



FINANȚAREA REȚELELOR TRANSEUROPENE

Rețelele transeuropene (TEN) sunt finanțate parțial de Uniunea Europeană și parțial de statele membre. Ajutorul financiar acordat de UE are rol de catalizator, statele membre trebuind să contribuie cu cea mai mare parte a finanțării. Finanțarea TEN poate fi completată, de asemenea, de ajutoare acordate prin fondurile structurale, de un ajutor din partea Băncii Europene de Investiții sau de contribuții provenite din sectorul privat. În 2013 a fost introdusă o reformă importantă în rețelele transeuropene prin instituirea Mecanismului pentru interconectarea Europei.

TEMEI JURIDIC

Titlul XVI din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), al cărui articol 171 prevede că UE poate susține financiar proiectele de interes comun care îndeplinesc cerințele stabilite în orientări.

Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010.

OBIECTIVE

Să contribuie la dezvoltarea unor rețele transeuropene în domeniile transporturilor, energiei și telecomunicațiilor, printr-o asistență dedicată din partea UE ([3.5.1](#)).

REALIZĂRI

A. Definirea condițiilor generale pentru finanțarea proiectelor

În general, finanțarea din partea UE a servit drept catalizator pentru proiecte. Statele membre trebuie să contribuie cu cea mai mare parte a finanțării, cu excepția ajutoarelor acordate prin Fondul de coeziune, în cazul cărora contribuția Uniunii a fost în mod tradițional una substanțială.

Primele principii ale finanțării au fost definite de Regulamentul (CE) nr. 2236/95 al Consiliului din 18 septembrie 1995 de stabilire a normelor generale de acordare a ajutorului financiar comunitar în domeniul rețelelor transeuropene.



1. Ajutorul acordat de UE pentru proiecte a luat una sau mai multe dintre următoarele forme:

- cofinanțarea studiilor privind proiectele și a altor măsuri de sprijin tehnic (în general fără depășirea plafonului de 50 % din costul total);
- contribuții la primele pentru garanțiile la împrumuturile acordate din Fondul European de Investiții sau de alte instituții financiare;
- subvenții pentru rata dobânzilor pentru împrumuturile acordate de Banca Europeană de Investiții (BEI) sau de alte instituții financiare publice sau private;
- subvenții directe pentru investiții, în cazuri bine justificate.

2. Au fost definite treptat următoarele criterii pentru proiecte:

- în cazul rețelelor de telecomunicații și de energie, ajutoarele acordate de UE nu pot duce la denaturarea concurenței dintre întreprinderile din sectorul respectiv;
- proiectele trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor rețelelor;
- proiectele trebuie să aibă o viabilitate economică;
- maturitatea proiectului și efectul de stimulare al intervenției UE;
- efectele directe și indirecte asupra mediului și asupra ocupării forței de muncă, incluzând treptat analize din ce în ce mai complete de rentabilitate, studii de impact asupra mediului etc.;
- coordonarea în timp a diferitelor părți ale proiectelor, dacă acestea sunt, de exemplu, transfrontaliere.

Proiectele finanțate trebuiau să respecte dreptul și politicile UE, în special în ceea ce privește protecția mediului, concurența și atribuirea contractelor de achiziții publice. Reglementările ulterioare privind normele generale pentru acordarea de ajutor financiar UE au introdus o serie de noi elemente printre care:

- programe multianuale și anuale în domeniile transporturilor și energiei pentru acordarea ajutorului financiar din partea UE pentru proiectele selecționate;
- ajutorul UE pentru studii a fost plafonat la 50 % indiferent de proiect, iar ajutoarele pentru proiectele prioritare între 10 % și 30 % în domeniul transporturilor (cu un plafon de maxim 30 % pentru tronsoanele transfrontaliere ale proiectelor prioritare);
- capitalul de risc a fost integrat ca parte din ajutorul financiar UE;
- cadrul financiar pentru perioada 2007-2013 a prevăzut 8 168 de milioane EUR pentru TEN, din care 8 013 milioane EUR pentru transporturi (TEN-T) și 155 de milioane EUR pentru energie (TEN-E).

B. Alte posibilități de finanțare

1. Fondurile structurale și Fondul de coeziune ale UE

În perioada 2000-2006, aceste fonduri au contribuit la proiectele TEN cu circa 26 de miliarde EUR, în special prin intermediul Fondului de coeziune, în Grecia, Irlanda



(până în 2003), Portugalia și Spania, precum și în statele membre care au aderat în 2004 (UE-10). Aceștia li s-au alocat 2,48 miliarde EUR ca ajutoare de preaderare, precum și 4,24 miliarde EUR de la Fondul de coeziune și 2,53 miliarde EUR din alte fonduri structurale. Din respectivele finanțări de preaderare și coeziune agregate, circa 50 % (3,9 miliarde EUR) au fost alocate proiectelor TEN-T.

