualul Mecanism pentru interconectarea Europei, granturile reprezintă 7 % din investițiile totale ale UE în infrastructura TEN-T. Deși cheltuielile MIE/TEN-T ajung la doar 2,1 miliarde EUR în perioada de raportare¹⁹, trebuie menționat faptul că aproximativ 12,7 miliarde EUR sunt prevăzute pentru 263 de proiecte selectate în cadrul primei cereri de propuneri a MIE în 2014 și o sumă suplimentară de 6,6 miliarde EUR este prevăzută pentru 189 de proiecte selectate în cadrul celei de a doua cereri de propuneri a MIE în 2015 (și angajate legal în 2016). În plus, Comisia a susținut (prin bugetul MIE) acțiunile de sprijin ale programului axate pe pregătirea de proiecte, pe consolidarea capacităților în cadrul administrațiilor naționale, precum și pe sprijinirea instituirii de coridoare ale rețelei centrale. Astfel, se poate preconiza că proporția MIE din cheltuielile totale ale UE pentru rețeaua TEN-T va crește semnificativ în decursul următorilor ani, mai multe proiecte aflându-se în faza de punere în aplicare.

Fondurile ESI

Aproape jumătate din sprijinul acordat de UE în perioada 2014-2015 pentru punere în aplicare provine din Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune (FC), care, împreună, reprezintă aproximativ 48 % (echivalentul a 14,8 miliarde EUR) din toate investițiile în TEN-T cu sprijin din partea UE. Cota raportată a Fondului de coeziune nu ia în considerare partea de alocare din cadrul Fondului de coeziune transferată în vederea sprijinirii proiectelor de transporturi aferente rețelei centrale în cadrul MIE²⁰.

Ar trebui subliniat faptul că partea din buget susmenționată alocată fondurilor structurale și de investiții europene (fondurile ESI) reprezintă o aproximare, întrucât datele exacte privind cheltuielile efective în legătură cu TEN-T în 2015 nu erau disponibile la nivelul UE la momentul elaborării prezentului raport.

Pe lângă cheltuielile efective, ar trebui menționat faptul că angajamentele luate de fondurile ESI în favoarea proiectelor legate de TEN-T în cadrul perioadei de programare 2014-2020 au fost estimate la aproximativ 8 miliarde EUR pentru 2014 și 2015.

BEI și FEIS

Volumul raportat de împrumuturi BEI semnate în 2014 și 2015 ajunge la 13,7 miliarde EUR. Ele au sprijinit 69 de operațiuni de transport aferente rețelei TEN-T în perioada raportată.

¹⁹ Un număr total de 298 de proiecte au primit sprijin în valoare de 2,1 miliarde EUR din bugetul MIE/TEN-T în perioada raportată.

²⁰ În vederea ameliorării finalizării proiectelor de transporturi – în special a celor transfrontaliere – care au o valoare adăugată europeană ridicată, o parte din alocarea din cadrul Fondului de coeziune (11 305 500 000 EUR) a fost transferată pentru finanțarea proiectelor de transporturi aferente rețelei centrale de transport sau a celor care au legătură cu prioritățile orizontale în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune în cadrul MIE.

Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) a fost lansat în noiembrie 2014. Perioada 2014-2015 a fost dedicată, în principal, stabilirii noilor instrumente și a diverselor inițiative și măsuri preconizate în temeiul celor trei piloni ai Planului de investiții pentru Europa.

Resurse naționale mobilizate

Ar trebui menționat că cofinanțarea din partea UE a proiectelor de infrastructură de transport, care variază între 20 % și 85 %, necesită existența unor fonduri suplimentare, deseori puse la dispoziție prin finanțări naționale efectuate de statele membre. Prin urmare, pentru a beneficia de fonduri din partea UE, statele membre alocă resurse bugetare naționale considerabile pentru proiectele care sprijină prioritățile UE. În 2014 și 2015, cei 2,1 miliarde EUR investiți de la bugetul MIE/TEN-T au fost cofinanțați cu investiții de peste 6 miliarde EUR provenite din alte surse, în primul rând de la bugetele naționale ale statelor membre.

4.2. Consolidarea cadrului strategic pentru investiții în domeniul transporturilor

La finele anului 2013, s-a convenit asupra unui nou plan de execuție pentru dezvoltarea coloanei vertebrale a sistemului de transport al UE, prin adoptarea orientărilor revizuite pentru rețeaua TEN-T de către Parlamentul European și Consiliu. Acesta constituie un angajament în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport a cărei punere în practică pe teren va dura decenii, va necesita o sumă estimativă de 1,5 trilioane EUR în investiții și va include un număr mare de părți interesate publice și private. O întreprindere de o asemenea magnitudine, complexitate și costuri necesită o temelie solidă în ceea ce privește deciziile în materie de politică și de investiții.

În 2014 și 2015 s-au depus eforturi considerabile pentru a consolida cadrul strategic pentru proiecte de transporturi dincolo de dispozițiile Regulamentului TEN-T și, prin urmare, pentru a spori astfel securitatea planificării pentru investitori.

Pe baza propunerii prezentate de coordonatorii europeni, statele membre au convenit asupra unor planuri de lucru detaliate pentru cele nouă coridoare ale rețelei centrale TEN-T. Un Plan european de desfășurare a ERTMS a fost adoptat în decembrie 2016, iar un Plan detaliat de punere în aplicare a autostrăzilor maritime a fost propus de coordonatorul european²¹.

