

REȚELELE TRANSEUROPENE – ORIENTĂRI

Rețelele transeuropene (TEN) din domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor sunt dezvoltate pentru a conecta regiunile UE și pentru a contribui la creșterea pieței interne și a ocupării forței de muncă. Ele întăresc coeziunea economică, socială și teritorială. Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) a evoluat de-a lungul timpului grație unei reforme fundamentale din 2013 și unei reviziri majore propuse în 2021. Orientările privind infrastructura energetică (TEN-E) au fost adaptate la Pactul verde european în 2022.

TEMEI JURIDIC

Articolele 170–172 și articolul 194 alineatul (1) litera (d) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (cel din urmă privind energia).

[Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013](#) din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

[Regulamentul \(UE\) 2022/869](#) din 30 mai 2022 privind liniile directoare pentru infrastructurile energetice transeuropene.

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 inițiale

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. Primele proiecte prioritare (PP) au fost aprobate în 1994.

B. Evoluții ale politicilor sectoriale și măsuri legislative

1. Transporturi

a. Orientările TEN-T 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 (PIC) și proiectele prioritare eligibile. Accentul s-a pus pe moduri de transport mai puțin poluante, în special pe proiectele feroviare. Inițial, decizia s-a referit la cele 14 PIC adoptate de Consiliul

European 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, 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 mediatori pentru relațiile cu autoritățile competente, operatorii din sectorul transporturilor, utilizatorii și reprezentanții societății civile de la nivel național.

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

În timp ce politica TEN-T anterioară a sprijinit în principal punerea în aplicare a unor proiecte prioritare separate în domeniul transporturilor în statele membre ale UE, revizuirea din 2013 a introdus o abordare mai sistematică a rețelei la nivelul UE, cu un set comun de norme pentru construcția și finanțarea rețelei. [Rețeaua](#) este organizată pe două niveluri: rețeaua centrală a rutelor principale (care urmează să fie finalizată până în 2030) și rețeaua globală de conexiuni care alimentează rețeaua centrală (care urmează să fie finalizată până în 2050). Rețeaua centrală include nouă coridoare de transport multimodal interconectate care conectează mai multe țări, acoperă cele mai importante fluxuri de transport pe distanțe lungi și facilitează dezvoltarea coordonată a rețelei centrale. Două „priorități orizontale” se axează pe dezvoltarea conexiunilor maritime și pe implementarea unui sistem european comun de management al traficului feroviar ([ERTMS](#)). Coridoarele rețelei centrale urmează să fie coordonate cu coridoarele anterioare de transport feroviar de marfă.

[Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013](#) a stabilit specificații tehnice obligatorii pentru dezvoltarea infrastructurii în fiecare mod de transport și a desemnat domenii prioritare de acțiune. Dezvoltarea rețelei se axează pe legăturile lipsă, mai ales în cadrul tronsoanelor transfrontaliere, pe interoperabilitatea infrastructurii, pe îmbunătățirea conexiunilor multimodale și pe reducerea nivelurilor de emisii de gaze cu efect de seră generate de transporturi. Prin [actele delegate ulterioare](#) ale Comisiei, rețeaua reflectă, de asemenea, evoluțiile cooperării cu țările din afara UE, în special cu Elveția, Norvegia, Turcia și țările din Balcanii de Vest. Dimensiunea maritimă a TEN-T a fost adaptată în urma retragerii Regatului Unit din UE.

Responsabilitatea pentru planificarea, construirea și întreținerea infrastructurii de transport le revine în continuare statelor membre, amenajarea teritoriului și eliberarea autorizațiilor fiind adesea gestionate de autoritățile regionale. „Coordonatorii europeni” desemnați de Comisie acționează în calitate de mediatori în relațiile cu autoritățile decizionale naționale, cu operatorii de transport și cu utilizatorii, precum

și cu reprezentanții societății civile, pentru a facilita dezvoltarea coridoarelor și a priorităților orizontale ale rețelei.