2. Ajutoarele acordate de Banca Europeană de Investiții

Nu se aplică restricții teritoriale împrumuturilor acordate de BEI, întrucât acestea sunt acordate în funcție de anumite criterii bancare, care includ fezabilitatea proiectului din punct de vedere financiar (capacitatea de rambursare), tehnic și de mediu. De exemplu, în perioada 1995-2005, BEI a acordat împrumuturi pentru proiecte TEN în valoare totală de circa 65 de miliarde EUR.

C. Cadrul financiar 2007-2013

Pentru perioada de finanțare 2007-2013, Comisia a propus inițial, cu sprijinul Parlamentului, o sumă de 20,35 miliarde EUR pentru TEN-Transport și 0,34 miliarde EUR pentru TEN-Energie. Consiliul a insistat însă asupra unei reduceri drastice și, în final, cadrul financiar TEN a însumat 8,01 miliarde EUR în domeniul transporturilor și 0,16 miliarde EUR în domeniul energiei (respectiv doar 40 % din suma propusă inițial în domeniul transporturilor și 45 % din cea propusă în domeniul energiei). Având în vedere nivelul scăzut al resurselor, Regulamentul (CE) nr. 680/2007 a prevăzut că, pentru a completa resursele naționale (publice sau private), resursele UE trebuiau să se concentreze pe anumite categorii de proiecte cu valoare adăugată ridicată pentru rețea în ansamblul său (cum ar fi tronsoanele transnaționale și proiectele menite să elimine blocajele rutiere). Pe lângă acestea, contribuția la TEN-T de la programele operaționale generale de politică de coeziune adoptate de Comisie a fost de 43 de miliarde EUR.

MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI

Din decembrie 2013, UE are o nouă politică privind infrastructura TEN, cu un buget de peste 30,4 miliarde EUR pentru perioada de până în 2020: Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) vizează realizarea de sinergii în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, ameliorând eficacitatea acțiunilor întreprinse de Uniune și asigurând optimizarea costurilor de implementare. MIE vizează accelerarea investițiilor în domeniul rețelelor transeuropene și atragerea de fonduri publice și private, asigurând totodată o mai bună securitate juridică și respectând principiul neutralității tehnologice.

A. Obiective generale

MIE vizează:

- sprijinirea implementării proiectelor de interes comun de dezvoltare și construire de noi infrastructuri și servicii sau de modernizare a unor infrastructuri și servicii existente în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei;
- realizarea unei contribuții în folosul proiectelor care au o valoare adăugată europeană și oferă beneficii importante pentru societate, dar care nu beneficiază de finanțare adecvată din partea pieței;



- contribuirea la strategia Europa 2020 prin dezvoltarea unor rețele transeuropene care să țină cont de evoluția viitoare a fluxului rutier și prin crearea unui mediu mai atrăgător pentru investiții private, publice sau mixte;
 - atingerea de către Uniune a obiectivelor sale de dezvoltare durabilă, contribuind astfel la obiectivele sale de decarbonizare pe termen mediu și lung.
1. În sectorul transporturilor se va asigura sprijin pentru proiecte de interes comun ce vizează:
 - eliminarea blocajelor, construirea conexiunilor lipsă și, mai ales, îmbunătățirea tronsoanelor transfrontaliere;
 - asigurarea de sisteme de transport durabile și eficiente pe termen lung, în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport estimate, precum și permiterea decarbonizării tuturor modalităților de transport; precum și
 - optimizarea integrării și a interconectării modurilor de transport și sporirea gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport, cu asigurarea totodată a accesibilității infrastructurilor de transport.
 2. În sectorul energetic sprijinul acordat:
 - va duce la sporirea competitivității prin promovarea unei mai bune integrări a pieței interne a energiei și a interoperabilității transfrontaliere a rețelelor de electricitate și de gaz;
 - va duce la sporirea nivelului de securitate a aprovizionării cu energie în UE; precum și
 - va contribui la dezvoltarea durabilă prin integrarea energiei provenite din resurse regenerabile în rețeaua de distribuție și prin dezvoltarea de rețele energetice inteligente și de rețele de dioxid de carbon.
 3. În sectorul telecomunicațiilor, MIE va sprijini:
 - serviciile generice, platformele destinate serviciilor de bază și acțiunile de sprijinire a programelor, finanțate prin intermediul granturilor și/sau al achizițiilor publice;
 - acțiunile în domeniul rețelelor de bandă largă, finanțate prin instrumente financiare.