O parte considerabilă din bugetul MIE a fost alocată pentru proiecte de infrastructură de transport aferente TEN-T, furnizând în special sprijin financiar pentru rețeaua centrală și proiectele și activitățile orizontale identificate în partea I din anexa la Regulamentul MIE. În scopul concentrării eforturilor în această privință, se acordă prioritate proiectelor de interes comun, astfel cum au fost definite în Regulamentul TEN-T.

În mod similar, sprijinul din cadrul Fondului de coeziune și al FEDR este furnizat pentru TEN-T și pentru alte infrastructuri de transport care au fost identificate ca fiind o prioritate în ceea ce privește dezvoltarea TEN-T și/sau a statului membru și a regiunii în cauză.

În 2014 și 2015 s-au depus eforturi considerabile în vederea finalizării programării pentru perioada 2014-2020: Fondul de coeziune și FEDR vor continua să ofere un sprijin semnificativ pentru dezvoltarea rețelei TEN-T (în jur de 34 de miliarde EUR) în anii următori, în special în statele membre și în regiunile mai puțin dezvoltate, unde încă sunt necesare eforturi considerabile pentru a remedia elementele lipsă și pentru a înlătura blocajele din

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>.

rețelele de transport. În plus, fondurile ESI vor sprijini proiectele de infrastructură de transport naționale, regionale și locale care nu sunt localizate pe rețeaua TEN-T, precum și achiziționarea de material rulant.

Acesta este un element crucial în ceea ce privește construirea unui sistem de transport „din ușă în ușă” unitar care răspunde necesităților în materie de transport de mare distanță și transfrontalier, precum și în ceea ce privește mobilitatea locală. În toate statele membre, politica de coeziune va sprijini o tranziție către un sistem de transport multimodal, inteligent și mai durabil.

În plus, astfel cum se solicită prin condiționalitatea ex ante pentru acordarea de sprijin financiar din Fondul de coeziune și FEDR în temeiul obiectivului tematic 7 (transport durabil), au fost elaborate planuri globale de transport la nivel național și regional în 20 de state membre, inclusiv proiecte în stadiu de maturitate aflate în curs de dezvoltare și măsuri de consolidare a capacității administrațiilor și a beneficiarilor.

Elaborarea acestor planuri globale de transport a reprezentat un important pas înainte: acestea stabilesc în detaliu modul în care dezvoltarea TEN-T va fi preluată și dezvoltată în 20 de state membre și în numeroase regiuni ale Uniunii (unde Fondul de coeziune/FEDR oferă cofinanțare). În plus, acestea oferă o bază pentru o dezvoltare echilibrată și complementară a infrastructurii non-TEN-T la nivel național, regional și local. Acesta reprezintă un pas important în ceea ce privește asigurarea faptului că dezvoltarea TEN-T nu este realizată izolat, ci ca parte dintr-un efort amplu de dezvoltare a unui sistem „din ușă în ușă” unitar care asigură transportul de mare distanță și transfrontalier, precum și mobilitatea locală.

În acest context, trebuie menționat, de asemenea, că în 2013 Comisia a prezentat un concept nou pentru dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. În cursul perioadei de programare 2014-2020, multe zone urbane din UE vor beneficia de sprijinul din Fondul de coeziune și FEDR pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a unor astfel de planuri. A fost programată suma de aproximativ 12,5 miliarde EUR în vederea sprijinului pentru infrastructura de transport urban curat și pentru promovare, la care se adaugă aproximativ 3,5 miliarde EUR pentru sisteme de transport inteligente și mobilitate ușoară. Aceste investiții vor contribui la creșterea performanței nodurilor urbane, reducerea congestionării, înlăturarea blocajelor în cadrul TEN-T și îmbunătățirea conectivității „pe ultimul kilometru”.

4.3. Mobilizarea de capital privat pentru punerea în aplicare a TEN-T

În pofida contribuțiilor financiare mari din partea UE pentru infrastructura de transport aferente rețelei TEN-T, principala provocare în materie de finanțare le revine în continuare statelor membre. Dezvoltarea de surse de finanțare sustenabile și suficiente (atât publice, cât și private) este de o importanță majoră pentru depășirea deficitului de finanțare disponibilă la momentul actual.

Sprijinul din partea Fondului de coeziune, a FEDR și a MIE, deși semnificativ (circa 60 de miliarde EUR pentru investiții în TEN-T în 2014-2020), este relativ modest în comparație cu nevoile de investiții identificate în cazul rețelei centrale și al celei globale. Prin urmare, asigurarea unui impact maxim al fondurilor UE necesită o utilizare coordonată și bine direcționată atât a granturilor, cât și a instrumentelor financiare acolo unde acestea pot cataliza investiții private.

Datorită condiționalităților ex ante privind transporturile, există condiții-cadru eficace pentru investițiile din fondurile ESI în sectorul transporturilor (planuri globale de transport la nivel național sau regional și capacitate administrativă suficientă). Datorită acestui fapt, se sprijină planificarea investițiilor în domeniul transporturilor, atât din surse publice, cât și private. O rezervă realistă și matură de proiecte cu sprijin din FC/FEDR dezvoltată în contextul acestui exercițiu oferă o bază pentru coordonare, sinergii și complementarități cu MIE și cu FEIS.

