



## REȚELELE TRANSEUROPENE – ORIENTĂRI

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) menține rețelele transeuropene (TEN) în domeniile transporturilor, energiei și telecomunicațiilor, menționate prima dată în Tratatul de la Maastricht, pentru a conecta toate regiunile din UE. Aceste rețele sunt instrumente care trebuie să contribuie la creșterea pieței interne și la ocuparea forței de muncă, respectând, totodată, obiectivele legate de mediu și de dezvoltarea durabilă. La sfârșitul lui 2013, rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) a cunoscut o reformă fundamentală.

### TEMEI JURIDIC

Articolele 170-172 și 194 alineatul (1) litera (d) din TFUE (ultimul făcând referire în mod specific la energie).

Regulamentul (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.

### OBIECTIVE

Conform Tratatului de la Maastricht, UE are sarcina de a crea și de a dezvolta TEN în domeniile transporturilor, telecomunicațiilor și energiei pentru a contribui la dezvoltarea pieței interne, la consolidarea coeziunii economice și sociale, la conectarea regiunilor insulare, fără ieșire la mare și periferice cu regiunile centrale ale Uniunii și pentru a aduce teritoriul UE mai aproape de statele vecine.

### REZULTATE

#### A. Orientări și idei generale

Comisia a subliniat în Cartea sa albă privind creșterea economică, competitivitatea și ocuparea forței de muncă din 1993 importanța fundamentală a rețelelor transeuropene pentru piața internă și, în special, pentru crearea de locuri de muncă, nu numai prin construirea în sine a infrastructurii, ci și datorită rolului pe care îl au acestea ulterior în dezvoltarea economică. În 1994, Consiliile Europene de la Corfu și Essen au aprobat 14 proiecte prioritare în sectorul transporturilor și 10 proiecte prioritare în cel al energiei.



## **B. Măsuri legislative la nivel de sector**

### **1. Transporturi**

#### **a. Orientările din 1996**

În Decizia nr. 1692/96/CE din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport s-au stabilit parametrii generali pentru întreaga rețea. S-au stabilit caracteristicile rețelei pentru fiecare mod de transport și s-au identificat proiectele de interes comun și proiectele prioritare eligibile. Accentul s-a pus pe moduri de transport mai puțin poluante, în special pe proiectele feroviare. TEN-T acoperă tot teritoriul UE și se poate extinde în țările din Asociația Europeană a Liberului Schimb, în cele din Europa de Sud-Est și în țările partenere din zona Mării Mediterane. Inițial, Decizia s-a referit la cele 14 proiecte de interes comun adoptate de Consiliul de la Essen. Decizia nr. 1346/2001/CE din 22 mai 2001 de modificare a orientărilor referitoare la TEN-T privind porturile maritime, porturile interioare și terminalele intermodale a venit în completarea unui „plan comunitar de dezvoltare a transporturilor” pentru toate modurile de transport.

#### **b. Revizuirea din 2004 a orientărilor referitoare la TEN-T**

Extinderile din 2004 și 2007, împreună cu o serie de întârzieri și probleme de finanțare majore, în special în ceea ce privește tronsoanele transfrontaliere, au dus la o revizuire aprofundată a orientărilor referitoare la TEN-T. Numărul de proiecte prioritare înscrise a crescut la 30, toate necesitând respectarea legislației UE privind mediul. A fost introdus un nou concept al „autostrăzilor maritime” pentru ca anumite rute maritime să devină mai eficiente și pentru a lega transportul maritim pe distanțe scurte de transportul feroviar.

În 2005, pentru proiectele deosebit de importante au fost numiți „coordonatori europeni” cu rolul de mediator pentru relația cu autoritățile competente, operatorii din sectorul transporturilor, utilizatorii și reprezentanții societății civile de la nivel național. În octombrie 2006, a fost înființată o agenție executivă pentru rețelele transeuropene de transport (TEN-T EA), care are sarcina de a pregăti și de a monitoriza din punct de vedere tehnic și financiar deciziile privind proiectele gestionate de Comisie.

