



Parlamentul României
Camera Deputaților

1/457/EA
21.03.2012

**Opinie
privind fondul
Propunerii de Regulament al Parlamentului European și al
Consiliului
privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei
transeuropene de transport COM(2011) 650**

Având în vedere Tratatul de la Lisabona, în special art. 5 și 12 TUE și protocolul nr. 1 și nr. 2 anexate Tratatului,
Având în vedere Constituția României, republicată, în special art. 148,

Având în vedere Hotărârea Camerei Deputaților nr. 11/2011,

Luând în considerare proiectul de opinie exprimată de Comisia pentru industrie și servicii în ședința sa din 06/03/2012,

Luând în considerare proiectul de opinie adoptat de Comisia pentru afaceri europene în ședința din 13 martie 2012,

Având în vedere aprobarea Biroului Permanent al Camerei Deputaților din 19 martie 2012,

Camera Deputaților, în conformitate cu prevederile art. 40 din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 11/2011 din data de 27 aprilie 2011, a adoptat următoarea **opinie**:

1. Analiza economică susține opțiunea strategică a propunerii, anume de implementare a rețelei centrale și a celei globale prioritar pe baza racordării marilor aglomerări urbane. Totuși, Comisia Europeană ar trebui să ia măsuri pentru a evita ca efectul de creștere a populației în aceste noduri urbane și de concentrare a activităților industriale, ca urmare a aplicării acestor prevederi ale Regulamentului să nu vină în contradicție cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene, conform căreia dezvoltarea urbană trebuie să fie sustenabilă.
2. Perspectiva simplificării precizate în propunere, anume: "*Ca urmare a noii abordări bazate pe coridoare și a creării de platforme de coridoare, pregătirea proiectelor poate fi raționalizată.*", nu este susținută de argumente factice concludente.

3. Comisia Europeană ar trebui să depună mai multe eforturi pentru a indica concret și explicativ cum anume se va realiza simplificarea în acest caz, birocrăția excesivă fiind un canal prin care se irosesc banii contribuabilului european.
4. Extinderea analizei în sprijinul propunerii este notabilă și justifică necesitatea intervenției pe plan european, dar o serie de argumente aduse în sprijinul acestei intervenții sunt prea generale și apar ca nefundamentate. Un exemplu este aliniatul (14) al preambulului: "*În general, proiectele transfrontaliere au o valoare adăugată ridicată pe plan european, dar ele pot avea efecte economice directe de o mai mică importanță în comparație cu proiectele strict naționale*".
5. În același sens, probabil din cauza exprimării specifice, o serie de prevederi ale propunerii nu prezintă o forță juridică suficientă pentru a se constitui în articolele unui regulament, fiind cel mult posibile ca direcții strategice într-un alt document cu valoare orientativă. Un exemplu este Articolul 14 **Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare** care cuprinde următoarea afirmație: "*În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte: [urmează aspectele].*" În acest exemplu, "atenția deosebită" indicată nu se concretizează în textul propunerii într-o obligație, într-un drept sau în vreo circumstanță invocabilă.
6. Termenele pentru definirea rețelei centrale (2030) și al rețelei globale ar trebui să fie doar indicative, în sensul de a stabili o obligație de diligență pentru statele membre și nu una de rezultat. În același sens se impune și corelarea termenelor de la articolele 47 și 59.
7. Coridoarele propuse dezavantajează România în sensul că prevăd un număr limitat de proiecte ce ar putea obține finanțare prin CEF; este astfel restrânsă libertatea autorităților naționale de a decide privind secțiunile și tipurile de infrastructură care vor fi finanțate cu prioritate.
8. Stabilirea și definirea coridoarelor europene ar trebui să fie urmarea unei consultări doar acolo unde este necesar pentru a îmbunătăți coordonarea în vederea implementării unor proiecte majore transfrontaliere.

9. Se impun clarificări privind măsurile pe care le poate lua Comisia Europeană în cazul în care apar întârzieri semnificative în ce privește definitivarea rețelei.
10. Comisia Europeană ar trebui să analizeze păstrarea în cadrul Regulamentului a unui singur set minim de condiții impuse rețelei centrale.
11. Comisia Europeană ar trebui să acorde o mai mare atenție integrării nevoilor specifice statelor membre de la periferia Uniunii, prin alocarea de resurse suficiente și prin asigurarea unei mai bune coordonări a tuturor instrumentelor financiare, indiferent de rezultatele procesului de revizuire.
12. Secțiunea rutieră "Borș -Târgu-Mureș –Iași –Ungheni" ar trebui introdusă ca element al rețelei centrale TEN-T, condițiile suplimentare impuse rețelei centrale față de rețeaua globală fiind respectate.

*
* *

Pentru aceste motive, Camera Deputaților a hotărât că această comunicare este conformă cu principiile subsidiarității și proporționalității, verificate în afara mecanismului de alertă timpurie.

Prezenta opinie se adresează președintelui Parlamentului European, al Consiliului și, respectiv, al Comisiei Europene.

PREȘEDINTE,

Roberta Alma ANAȘCĂȘE