Finanțarea privată se bazează adesea pe scheme de parteneriat public-privat (PPP). Fondurile UE (cum ar fi MIE) pot fi utilizate pentru a îmbunătăți profilurile de risc și a consolida angajamentele contractuale ale parteneriatelor public-private, sporindu-le astfel vandabilitatea. Aceasta le permite promotorilor de proiecte de infrastructură eligibile să atragă finanțare privată suplimentară din partea investitorilor instituționali precum companiile de asigurări și fondurile de pensii. Fondurile ESI pot fi utilizate pentru a sprijini proiecte de infrastructură strategice care pun în comun alte resurse financiare, fie sub formă de cofinanțare publică și privată națională, de finanțare oferită de BEI sau, mai recent, de finanțare oferită utilizând capacitatea de suportare a riscurilor a FEIS²².

În vederea sporirii – acolo unde este posibil – a efectului de pârghie al resurselor UE (FC, FEDR, MIE) asupra altor surse de finanțare, Comisia recurge la soluții de finanțare inovatoare, care pot fi transformate în mai multe tipuri diferite de instrumente de sprijin, de exemplu prin instrumente de partajare a riscului implementate în comun cu Banca Europeană de Investiții. Astfel de instrumente pot mobiliza volume de investiții care multiplică de șase ori (investițiile în capital) până la de 15 ori (instrumente de partajare a riscului cum ar fi obligațiunile pentru finanțarea proiectelor) componenta grantului. Soluțiile de finanțare inovatoare propuse de Comisie valorifică experiența acumulată cu instrumentele precedente, în special Fondul Marguerite și Instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-T (LGTT).

Cel mai remarcabil exemplu de un astfel de instrument este faza-pilot a inițiativei de emisie de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte (PBI), care a fost preluată în cadrul programului MIE în trei sectoare: al transporturilor, al energiei și al tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC). Mecanismul atrage fonduri suplimentare permițând promotorului proiectului sau potențialului beneficiar să obțină finanțarea datoriei pe piețele de capital (sub formă de obligațiuni) pentru a susține financiar proiecte paneuropene de infrastructură cu valoare adăugată UE ridicată.

În 2014 și 2015, acest sprijin din partea mecanismului de obligațiuni pentru finanțarea proiectelor (PBI) a fost aprobat pentru extinderea autostrăzii A7 din Germania²³; construcția noii legături de autostradă A11 în Belgia²⁴; și extinderea portului Calais în Franța. Cel din urmă reprezintă, de asemenea, un prim exemplu de utilizare combinată a instrumentelor financiare inovatoare (PBI) și a granturilor MIE²⁵.

²² Cu toate acestea, finanțarea BEI cu sprijin FEIS poate fi considerată ca nefiind cofinanțare națională.

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm>

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>

²⁵ Obligațiunea pentru finanțarea proiectelor a fost utilizată pentru a reduce costul datoriei și, prin urmare, pentru a reduce nevoia de sprijin public, în timp ce granturile MIE au fost utilizate pentru a acoperi costurile eligibile rămase pentru activități cu valoare adăugată UE ridicată.

Instrumentul de datorie al MIE (ID MIE) cu Banca Europeană de Investiții, care este operațional din iulie 2015, are drept obiectiv sprijinirea proiectelor de interes comun în care instrumentul poate facilita accesul la capital împrumutat de la instituții de creditare comerciale, investitori instituționali sau împrumuturi principale de la Banca Europeană de Investiții.

Comisia ia măsuri suplimentare pentru a asigura faptul că sinergiile dintre fondurile UE și sprijinul acordat de Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) sunt valorificate într-un mod eficace în vederea mobilizării de finanțare privată pentru investiții strategice în domeniul transporturilor în cadrul UE. Comisia a publicat deja orientări practice²⁶ cu privire la combinarea și utilizarea într-o manieră complementară a fondurilor ESI și a FEIS și continuă să simplifice în continuare cadrul general pentru a dezvolta o astfel de diversificare a surselor de finanțare prin intermediul fondurilor și al instrumentelor. În 2015, patru proiecte de transporturi au fost semnate și alte trei au fost aprobate de EFSI, însumând peste 1,5 miliarde EUR în împrumuturi UE²⁷.

Un exemplu de combinare a resurselor de granturi în cadrul MIE cu resurse obținute prin FEIS îl reprezintă proiectul privind „Accesibilitatea infrastructurilor portuare” (*Accessibility Ports Infrastructure*) în Spania. O garanție FEIS a permis BEI și ICO (bancă națională de promovare) să sprijine cu împrumuturi punerea în comun a proiectelor privind accesibilitatea portuară în Spania în vederea conectării a 13 porturi identificate în prealabil ale rețelei transeuropene de transport în perioada 2015-2020. Investiția totală (legată de partea proiectului care ține de FEIS) se ridică la 425 de milioane EUR. Împrumuturile BEI și ICO au fost completate de cofinanțare din cadrul MIE pentru unele dintre proiecte²⁸.

Comisia dezvoltă un mecanism de combinare inovator, prin combinarea de granturi din cadrul programului Mecanismul pentru interconectarea Europei cu instrumente disponibile în cadrul Fondului european pentru investiții strategice și cu finanțare privată. Comisia a publicat un program de lucru și o cerere de propuneri la 8 februarie 2017 cu scopul de a combina granturi MIE în valoare de 1 miliard EUR cu finanțare FEIS sau cu alte surse de capital privat.