În 2018, Comisia a prezentat o propunere de regulament privind măsurile de raționalizare care pot conduce la progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport. Propunerea viza reducerea întârzierilor înregistrate în proiectele TEN-T prin simplificarea normelor de autorizare și clarificarea proceselor pe care promotorii de proiecte trebuie să le parcurgă în anumite proceduri administrative, cum ar fi acordarea autorizațiilor și achizițiile publice. Parlamentul și Consiliul au negociat un text de compromis, care a devenit [Directiva \(UE\) 2021/1187](#), publicată la 20 iulie 2021.

Pentru a sprijini punerea în aplicare a TEN-T, UE completează finanțarea națională a proiectelor TEN-T prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei, care este un program de finanțare specific, precum și prin intermediul fondurilor structurale și de investiții europene, al programului [InvestEU](#) și al Băncii Europene de Investiții (BEI). În 2021, mai multe state membre au decis, de asemenea, să utilizeze o parte din [fondurile Mecanismului de redresare și reziliență](#) al UE care le revin pentru a promova [proiectele feroviare TEN-T](#).

Activitățile de finanțare din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei pentru proiectele TEN-T sunt gestionate la nivel central prin intermediul Agenției Executive Europene pentru Climă, Infrastructură și Mediu (pentru mai multe informații privind finanțarea TEN, a se vedea [3.5.2](#)).

d. Revizuirea TEN-T din 2021

La 14 decembrie 2021, Comisia a propus o revizuire a orientărilor TEN-T din 2013. [Propunerea](#) viza să sporească eficacitatea TEN-T în ceea ce privește creșterea sustenabilității transporturilor, stimularea multimodalității și a interoperabilității, promovarea conectivității neîntrerupte la nivelul întregii rețele și al nodurilor sale urbane și sporirea rezilienței la schimbările climatice și la alte riscuri externe. Revizuirea ar trebui așadar să sprijine decarbonizarea transporturilor în conformitate cu obiectivul de reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050, astfel cum se prevede în Pactul verde european. În plus, propunerea a adaptat proiectarea rețelei, care urmează să fie finalizată treptat în trei etape: până în 2030, rețeaua centrală, până în 2040, rețeaua centrală extinsă (nou introdusă) și, până în 2050, rețeaua globală. Cele mai importante axe sunt regrupate în nouă coridoare europene de transport, care consolidează fostele coridoare ale rețelei centrale și coridoarele de transport feroviar de marfă. În cadrul priorităților orizontale actualizate, implementarea ERTMS urmează să fie stimulată pe rețeaua feroviară, iar transportul maritim pe distanțe scurte urmează să fie mai bine integrat în rețea în cadrul spațiului maritim european (fostele autostrăzi maritime). Elementele noi includ, în special, viteze mai mari ale trenurilor pentru călători și mărfuri și operațiuni transfrontaliere mai eficiente; instalarea, în întreaga rețea TEN-T, a infrastructurii de încărcare și de realimentare necesare pentru combustibili alternativi pentru transport, în conformitate cu [Regulamentul \(UE\) 2023/1804](#); mai multe noduri de transbordare și terminale multimodale pentru călători în orașe pentru a facilita multimodalitatea; și conectarea aeroporturilor mari la transportul feroviar și, atunci când este posibil, la transportul feroviar de mare viteză.

Propunerea de regulament privind TEN-T este completată de „[Planul de acțiune pentru stimularea transportului feroviar de călători pe distanțe lungi și transfrontalier](#)” din 14 decembrie 2021, al cărui scop este de a spori capacitatea feroviară de mare viteză și noul sprijin acordat de Banca Europeană de Investiții pentru investițiile în transportul feroviar.

La 27 iulie 2022, Comisia a prezentat o [propunere modificată](#) pentru a reflecta contextul geopolitic diferit, inclusiv o extindere a patru coridoare europene de transport către Ucraina și Moldova.