B. Bugetul MIE 2014-2020

Pachetul financiar pentru punerea în aplicare a MIE pentru perioada 2014-2020 a fost stabilit la 33,2 miliarde EUR. Însă, în 2015, această sumă inițială a fost redusă la 30,4 miliarde EUR ca rezultat al redirectionării a 2,8 miliarde EUR către nou-creatul Fond european pentru investiții strategice (FEIS). Bugetul MIE este distribuit după cum urmează:

- sectorul transporturilor: 24,05 miliarde EUR, din care 11,3 miliarde EUR au fost transferate din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuiți, în conformitate cu regulamentul MIE, exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare de la Fondul de coeziune;
- sectorul telecomunicațiilor: 1,04 miliarde EUR;



— sectorul energiei: 5,35 miliarde EUR.

Circa 80 % - 85 % din bugetul total MIE va fi alocat proiectelor bazate pe programele multianuale (de-a lungul coridoarelor rețelei centrale și reflectând prioritățile orizontale), în timp ce 15 % - 20 % vor fi alocate obiectivelor din cadrul programelor anuale (obiective pe termen mai scurt, cu posibilitatea ajustării pe baze anuale).

Majoritatea proiectelor vor fi cofinanțate de MIE prin granturi alocate în urma unor cereri de propuneri competitive. Totodată, nu mai mult de 8,4 % din bugetul total al MIE poate fi dedicat unor proiecte ce vor fi cofinanțate prin instrumente financiare inovatoare cum ar fi garanții și obligațiuni de proiect (instrumentul de datorie tipic MIE). În general, instrumentele financiare utilizate prin MIE trebuie să răspundă unor nevoi specifice ale pieței pentru acțiuni cu o valoare adăugată europeană clară și nu ar trebui să descurajeze investițiile private. Acestea trebuie să îmbunătățească efectul de pârghie al cheltuielilor bugetare ale Uniunii și să obțină, astfel, un efect multiplicator mai puternic în ceea ce privește atragerea de finanțare din sectorul privat.

În sectorul transporturilor, cea mai importantă parte a bugetului MIE, respectiv 22,5 miliarde EUR, urmează a fi distribuită promotorilor de proiecte prin intermediul unor granturi. Până în prezent, Comisia a anunțat cinci cereri de propuneri exclusiv în domeniul transporturilor și o cerere deschisă acțiunilor sinergice în sectoarele transporturilor și energiei. Primele două cereri de propuneri anunțate în 2014 și în 2015 au avut cele mai mari alocări (de 11,93 miliarde EUR și, respectiv, de 7,6 miliarde EUR). Cu ambele ocazii, Comisia a raportat că valoarea totală a granturilor solicitate de promotorii de proiecte a depășit suma alocată.

C. Bugetul MIE 2021-2027

În cadrul bugetului UE pentru perioada 2021-2027, Comisia a propus, la 6 iunie 2018, extinderea programului MIE după 2020, cu obiectivul general de a sprijini investițiile în rețelele europene de infrastructură din sectoarele transporturilor, energiei și telecomunicațiilor. Bugetul total propus al MIE se ridică la 42,3 miliarde EUR (în prețuri curente) și alocă în mod specific 30,6 miliarde EUR pentru transporturi, 8,7 miliarde EUR pentru energie și 3 miliarde EUR pentru rețelele digitale. Sinergiile dintre cele trei sectoare și intensificarea cooperării transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile se numără printre domeniile esențiale care trebuie vizate de MIE pentru perioada de după 2020 pentru a accelera digitalizarea și decarbonizarea economiei UE. În plus, Comisia propune să se aloce 60 % din bugetul total al MIE pentru obiectivele climatice.

În sectorul transporturilor, MIE urmărește să accelereze finalizarea ambelor niveluri ale TEN-T, implementarea unor sisteme europene de gestionare a traficului, cum ar fi Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) și proiectul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR), și să sprijine tranziția către o mobilitate inteligentă, sustenabilă, favorabilă incluziunii, sigură și securizată, prin introducerea unei rețele europene de infrastructură de încărcare pentru combustibilii alternativi. Propunerea prevede ca noul MIE să sprijine și infrastructura civilă/militară de transport cu dublă utilizare pentru a adapta rețelele de transport ale Europei la cerințele militare și pentru a îmbunătăți mobilitatea militară în UE.