5. DEFINIȚIA STRATEGIEI DE RAPORTARE

Acest prim raport privind progresele înregistrate ar trebui, de asemenea, să propună un mecanism de monitorizare și raportare care să îi permită Comisiei să își îndeplinească obligațiile de raportare, astfel cum se prevede la articolul 49 alineatul (3) din Regulamentul TEN-T. Aceasta se referă, în special, la consolidarea strategiei folosite pentru raportarea de către statele membre în temeiul articolului 49 alineatele (1) și (2) din Regulamentul TEN-T. În vederea instituirii unor mecanisme de monitorizare și raportare de calitate și coerente, strategia ia în considerare toate sursele de informații și toate datele disponibile și este consecventă în ceea ce privește aplicarea Regulamentului TEN-T în conformitate cu obiectivele și prioritățile sale.

Deficiențele identificate în prezentul raport arată că este necesară o îmbunătățire în continuare a calității informațiilor și a metodologiilor aplicate pentru colectarea și prelucrarea datelor la nivelul UE. Pentru a garanta armonizarea necesară a datelor, pe viitor Comisia va utiliza un șablon comun completat în prealabil pentru colectarea de date privind sursele financiare UE

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf.

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>.

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>

ca parte din strategia sa de raportare. Acest lucru ar trebui să permită crearea unei baze de date comune și armonizate care să cuprindă toate informațiile relevante privind proiectele TEN-T cu finanțare UE de la autoritățile relevante ale statelor membre. În acest context, ar trebui menționat că EUROSTAT nu colectează date referitoare la cheltuielile privind infrastructura de transport și, mai exact, privind TEN-T, întrucât acest lucru nu este prevăzut de temeiul juridic relevant.

În plus, mecanismul de raportare ar trebui să îi permită Comisiei să indice modul în care diversele aporturi (de exemplu, fonduri UE, finanțare BEI, fonduri private antrenate) fac posibile realizările (de exemplu, construcția de infrastructură, STI implementat) și, în cele din urmă, contribuie la măsurarea rezultatelor (de exemplu, eficiența transporturilor, capacitatea de transport călători/marfă, securitate, decarbonizare) și a impacturilor estimate (de exemplu, creștere economică, locuri de muncă). Această analiză s-ar baza pe evaluarea realizată în contextul planurilor de lucru privind coridorul rețelei centrale (CRC).

O altă barieră principală în ceea ce privește dezvoltarea rețelei TEN-T constă în lipsa unei surse comune de informații fiabile privind stadiul actual al rețelei, evoluția sa, precum și proiectele și investițiile în curs de desfășurare. Această cerință ar trebui să fie abordată prin intermediul sistemului de informații TENtec. TENtec stabilește deja un sistem de informații armonizat pentru infrastructura de transport, susținut de un temei juridic solid²⁹.

Dat fiind faptul că dezvoltarea TEN-T se desfășoară prin implementarea rețelelor centrală și globală, este necesar să se asigure disponibilitatea și caracterul complet al informațiilor prin intermediul codificării la timp a datelor calitative în TENtec. Una dintre nevoile generale de îmbunătățire identificate în prezentul raport se referă în special la creșterea ratei de introducere a datelor în sistem. Este necesară sporirea conținutului de informații și consolidarea acestuia în ceea ce privește acuratețea, caracterul complet și consecvența, în colaborare cu statele membre și în cadrul instituțiilor și al organismelor UE în cauză.

Studiile inițiate de Comisie au ca scop asigurarea disponibilității în TENtec a unui set de date de înaltă calitate și cu acoperire suficientă privind stadiul de dezvoltare al infrastructurii TEN-T. Exercițiul de colectare a datelor TENtec aflat în curs de desfășurare își propune în prezent să evalueze și să verifice datele TENtec existente sub aspectul calității și al consecvenței acestora. Studiile urmează, de asemenea, un plan de colectare a datelor predefinit pentru a identifica toate sursele de date relevante în funcție de țară și de parametrul tehnic. Datele sunt colectate per secțiuni de rețea geografică și per nod și oferă un nivel ridicat de detaliu. Prima etapă din procesul de colectare a datelor se apropie de final și va permite statelor membre să valideze datele nou-codificate. Studiile vor fi finalizate până la sfârșitul anului 2017, având ca rezultat actualizarea datelor TENtec din 2014 și 2015. În următorul raport privind progresele înregistrate, indicatorii parametrilor tehnici vor fi recalculați, întrucât se preconizează că datele vor fi de calitate superioară.

Pe termen lung, necesitatea ca statele membre să completeze anual, în mod regulat, informațiile privind infrastructura TEN-T, reprezintă un aspect crucial. Studiile TENtec vor furniza Comisiei documentarea surselor de date și a metodologiei aplicate pentru identificarea fiecărui parametru, permițând o actualizare facilă a bazei de date. Aceasta ar trebui să faciliteze codificarea datelor privind informațiile solicitate pe viitor de statele

²⁹ Regulamentul TEN-T nr. 1315/2013 prevede la articolul 49 cerințe conform cărora statele membre trebuie să transmită date anuale către TENtec, iar Comisia trebuie să se asigure că TENtec poate fi accesat cu ușurință.

membre. În plus, procesul de raportare actual indică faptul că ar trebui dezvoltată încărcarea automată.

Atât timp cât datele tehnice din TENtec sunt incomplete, toate tronsoanele și componentele infrastructurii care nu au fost actualizate în sistem ar trebui considerate ca nefiind în conformitate cu cerințele TEN-T. Aceasta ar elimina cazuri în care indicatorul arată conformitatea deplină cu standardele TEN-T ca rezultat al ratei scăzute de introducere a datelor pentru o anumită componentă a infrastructurii.