#### **c. Revizuirea din 2013: o rețea integrată, o structură pe două niveluri (central/global) și coridoare TEN-T**

Noua politică a UE privind infrastructura de transport are ca obiectiv transformarea amalgamului actual de drumuri, căi ferate, căi navigabile interioare, aeroporturi, porturi interioare și maritime și terminale feroviare/rutiere europene într-o rețea integrată care să acopere toate statele membre. Lipsa unei astfel de infrastructuri de transport coerente constituie un obstacol major în calea bunei funcționări a pieței interne. Crearea acestei rețele implică pregătirea și realizarea a mii de proiecte destinate să elimine blocajele existente, să conecteze legături lipsă și să crească interoperabilitatea dintre diferite moduri de transport, precum și dintre infrastructuri de transport regionale și naționale. În plus, una dintre prioritățile legate de dezvoltarea infrastructurii TEN-T este aplicarea unor soluții tehnologice inovatoare, care joacă un rol esențial în transformarea transportului, pentru ca acesta să devină accesibil pentru toți și să



creeze un sistem mai sigur, sustenabil, cu emisii reduse de carbon și eficient din punct de vedere energetic.

Noua politică a UE privind infrastructura de transport creează, pentru prima oară, o structură pe două niveluri pentru rutele de transport din UE, care cuprinde o rețea globală (care asigură legături efective cu toate regiunile UE) și o rețea centrală (compusă din cele mai importante elemente din punct de vedere strategic ale rețelei globale). Proiectele din rețeaua globală ar trebui să fie finalizate până la sfârșitul anului 2050, iar cele care fac parte din rețeaua centrală ar trebui să îndeplinească criteriile TEN-T până la sfârșitul anului 2030.

De asemenea, au fost introduse nouă coridoare multimodale importante ca un nou instrument de politică cu scopul de a facilita realizarea coordonată a proiectelor din rețeaua centrală. Aceste coridoare au ca obiectiv reunirea părților interesate publice și private pentru ca acestea să unească resursele în vederea dezvoltării rețelei centrale. Pentru a asigura realizarea efectivă și eficientă a coridoarelor, fiecare coridor este susținut de un coordonator european.

Politica privind TEN-T pune accentul și pe dezvoltarea „autostrăzilor maritime”, precum și pe punerea în aplicare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS). De aceea au fost numiți încă doi coordonatori europeni, câte unul pentru fiecare din acțiunile menționate anterior, care să gestioneze procesul realizării lor armonizate. În 2015, fiecare coordonator european a elaborat un plan de lucru pentru o autostradă maritimă, respectiv pentru un coridor ERTMS. Aceste planuri de lucru trebuie actualizate în mod regulat, ținând seama de progresele realizate în legătură cu punerea în practică a proiectelor. În plus, pentru 2023 s-a programat o revizuire importantă a realizării rețelei centrale.

În 2014, Agenția Executivă pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport a devenit Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele (INEA). În afară de a continua executarea programelor TEN-T și Marco Polo pentru perioada 2007-2013, aceasta a primit sarcina de a gestiona din punct de vedere tehnic și financiar Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) și anumite părți din Orizont 2020, cel din urmă fiind un alt program al UE care susține cercetarea între altele în domeniul transportului inteligent, ecologic și integrat (pentru mai multe informații privind finanțarea TEN, a se vedea [3.5.2](#)).

#### **d. Pregătirea pentru următoarea revizuire a TEN-T**

În septembrie 2018, Comisia a lansat consultări publice pentru a examina progresele realizate până în prezent în ceea ce privește punerea în aplicare a TEN-T de la intrarea în vigoare a orientărilor. Evaluarea este în curs de pregătire în vederea revizuirii TEN-T și are ca scop, de asemenea, să evalueze eficacitatea politicii TEN-T în domeniile principale precum combustibilii alternativi, digitalizarea și transportul multimodal. În conformitate cu [programul](#) de lucru al Comisiei pentru 2021, adoptat la 19 octombrie 2020, revizuirea Regulamentului privind TEN-T este programată pentru al treilea trimestru al anului 2021.



## 2. Energia

### a. Orientările din 1996

În cadrul summitului de la Essen din 1994, o serie de proiecte au fost declarate prioritare în domeniul rețelelor energetice. Decizia nr. 1254/96/CE din 5 iunie 1996 a stabilit o serie de orientări pentru rețelele energetice transeuropene (TEN-E) pentru a permite Uniunii Europene să identifice proiectele de interes comun eligibile și pentru a contribui la crearea unui cadru care să faciliteze aplicarea acestora, alături de obiectivele sectoriale privind energia electrică.