La 14 aprilie 2023, Comisia pentru transport și turism și-a adoptat raportul privind revizuirea orientărilor TEN-T. Raportul respectiv a reprezentat mandatul Parlamentului pentru negocierile interinstituționale cu Consiliul, care au început în aprilie 2023. Parlamentul și Consiliul și au ajuns la un [acord provizoriu](#) la 18 decembrie 2023. Parlamentul s-a asigurat în special că se pune un accent mai puternic pe transportul intermodal efectuat în principal pe calea ferată, pe căile navigabile interioare sau prin transportul maritim pe distanțe scurte, precum și pe interconectarea modurilor de transport în terminale și în nodurile urbane. De asemenea, a convins statele membre să țină seama de nevoile militare atunci când construiesc sau modernizează infrastructuri care se suprapun cu rețeaua de transport militar; și a reintrodus instrumente de guvernanță mai solide pentru implementarea coridoarelor TEN-T de către statele membre, precum și garanții în ceea ce privește investițiile străine în infrastructura TEN-T. La 14 februarie 2024, Comisia pentru transport și turism a aprobat acordul provizoriu, care a fost [adoptat](#) oficial de Parlament în plen la 24 aprilie 2024. În așteptarea adoptării de către Consiliu, se preconizează că [noul regulament TEN-T](#) va intra în vigoare în vara anului 2024.

În ceea ce privește extinderea TEN-T la Balcanii de Vest, Ucraina și Moldova, Comisia a semnat [acorduri](#) la nivel înalt cu Bosnia și Herțegovina, Muntenegru, Macedonia de Nord și Serbia la 16 mai 2023 și cu Ucraina și Moldova la 20 decembrie 2023.

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 1996 a stabilit o serie de orientări pentru rețelele energetice transeuropene (TEN-E) pentru a permite identificarea PIC eligibile și crearea unui cadru care să faciliteze aplicarea acestora, alături de obiectivele sectoriale privind energia electrică.

b. Orientările din 2013 și cele actuale

[Regulamentul \(UE\) nr. 347/2013](#) a stabilit orientările UE pentru dezvoltarea și interoperabilitatea TEN-E, abrogându-le pe cele anterioare. Acesta a stabilit condițiile de eligibilitate a PIC pentru asistență financiară din partea UE în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE). PIC sunt proiecte de infrastructură necesare pentru punerea în aplicare a priorităților politicii energetice a UE, inclusiv îmbunătățirea interconectării între piețele naționale, creșterea competitivității, securitatea aprovizionării și promovarea surselor regenerabile de energie.

Deoarece infrastructura energetică este un element central al tranziției energetice, a fost necesară o revizuire a Regulamentului TEN-E în urma comunicărilor Comisiei

privind [Pactul verde european](#) și [O planetă curată pentru toți](#), având în vedere și evoluțiile tehnologice rapide din acest domeniu. În 2020, [Strategia UE pentru integrarea sistemului energetic](#) și [Strategia UE pentru hidrogen](#) au stabilit planuri pentru gestionarea sistemului energetic al UE în totalitatea sa, conectând diferite sectoare de consum, cum ar fi transporturile și industria, diferite infrastructuri și purtători de energie, inclusiv hidrogenul.

Prin urmare, în 2020, Comisia a propus o revizuire a Regulamentului TEN-E din 2013 pentru a sprijini mai eficient modernizarea infrastructurii energetice transfrontaliere a Europei și a îndeplini obiectivele Pactului verde. [Regulamentul TEN-E revizuit \(\(UE\) 2022/869\)](#) contribuie la atingerea obiectivelor UE privind energia și clima pentru 2030 și a obiectivului Uniunii de neutralitate climatică până în 2050. El contribuie și la asigurarea interconexiunilor, a securității energetice, a rezilienței infrastructurii, a integrării pieței și a sistemelor și a concurenței, care aduc beneficii tuturor statelor membre, precum și a accesibilității prețurilor la energie. În mare parte, orientările pun capăt sprijinului UE pentru noi proiecte în domeniul gazelor naturale și al petrolului și introduc criterii obligatorii de sustenabilitate pentru toate proiectele PIC.