Raportarea biennială privind evoluția implementării TEN-T ar putea, de asemenea, să beneficieze de pe urma stabilirii unui calendar clar pentru transmiterea viitoarelor rapoarte privind progresele înregistrate. Colectarea, prelucrarea și analiza datelor financiare și tehnice dintr-o perioadă de punere în aplicare a TEN-T de 2 ani necesită timp însemnat și resurse semnificative. O mare parte din informațiile financiare este disponibilă până la finalul celui de al doilea sau de al treilea an după alocarea de fonduri. În mod similar, raportarea datelor tehnice privind infrastructura construită sau modernizată recent este adesea întârziată și poate include informații incomplete sau eronate. Prin urmare, pentru a furniza o analiză solidă, comparativă și agregată (comparație cu perioadele de raportare anterioare) a progreselor bienniale în implementarea TEN-T, Comisia urmărește să aplice o regulă „N+2”, pentru a putea să publice rapoartele privind progresele înregistrate la doi ani după încheierea fiecărei perioade de raportare.

În cele din urmă, evaluarea datelor existente în sistemul TENtec i-a permis Comisiei să elaboreze o serie de idei preliminare privind modul de îmbunătățire și de dezvoltare în continuare a metodologiei pentru analiza datelor TENtec. În contextul studiilor CRC aflate în curs de desfășurare, Comisia analizează în prezent impactul infrastructurii TEN-T asupra mediului și schimbărilor climatice, precum și asupra creșterii economice și locurilor de muncă. În plus, se va efectua un studiu privind impactul global asupra creșterii economice și locurilor de muncă care ar putea fi obținut prin realizarea rețelei centrale TEN-T. Această analiză va conduce la definirea de noi indicatori-cheie de performanță pentru proiecte, care ar putea fi adăugați la cerințele tehnice existente, în cadrul viitoarelor rapoarte privind progresele înregistrate. Acest aspect va trebui să fie analizat în continuare în următorul raport privind progresele înregistrate, când rata de introducere a datelor în TENtec și calitatea acestora vor fi semnificativ sporite.

6. CONCLUZIE

Ca element final al raportului privind progresele înregistrate în ceea ce privește TEN-T, articolul 49 alineatul (3) din Regulamentul TEN-T prevede obligația Comisiei de a analiza dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. În consecință, acest ultim capitol compară nivelul de investiții în implementarea proiectului, astfel cum este raportat în capitolul 4, cu stadiul de punere în aplicare tehnică, descris în capitolul 3, pentru a prezenta o evaluare a progresului global înregistrat în ceea ce privește dezvoltarea rețelei TEN-T în decursul anilor 2014 și 2015. Analiza oferă concluzii pentru rețeaua centrală și pentru cea globală, evaluând bilanțul rețelei și formulând concluzii cu privire la nivelurile de investiții și la rezultatele obținute în ceea ce privește conformitatea infrastructurii.

Dacă sprijinul financiar pentru dezvoltarea rețelei TEN-T, oferit de UE sub formă de granturi, este defalcat în funcție de ponderea modală, cel mai mare volum de investiții este raportat ca fiind cel pentru sistemul feroviar, care a absorbit un procent de 51,5 % din cheltuielile totale în 2014 și 2015. Ponderea investițiilor în infrastructura rutieră a ajuns la 30,6 % din

cheltuielile totale, urmată de 9,2 % pentru porturi și autostrăzi maritime, 5,5 % pentru aeroporturi (inclusiv SESAR), 2,1 % pentru infrastructura multimodală și 1,1 % pentru căile navigabile interioare.

Cel mai mare nivel de investiții raportat în cazul sistemului feroviar (51,5 % din investițiile totale) este în concordanță cu nivelurile mai scăzute de conformitate pentru jumătate dintre indicatorii feroviari (mai puțin de 75 % pentru ERTMS, sarcina pe osie și lungimea trenului), precum și cu obiectivul general de politică TEN-T de sprijinire a modurilor de transport cu emisii reduse de dioxid de carbon și durabile. Acest fapt este demonstrat în continuare de sprijinul acordat în cadrul TEN-T și al Mecanismului pentru interconectarea Europei, unde sprijinul global pentru proiecte feroviare în 2014-2015 a fost peste dublul valorii finanțării oferite pentru toate celelalte moduri de transport laolaltă (70 % din cheltuielile totale TEN-T/MIE).

În ceea ce privește sistemul rutier, indicatorii de conformitate tehnică se situează la doar 75 % în cazul rețelei centrale și la 58 % în cazul celei globale. În această privință, nivelul de investiții este relativ ridicat, el fiind egal cu 30,6 % din cheltuielile totale. În medie, investițiile mai mari în infrastructura rutieră s-au efectuat în statele membre care beneficiază de fonduri de coeziune, astfel cum este demonstrat de contribuția financiară relativ însemnată acordată din FEDR și Fondul de coeziune. Prin contrast, cota de cheltuieli TEN-T/MIE dedicate infrastructurii rutiere s-a ridicat la doar 3 % în 2014 și 2015.

În ceea ce privește căile navigabile interioare, nivelul de investiții a fost foarte scăzut, ajungând la doar 1,1 % din investițiile totale realizate în TEN-T (chiar dacă se preconizează că cifra va crește având în vedere angajamentele efectuate de MIE în 2014 și 2015). Dacă, în cazul implementării RIS, s-a atins deja procentul de conformitate de 79 % și de 95 % pentru clasa IV CEMT, pescajul admisibil este încă departe de a fi conform (68 %), ceea ce ar putea sugera nevoia mai multor investiții în infrastructura căilor navigabile interioare pe viitor. În acest context, ar trebui luată în considerare creșterea finanțării din partea UE.