### b. Orientările actuale

Decizia nr. 1364/2006/CE din 6 septembrie 2006 a introdus orientări noi privind actualizarea TEN-E, abrogând astfel orientările anterioare din 1996 și 2003. Obiectivele actuale privesc diversificarea surselor de aprovizionare, creșterea securității aprovizionării prin consolidarea legăturilor cu țările din afara UE (țările în curs de aderare și alte țări din bazinele Mării Mediterane, Mării Negre, Mării Caspice, precum și din regiunile Orientului Mijlociu și ale Golfului Persic), includerea rețelelor energetice ale noilor state membre în TEN-E și asigurarea accesului la TEN-E pentru regiunile insulare, fără ieșire la mare și periferice.

UE a identificat proiecte eligibile pentru a fi finanțate de Uniune și le-a împărțit în trei categorii: proiecte de interes comun legate de rețelele de energie electrică și de gaze și care prezintă o posibilă viabilitate economică; proiecte prioritare cărora li se acordă prioritate când se acordă finanțare din partea Uniunii și proiecte de interes european care sunt și prioritare și au și un caracter transfrontalier sau un impact major asupra capacității de transport transfrontalier.

Prioritățile privind măsurile ce trebuie luate în acest domeniu, care trebuie să fie compatibile cu obiectivele de dezvoltare durabilă, includ: (a) utilizarea energiei din surse regenerabile și asigurarea unor conexiuni mai bune între instalațiile care o produc; (b) utilizarea unor tehnologii mai eficiente care limitează pierderile și riscurile pentru mediu legate de transportul și transmiterea energiei; (c) stabilirea de rețele energetice în regiunile insulare și ultraperiferice, promovând în același timp diversificarea surselor de energie și (d) asigurarea interoperabilității rețelelor existente ale UE cu cele ale noilor state membre și ale țărilor din afara UE. Anexa I la decizie identifică 32 de proiecte de interes european care vizează energia electrică și 10 astfel de proiecte care vizează gazele, în timp ce anexele II și III prevăd 164 de proiecte în domeniul energiei electrice și 122 în cel al gazelor.

În cadrul financiar multianual pentru perioada 2007-2013 a fost prevăzută o sumă totală de 155 de milioane EUR pentru TEN-E. În 2007 au fost numiți patru coordonatori europeni.

Noul titlu privind energia din TFUE [articolul 194 alineatul (1) litera (d)] reprezintă un temelie juridic solid pentru promovarea interconectării rețelelor energetice.

## 3. Telecomunicații

Decizia nr. 2717/95/CE din 9 noiembrie 1995 stabilea o serie de orientări pentru dezvoltarea EURO-ISDN (rețeaua digitală pentru servicii integrate) ca TEN. Aceasta



identifica obiective, priorități și proiecte de interes comun pentru dezvoltarea unei serii de servicii, pe baza EURO-ISDN, în perspectiva unei viitoare rețele UE în bandă largă.

Decizia nr. 1336/97/CE din 17 iunie 1997 a stabilit orientările pentru rețelele transeuropene de telecomunicații (TEN-Telecom). Aceasta a identificat obiectivele, prioritățile și liniile generale ale măsurilor avute în vedere. Printre prioritățile adoptate, figurează aplicațiile care contribuie la coeziunea economică și socială, precum și dezvoltarea rețelelor de bază, în special a rețelelor prin satelit. Aceste orientări au fost ușor modificate prin Decizia nr. 1376/2002/CE din 12 iulie 2002.

În orientările respective s-au stabilit proiectele de interes comun și s-au indicat procedurile și criteriile de selectare a acestora. Programul comunitar eTEN, un instrument-cheie al planului de acțiune cunoscut sub numele de „eEUROPE 2005: O societate informațională pentru toți”, este, de asemenea, bazat pe programul EURO-ISDN. Finalizat în 2006, acesta a vizat susținerea furnizării, la nivel transeuropean, a unor servicii bazate pe rețelele de telecomunicații. Investițiile UE se concentrează în prezent pe modernizarea rețelelor existente.

## ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul a susținut cu tărie politicile privind rețelele transeuropene și a atras în mod constant atenția asupra întârzierilor legate de realizarea proiectelor prioritare, a solicitat stabilirea unor calendare stricte și a invitat statele membre să majoreze resursele bugetare aflate la dispoziție, în special pentru rețeaua TEN-T. Acesta s-a asigurat că se acordă prioritate proiectelor de promovare cu o „valoare adăugată europeană” clară, care au efecte pozitive și pe termen lung asupra mediului și a ocupării forței de muncă și care elimină blocajele, în special pe cele din transportul feroviar și cel combinat.