Cele 11 coridoare prioritare TEN-E acoperă energia electrică, rețelele offshore pentru energia din surse regenerabile și infrastructura pe bază de hidrogen, în timp ce cele trei domenii tematice prioritare se axează pe implementarea rețelelor electrice inteligente, rețelele inteligente de gaze și o rețea transfrontalieră de transport de dioxid de carbon (captat). Statele membre sunt în continuare cele care stabilesc condițiile de exploatare a propriilor resurse energetice, aleg între diferitele surse de energie și determină structura generală a aprovizionării lor cu energie, în conformitate cu articolul 194 din TFUE.

[Comisia a propus prima listă](#) de proiecte sprijinite în temeiul noilor norme în noiembrie 2023. Peste jumătate din cele 166 de proiecte enumerate sunt legate de rețelele electrice, offshore și inteligente și există, de asemenea, proiecte privind rețelele de dioxid de carbon pentru a sprijini crearea unei piețe pentru captarea și stocarea dioxidului de carbon. Pentru prima dată, sunt incluse proiecte privind hidrogenul și electrolizoarele, precum și proiecte de interes reciproc care conectează UE și alte țări, cum ar fi Ucraina.

3. Telecomunicații

[Decizia nr. 2717/95/CE](#) din 1995 stabilea orientări pentru dezvoltarea EURO-ISDN (rețeaua digitală pentru servicii integrate) ca TEN. Aceasta identifica obiective, priorități și PIC 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 1997 a stabilit orientările pentru rețelele transeuropene de telecomunicații (TEN-Telecom). 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 2002.

În orientările respective s-au stabilit PIC 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”, a fost, 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 s-au concentrat apoi pe modernizarea rețelelor existente.

În 2015, în cadrul [strategiei sale privind piața unică digitală](#), Comisia a publicat mai multe propuneri de reformare a cadrului de reglementare al UE în domeniul telecomunicațiilor. În 2016, Comisia a publicat propuneri care includ o directivă de instituire a unui cod european al comunicațiilor electronice (CECE). [Directiva CECE \(\(UE\) 2018/1972\)](#), care a intrat în vigoare în 2018, a modernizat normele UE existente în domeniul telecomunicațiilor ([2.1.8](#)).

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 îndemnat 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.

În ultimii 15 ani, Parlamentul a contribuit în mod activ la conturarea politicii TEN-T. Împreună cu Consiliul, a adoptat [Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013](#) privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, introducând o abordare mai sistematică a rețelei la nivelul UE, cu un set comun de norme pentru infrastructura rețelei. Aceste orientări au fost dezvoltate și actualizate în continuare în cadrul revizuirii TEN-T propuse de Comisie în 2021. În urma negocierilor cu Consiliul, Parlamentul a adoptat Regulamentul TEN-T revizuit în aprilie 2024 și se preconizează că acesta va fi adoptat de Consiliu până în vara anului 2024 (a se vedea punctul B.1.d de mai sus).

În [rezoluția sa din 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011](#): evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile, Parlamentul a subliniat importanța transporturilor pentru economie și pentru mobilitatea persoanelor în UE. În opinia Parlamentului, finalizarea TEN-T este o condiție prealabilă pentru un sistem de transport al UE sustenabil și eficient, care trebuie consolidat printr-o cofinanțare a UE specială, în special în cadrul MIE.