În cazul porturilor maritime, conexiunea feroviară, atât în ceea ce privește rețeaua centrală, cât și cea globală, este deja pe deplin conformă, conform datelor din TENtec. Cu toate acestea, există în continuare numeroase probleme de capacitate pe tronsoanele de căi feroviare care duc la porturi. Nivelul de investiții cu o pondere de 9,2 % nu a abordat problema conexiunilor la căile navigabile interioare de clasa IV CEMT, unde rata de conformitate este de 46 % pentru rețeaua centrală și de numai 9 % pentru rețeaua globală.

Referitor la aeroporturi, nivelul de investiții rămâne relativ scăzut (5,5 %) chiar dacă rata de conformitate în ceea ce privește conexiunile feroviare atât în cazul rețelei centrale (35,5 %), cât și al celei globale (12,2 %) este foarte scăzută.

În ansamblu, se poate presupune că în majoritatea cazurilor continuă să fie necesare îmbunătățiri și investiții semnificative în vederea atingerii obiectivelor Regulamentului TEN-T.

Având în vedere această presupunere, prezentul raport oferă o imagine mai degrabă pozitivă privind progresele înregistrate până în prezent în ceea ce privește rețeaua centrală și cea globală TEN-T. Într-adevăr, părți semnificative din TEN-T prezintă deja un nivel ridicat de conformitate cu cerințele din Regulamentul TEN-T. Nivelul cheltuielilor cu diferitele componente ale infrastructurii TEN-T, efectuate din surse UE, răspunde în general necesităților în materie de investiții și reflectă obiectivele TEN-T de politică a transporturilor

precum accesibilitate sporită, integrare modală, interoperabilitate, durabilitate, reducerea nivelului de emisii, protecția mediului și promovarea soluțiilor de mobilitate inovatoare. În rapoartele viitoare, nivelul investițiilor la scara statelor membre trebuie să fie analizat în detaliu, pentru a se completa imaginea de mai sus sub aspectul priorităților în materie de investiții și al nevoilor financiare care țin de conformitatea tehnică a rețelei.

În concluzie, primii doi ani de punere în aplicare a noii abordări în materie de politică arată că au fost instituite cu succes o gamă largă de instrumente diferite în vederea realizării TEN-T. Progresele înregistrate în implementarea de proiecte în acest scop trebuie acum să fie monitorizate cu atenție și în mod continuu, pentru a asigura finalizarea rețelei centrale, inclusiv a coridoarelor sale, până în 2030 și finalizarea rețelei globale până în 2050.

Anexa 1 - Indicatori-cheie de performanță și metoda de calcul utilizată pentru a măsura implementarea tehnică a rețelei TEN-T

<i>Mod</i>	<i>Indicator</i>	<i>Călători (C) Mărfuri (M)</i>	<i>Unitate</i>	<i>Calcul</i>	<i>Obiectiv (în 2030 pentru rețeaua centrală) (în 2050 pentru rețeaua globală)</i>	<i>Valoare în 2015</i>	<i>Rata de introducere a datelor</i>	<i>Observații</i>
Feroviar	Electrificare	C/M	%	<i>Km electrificați din rețeaua feroviară ca proporție din km de rețea feroviară relevanți.</i>	100%	81,3 % (centrală) 80,6 % (globală)	95,9 % (centrală) 96,2 % (globală)	Bazat pe datele TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru
	Ecartamentul căilor ferate 1435mm	C/M	%	<i>Ecartament standard (1435mm) al căilor ferate ca proporție (%) din km de rețea feroviară relevanți.</i>	100%	77 % (centrală) 75,8 % (globală)	98,2 % (centrală) 98,7 % (globală)	Bazat pe datele TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru
	Implementarea ERTMS	C/M	%	<i>Lungimea de funcționare permanentă atât a ERTMS, cât și a GSM-R pe rețeaua feroviară, ca proporție din km de rețea feroviară relevanți</i>	100 %	9,5 % din tronsoanele coridorului rețelei centrale	96,5 % (coridoare ale rețelei centrale)	Bazat pe datele TENtec codificate prin echipa de gestionare a implementării ERTMS, validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru. Datele sunt limitate la secțiuni de coridoare ale rețelei centrale. Colectare de date suplimentare în curs de desfășurare prin intermediul studiului ERTMS
	Viteza pe linie	M	%	<i>Lungimea de linie de marfă și combinată</i>	100%	86,8 % (centrală)	89,4 % (centrală)	Bazat pe datele TENtec