Prin adoptarea rezoluției sale din 12 iulie 2007 intitulată „Pentru o Europă în mișcare – Mobilitate durabilă pentru continentul nostru”<sup>[1]</sup>, Parlamentul a luat act de această situație și a stabilit obiective noi, în special faptul că este necesar să se finalizeze întreaga rețea transeuropeană pentru a putea folosi în mod optim toate modurile de transport („co-modalitate”) și să se refacă echilibrul între aceste moduri („transfer modal”) pentru a reduce impactul transporturilor asupra mediului. Parlamentul a încurajat trecerea la transportul cu trenul, cu autobuzul și la transportul maritim, a căror cotă de piață este încă redusă.

De asemenea, în rezoluția sa din 22 aprilie 2009 referitoare la Cartea verde privind viitoarea politică privind TEN-T<sup>[2]</sup>, Parlamentul și-a reiterat solicitarea privind privilegierea căilor ferate (în special pentru transportul de marfă), a porturilor, a căilor navigabile durabile, fie ele maritime sau interioare, a legăturilor cu zonele interioare ale țării, precum și a nodurilor intermodale din legăturile la nivel de infrastructură cu o serie de state membre noi și țări din afara UE. În acest context, Parlamentul încurajează extinderea TEN-T în țările vizate de politica europeană de vecinătate (PEV) și în țările partenere din zona Mării Mediterane.

În ultimii 15 ani, Parlamentul a insistat asupra revizuirii actelor legislative privind TEN-T care se suprapun. Acesta a adoptat, împreună cu Consiliul, în cadrul procedurii

---

[1]JO C 175 E, 24.7.2008, p. 556.

[2]JO C 184 E, 8.7.2010, p. 35.



legislative ordinare, Decizia nr. 661/2010/UE din 7 iulie 2010 de reformare a orientărilor referitoare la TEN-T. Această decizie a abrogat Deciziile nr. 1692/96/CE, 1346/2001/CE și 884/2004/CE și a inclus o anexă nouă care conține hărți ale celor 27 de state membre și care menționează datele-limită pentru crearea rețelei în toate aceste state.

La 19 noiembrie 2013, Parlamentul a aprobat noile orientări TEN-T pe baza unor obiective precise și a unei finanțări sporite din partea UE și a stabilit o viziune clară pentru crearea rețelei de transport centrale și a celei globale, stabilind ca termene anii 2030 și, respectiv, 2050. Parlamentul a insistat, printre altele, ca selecția proiectelor să se bazeze pe ideea de valoare adăugată pentru UE (ca urmare a opțiunilor de politică și/sau a unor intervenții financiare ce au condus la o îmbunătățire semnificativă și măsurabilă a conexiunilor și fluxurilor de transport). De asemenea, Parlamentul a subliniat că „analiza de rentabilitate socioeconomică” trebuie definită drept o evaluare ex-ante cuantificată realizată pe baza unei metodologii armonizate pentru stabilirea valorii unui proiect sau a unui program. În opinia Parlamentului, metodologia ar trebui să țină seama și de toate beneficiile și costurile sociale, economice și de mediu și să reprezinte un indicator al contribuției la bunăstare.

După ce Regulamentul privind TEN-T (Regulamentul nr. 1315/2013) a intrat în vigoare la sfârșitul lui 2013, Parlamentul a susținut în continuare dezvoltarea TEN-T. În rezoluția sa din 9 septembrie 2015 intitulată „Implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile”<sup>[3]</sup>, Parlamentul a subliniat importanța transporturilor pentru economie și mobilitatea persoanelor în UE, dar și faptul că trebuie să se facă investiții în infrastructură. În opinia Parlamentului, finalizarea TEN-T este o condiție prealabilă pentru un sistem de transport al UE sustenabil și eficient, care trebuie consolidat de MIE, precum și de Fondul european pentru investiții strategice.

În 2018, Comisia a prezentat o propunere de regulament privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport. Parlamentul și-a adoptat decizia în primă lectură în februarie 2019 ([2018/0138\(COD\)](#)). Consiliul a adoptat o abordare generală la 2 decembrie 2019. La 8 iunie 2020, Parlamentul și Consiliul au convenit asupra unui text final de compromis, care așteaptă aprobarea oficială a ambelor instituții.

Ariane Debyser / Frédéric Gouardères  
02/2021

---

[3]JO C 316, 22.9.2017, p. 155.