La 20 ianuarie 2021, Parlamentul a adoptat o [rezoluție referitoare la revizuirea orientărilor privind rețeaua transeuropeană de transport \(TEN-T\)](#). Rezoluția a subliniat importanța unei rețele TEN-T adaptate exigențelor viitorului pentru a asigura buna funcționare a pieței unice a UE și realizarea de progrese în ceea ce privește spațiul european unic al transporturilor. Aceasta a subliniat, de asemenea, importanța competitivității globale a UE în deceniile următoare și a sprijinit tranziția verde și digitală către o mobilitate inteligentă, durabilă, eficientă și sigură. Rezoluția a reafirmat solicitările Parlamentului de a se asigura investiții suficiente în infrastructura TEN-T, în special pentru a asigura finalizarea rețelei centrale TEN-T până în 2030. Ea a subliniat că toate fondurile relevante ale UE (MIE, InvestEU, fondurile structurale și de investiții

europene, Mecanismul de redresare și reziliență, Orizont Europa etc.) și împrumuturile BEI ar trebui să fie adaptate la nevoile specifice ale sectorului transporturilor și că statele membre ar trebui să se angajeze să pună la dispoziție o finanțare suficientă.

În [rezoluția sa din 2020 referitoare la revizuirea liniilor directe](#) pentru infrastructurile energetice transeuropene, Parlamentul a solicitat o revizuire care să țină seama de obiectivele Uniunii în materie de energie și climă pentru 2030, de angajamentul său pe termen lung în favoarea decarbonizării și de principiul „eficiența energetică înainte de toate”. Acesta a subliniat necesitatea de a garanta că cheltuielile și selecția PIC respectă angajamentele asumate în temeiul Acordului de la Paris.

În [poziția sa din 5 aprilie 2022 referitoare la regulamentul revizuit privind infrastructura energetică transeuropeană](#), Parlamentul a solicitat o implicare mai puternică a părților interesate în planificarea infrastructurii transfrontaliere și în procesul de selecție a PIC, precum și o reprezentare mai diversă a diverselor sectoare în cadrul consultărilor. Parlamentul a insistat și asupra stimulării proiectelor de energie din surse regenerabile offshore și a facilitării integrării acestora în rețelele UE, cu scopul de a atinge obiectivul UE de reducere la zero a emisiilor nete.

În plus, în [rezoluția sa din 5 octombrie 2022 referitoare la răspunsul UE la creșterea prețurilor la energie în Europa](#), Parlamentul a subliniat că o rețea energetică europeană cu adevărat rezilientă, inclusiv construirea de noi interconexiuni, ar contribui la atenuarea presiunii prețurilor asupra întreprinderilor și consumatorilor pe termen scurt și la asigurarea independenței și rezilienței energetice pe termen lung. Acesta a recunoscut că infrastructura esențială trebuie să rămână sub controlul UE, promovând astfel autonomia strategică deschisă, și a invitat Comisia și statele membre să accelereze proiectele-cheie de infrastructură bazate pe energie din surse regenerabile și pe hidrogen curat, facilitând procesul de autorizare și, în același timp, acordând atenția cuvenită participării publicului și procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului.

În [recomandarea sa din 23 noiembrie 2022 privind strategia UE pentru extindere](#), Parlamentul a recomandat consolidarea parteneriatelor dintre țările candidate și UE prin intermediul principalelor proiecte de infrastructură din cadrul rețelelor TEN-E și TEN-T. Parlamentul sprijină luarea unor măsuri imediate pentru a se realiza conectarea durabilă și pe termen lung a țărilor candidate la rețeaua europeană de transport de energie și pentru ca acestea să fie incluse în strategiile de politică energetică ale UE, în mod prioritar cele care depind în mare măsură de gazul rusesc și sunt puternic afectate din cauza poziției lor favorabile față de UE.

Pentru informații suplimentare pe aceste teme, consultați site-ul web al [Comisiei pentru transport și turism](#) și al [Comisiei pentru industrie, cercetare și energie](#).

Ariane Debyser / Kristi Polluveer / Olena Kuzhym
05/2024