	(≥100 km/h)			<i>care permite o viteză de exploatare maximă mai mare sau egală cu 100 km/h, ca proporție din km de rețea feroviară relevanți fără restricție în ceea ce privește încărcătura.</i>		86,6 % (globală)	86,9 % (globală)	codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru
	Sarcina pe osie (≥22,5t)	M	%	<i>Lungimea de linie de marfă și combinată cu o sarcină pe osie permisă mai mare sau egală cu 22,5 tone, ca proporție din km de rețea feroviară relevanți.</i>	100 %	66,8 % (centrală) 66,6 % (globală)	97,5 % (centrală) 97,5 % (globală)	Bazat pe datele TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru
	Lungimea trenului (≥740m)	M	%	<i>Lungimea de linie de marfă și combinată cu o lungime a trenului permisă mai mare sau egală cu 740m, ca proporție din km de rețea feroviară relevanți.</i>	100%	46,5 % (centrală) 46,6 % (globală)	79,9 % (centrală) 76,2 % (globală)	Bazat pe datele TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru
Rutier	Șosea expres/autostradă	C/M	%	<i>Km de rețea rutieră clasificați ca autostradă sau drum expres, ca proporție (%) din km de tronson rutier.</i>	100%	74,5 % (centrală) 58,1 % (globală)	100 % (centrală) 100 % (globală)	Bazat pe datele TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), validate în prealabil de AEF, dar nevalidate încă de statul membru

	Disponibilitatea combustibililor ecologici	C/M		<i>Numărul de stații de alimentare cu combustibil care furnizează alimentare la priză, hidrogen, biocombustibili lichizi, GNL/GNC, biometan sau GPL de-a lungul tronsoanelor rutiere sau pe o rază de 10 km de la intersecțiile acestora (unități în număr absolut, nu în %)</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Disponibilitatea datelor este limitată la momentul actual. Statele membre trebuie să își prezinte planurile anuale pentru implementarea unei infrastructuri pentru combustibili ecologici. Acest exercițiu este încă în curs de desfășurare.
Căi navigabile interioare	Cerințe CEMT pentru clasa IV de căi navigabile interioare	M	%	<i>Lungimea căilor navigabile interioare clasificate ca fiind cel puțin de clasa IV CEMT, ca proporție (%) din km de rețea de căi navigabile.</i>	100 %	95,4 %	n.a.	Bazat pe datele TENtec colectate prin studiul TENtec (lotul 2), supuse validării în prealabil și nevalidate încă de statul membru
	Pescaj admisibil (min 2,5m)	M	%	<i>Km de rețea de căi navigabile interioare care permit accesul unei nave cu pescaj de 2,5 m, ca proporție (%) din km de tronson de căi navigabile.</i>	100%	68%	n.a.	Date bazate pe Studiul din 2016 în temeiul articolului 49 alineatul (3); Colectare mai precisă de date în curs de desfășurare prin studiul TENtec (lotul 2)
	Înălțime admisibilă sub poduri (min. 5,25m)	M	%	<i>Km de rețea de căi navigabile interioare cu înălțime liberă de trecere de cel puțin 5,25m sub poduri, ca proporție (%) din km de tronson de căi</i>	100 %	n.a.	n.a.	Colectare de date în curs de desfășurare prin studiul TENtec (lotul 2)

				<i>navigabile.</i>				
	Implementarea RIS (% din km care îndeplinesc cerințele minime stabilite de Directiva RIS)	M	%	<i>Km de rețea de căi navigabile interioare care îndeplinesc cerințele tehnice minime ale Directivei RIS, ca proporție (%) din km de tronson de căi navigabile.</i>	100 %	79,6 %	n.a.	Bazat pe datele TENtec colectate prin studiul TENtec (lotul 2), supuse validării în prealabil și nevalidate încă de statul membru
Porturi	Conexiune feroviară	M	%	<i>Număr de porturi cu conexiune feroviară ca proporție (%) din numărul de porturi centrale și globale relevante.</i>	100 %	100 % pentru porturi maritime	n.a.	Date bazate pe Studiul din 2016 în temeiul articolului 49 alineatul (3); Colectare mai precisă a datelor aflată în curs de desfășurare prin intermediul studiului privind autostrăzile maritime
	Conexiune la căi navigabile interioare clasa IV CEMT	M	%	<i>Număr de porturi cu o conexiune cu o cale navigabilă (cu hinterlandul) interioară cel puțin de clasa IV CEMT, ca proporție (%) din numărul de porturi centrale și globale</i>	100 %	46 % (centrală) 9 % (globală)	n.a.	Date bazate pe Studiul din 2016 în temeiul articolului 49 alineatul (3); Colectare mai precisă a datelor aflată în curs de desfășurare prin intermediul studiului privind autostrăzile maritime

			<i>relevante.</i>				
Disponibilitatea combustibililor ecologici	M	%	<i>Număr de porturi care oferă (cel puțin un element dintre următoarele) GPL, GNL, biocombustibili lichizi sau combustibili sintetici ca proporție (%) din numărul total de porturi centrale și globale.</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Colectare a datelor aflată în curs de desfășurare prin intermediul studiului TENtec (lotul 2)
Disponibilitatea cel puțin a unui terminal de marfă deschis tuturor operatorilor în mod nediscriminatoriu și aplicarea de tarife transparente	M	%	<i>Număr de porturi cu cel puțin un terminal cu acces liber, ca proporție (%) din numărul total de porturi centrale și globale.</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.
Instalații pentru deșeuri provenite din exploatarea navelor (doar pentru porturile maritime)	C/M	%	<i>Număr de porturi maritime care dispun de instalații pentru acceptarea categoriilor de deșeuri provenite din exploatarea navelor pentru care sunt obligatorii instalațiile</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Colectare de date aflată în curs de desfășurare prin studiul TENtec (lotul 2)