Propunerea de buget pentru transporturi din cadrul MIE urmează să cuprindă trei componente:

- un pachet general de 12,8 miliarde EUR;
- o contribuție de 11,3 miliarde EUR din Fondul de coeziune;
- 6,5 miliarde EUR pentru sprijinirea mobilității militare.

ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

În sprijinul TEN, Parlamentul a solicitat în repetate rânduri acordarea de prioritate modalităților mai ecologice de transport în ceea ce privește finanțarea, alocând peste 50 % proiectelor feroviare (inclusiv transportul combinat) și stabilind un plafon de 25 % pentru proiectele rutiere. În plus, Parlamentul a insistat în repetate rânduri asupra necesității ca Comisia să asigure coordonarea și coerența proiectelor finanțate din contribuții provenite din bugetul Uniunii, de la BEI, din Fondul de coeziune, din Fondul european de dezvoltare regională sau din alte instrumente de finanțare de la bugetul Uniunii.

După Decizia Consiliului de la sfârșitul anului 2005 de a reduce masiv sumele propuse inițial de Comisie, Parlamentul a solicitat, în cadrul negocierilor ulterioare privind aspectele financiare ale propunerii, ca suma destinată rețelelor transeuropene să fie majorată. În acordul final încheiat cu Consiliul, Parlamentul a obținut o majorare de 500 de milioane EUR, precum și resurse suplimentare din partea BEI pentru realizarea TEN.

În cadrul revizuirii normelor de impozitare a transportului rutier (Directiva Eurovigneta), Parlamentul a aprobat la 7 iunie 2011 un compromis cu Consiliul, care prevede faptul că cel puțin 15 % din veniturile generate de taxele bazate pe costurile externe și de taxa de utilizare a infrastructurii în fiecare stat membru sunt alocați finanțării proiectelor TEN-T pentru creșterea sustenabilității transporturilor. Acest procent va crește progresiv, în timp.

Prin implicarea sa în elaborarea regulamentului MIE (un efort de colaborare între trei raportori din două comisii parlamentare și între toate grupurile politice), Parlamentul a dobândit un rol important în asigurarea unor fonduri importante pentru TEN pe perioada 2014-2020.

Atunci când ia decizii cu privire la bugetele anuale ale UE, Parlamentul ține seama de fondurile alocate MIE și programului Orizont 2020. În Rezoluția sa din 8 iulie 2015 referitoare la mandatul pentru trilogul privind proiectul de buget 2016, Parlamentul a salutat mobilizarea marjei globale pentru angajamente pentru a finanța parțial cele 8 miliarde EUR alocate Fondului de garantare al FEIS, ca alternativă la reducerile bugetare la MIE și Orizont 2020. Parlamentul a reamintit însă obiectivul principal, acela de a reduce pe cât posibil impactul asupra celor două programe. În consecință, a insistat asupra compensării în continuare a reducerilor programelor Orizont 2020 și MIE pentru a permite acestor programe să își îndeplinească integral obiectivele.

În plus, în Rezoluția sa din 9 martie 2016 referitoare la orientările generale pentru pregătirea bugetului pe 2017, Parlamentul și-a reiterat angajamentul de a consolida



Orizont 2020 și MIE prin intermediul procedurii bugetare anuale, pentru a compensa, pe cât posibil, reducerile MIE convenite în cursul negocierilor privind crearea Fondului european pentru investiții strategice.

Ca răspuns la propunerea Comisiei din 2018 privind MIE post-2020, Comisia pentru transport și turism (TRAN) și Comisia pentru industrie, cercetare și energie (ITRE) au pregătit un proiect comun de raport. Cei trei raportori au fost de acord că propunerea Comisiei nu este suficient de ambițioasă în ceea ce privește alocarea MIE pentru transport și a evidențiat nevoile de investiții ale sectorului, pe lângă beneficiile pe care le-ar putea oferi Uniunii îmbunătățirea conectivității. Printre altele, ei au subliniat, de asemenea, necesitatea de a simplifica în continuare normele MIE și importanța asigurării coerenței între diferitele fonduri ale UE care sprijină proiecte în sectoarele transporturilor, energiei și în sectorul digital. Raportorii au subliniat necesitatea de a consolida controlul parlamentar asupra priorităților MIE și de a îmbunătăți monitorizarea acestuia.

Raportul comun a fost adoptat de cele două comitete în noiembrie 2018 și a inclus o creștere de aproximativ 10 % a bugetului alocat proiectelor din domeniul transporturilor. Parlamentul a adoptat Decizia în primă lectură în aprilie 2019, iar procedura de codecizie este în desfășurare ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