				<i>portuare de preluare (anexele I, IV și V la MARPOL13), ca proporție (%) din numărul total de porturi centrale și globale.</i>				
	Conexiune feroviară	C/M	%	<i>Număr de aeroporturi cu o conexiune feroviară ca proporție (%) din numărul de porturi centrale și globale relevante.</i>	100 % (și anume, toate cele 38 de aeroporturi centrale)	23 din 38 de aeroporturi ale rețelei centrale care se încadrează în acest criteriu de conformitate (60,5 %) <i>(Pentru informare: 35,5 % din toate aeroporturile centrale și 12,2 % din toate aeroporturile globale)</i>	100 % (centrală) 100 % (globală)	Bazat pe date TENtec codificate prin studiul TENtec (lotul 1), nevalidate încă de statul membru
Aeroporturi	Disponibilitatea cel puțin a unui terminal deschis tuturor operatorilor în mod nediscriminatoriu și aplicarea de tarife transparente, relevante și corecte	C/M	%	<i>Număr de aeroporturi care furnizează biocombustibili lichizi sau combustibili sintetici pentru avioane, ca proporție (%) din numărul total de aeroporturi centrale și globale</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.

	Disponibilitatea combustibililor ecologici	C/M	%	<i>Număr de aeroporturi cu cel puțin un terminal cu acces liber, ca proporție (%) din numărul total de aeroporturi centrale și globale.</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.
Terminale feroviar-rutiere	Capacitate de transbordare (per unitate de încărcare) intermodală	M	%	<i>Număr de terminale feroviar-rutiere cu capacitatea de a manipula unități intermodale, ca proporție (%) din numărul total de terminale feroviar-rutiere centrale și globale.</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.
	Accesibilitate la terminalul feroviar 740m	M	%	<i>Număr de terminale feroviar-rutiere cu capacitatea de a manipula trenuri de 740m (fără decuplare), ca proporție (%) din numărul total de terminale feroviar-rutiere centrale și globale.</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.
	Accesibilitate la terminalul feroviar electrificat	M	%	<i>Număr de terminale feroviar-rutiere cu capacitatea de a manipula trenuri electrificate, ca</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.

			<i>proporție (%) din numărul total de terminale feroviar-rutiere centrale și globale.</i>				
Disponibilitatea a cel puțin unui terminal de marfă deschis tuturor operatorilor în mod nediscriminatoriu și aplicarea de tarife transparente	M	%	<i>Număr de terminale feroviar-rutiere cu cel puțin un terminal cu acces liber, ca proporție (%) din numărul total de terminale feroviar-rutiere centrale și globale.</i>				Nu sunt date disponibile la momentul actual. Datele vor face obiectul unei viitoare campanii de colectare a datelor.

Tabelul 1 – Cheltuieli UE privind TEN-T per sursă de finanțare în funcție de modul de transport în 2014-2015, în milioane EUR

Mod de transport	TEN-T/MIE	Cheltuieli din FEDR+FC	Total
Aerian	167,4	764,4	931,8
Căi navigabile interioare	115,9	72,8	188,7
Multimodal	72,8	284,1	356,9
Maritim	202,8	1 352,2	1 555,0
Feroviar	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Rutier	75,5	5 121,4	5 196,9
Total	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Tabelul 2 – Total cheltuieli și angajamente privind TEN-T prin finanțare TEN-T / MIE (2014-2015)

Stat membru	Cheltuieli / finanțare TEN-T/MIE ¹	Angajamente juridice MIE ²
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR

Altele	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Total	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Cota de cheltuieli TEN-T pentru lucrări și proiecte combinate de lucrări/studii. Cheltuieli bazate pe costurile declarate în rapoartele privind situația lucrărilor și în cererile de plată finale. Cota de cheltuieli/finanțare MIE bazată, după caz, pe costuri declarate/cererile de plată sau pe finanțare, care se așteaptă a fi absorbită de proiect pe baza celor mai recente informații disponibile (luând în considerare defalcările bugetului din acordurile de grant).

2 Finanțare UE alocată în prezent prin cel mai recent acord de grant (pentru acțiuni în curs de desfășurare) sau finanțare finală pentru acțiuni finalizate/încheiate. Această variabilă ia în considerare reducerea finanțării prin intermediul modificărilor.

Tabelul 3 – Total cheltuieli și angajamente privind TEN-T din FEDR/Fondul de coeziune în 2014-2015

Stat membru	Cheltuieli FEDR + FC (2014-2015) în perioada 2007-2013 ¹	Valoare estimată a angajamentelor FEDR + FC (2014-2015) pentru perioada 2014-2020 ²
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00 EUR	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR
SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
TC/CB*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR

Total	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR
--------------	------------------------------	-----------------------------

* TC/CB se referă la programe puse în aplicare în cadrul obiectivului de cooperare teritorială europeană care nu a avut acces la Fondul de coeziune și au cuprins regiuni din diverse state membre

1 Estimările furnizate în aceste tabele se bazează pe date colectate în cadrul evaluării ex post a programelor politicii de coeziune 2007-2013, concentrându-se pe pachetul de lucru 13 al Fondului european de dezvoltare regională (FEDR) și al Fondului de coeziune (FC) și pe cea mai recent adoptată versiune a programelor din octombrie 2016.

2 Pe baza datelor din programele adoptate, extrase în octombrie 2016, incluzând numai resursele din FEDR și Fondul de coeziune, nu și contribuția națională.

Tabelul 4 – Împrumuturi BEI semnate în 2014-2015 pentru proiecte TEN-T

Stat membru	Împrumuturi BEI semnate ¹
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	325 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR
Total	13 692 000 000,00 EUR

1 Împrumuturi/operațiuni BEI privind TEN-T semnate în 2014 și 2015