

Infrastructura de transport a UE

Întârzierile se agravează și unele costuri sunt în creștere, dar cadrul de guvernare promite să fie unul mai solid în viitor (actualizare la Raportul special nr. 10/2020 al Curții de Conturi Europene)



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

Cuprins

Puncte

01-06 | **Mesajele principale**

01-04 | De ce este important acest domeniu

05-06 | Ce a constatat Curtea

07-33 | **Observațiile Curții, în detaliu**

07-20 | Termenul de finalizare a rețelei centrale TEN-T, anul 2030, nu va fi respectat, iar două infrastructuri de transport de maximă importanță au înregistrat creșteri considerabile ale costurilor

09-12 | Noi creșteri considerabile ale costurilor pentru două infrastructuri de transport de maximă importanță

13-20 | Termenul de finalizare a rețelei centrale, stabilit pentru 2030, nu va fi respectat din cauza noilor întârzieri

21-33 | Guvernanța a fost consolidată recent, dar dispozițiile legale anterioare au fost rareori utilizate

24 | Comisia a recurs o singură dată la dispozițiile legale pentru a reacționa la întârzierile în finalizarea rețelei

25-30 | Regulamentul TEN-T din 2024 oferă Comisiei mai multe mijloace legale în sprijinul sarcinii acesteia de supraveghere a implementării rețelei

31-33 | Majoritatea recomandărilor din 2020 acceptate de Comisie au fost puse în aplicare

Anexe

Anexa I – Informații despre audit

Anexa II – Principalele modificări introduse de Regulamentul din 2024 privind rețeaua TEN-T

Anexa III – Situația acțiunilor întreprinse în urma recomandărilor formulate în Raportul special nr. 10/2020

Acronime

Glosar

Răspunsurile Comisiei

Calendar

Echipa de audit

01

Mesajele principale

De ce este important acest domeniu

- 01** Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) este coloana vertebrală a sistemului european de transport, cuprinzând transporturile rutiere, feroviare, pe căi navigabile interioare, maritime și aeriene. Un rol-cheie în completarea legăturilor lipsă ale rețelei, în eliminarea blocajelor și în facilitarea mobilității transfrontaliere îl au megaproiectele. Acestea sunt proiecte de transport de mare anvergură, adesea cu o dimensiune transfrontalieră.
- 02** Curtea a publicat, în 2020, un [raport special](#)¹ care a evaluat rolul Comisiei în cadrul megaproiectelor de transport din rețeaua TEN-T, inclusiv în ceea ce privește furnizarea cofinanțării din partea UE. Curtea le-a denumit în raportul respectiv „infrastructuri de transport de maximă importanță”. Acestea sunt, în general, realizate printr-o serie de proiecte și acțiuni de dimensiuni mai mici, care primesc fiecare cofinanțare din partea UE. Curtea a constatat că infrastructurile de transport de maximă importanță examinate erau afectate de mai multe probleme: întârzieri majore, costuri în creștere, o coordonare deficitară între statele membre și deficiențe în supravegherea lor de către Comisie. Drept urmare, opinia Curții la momentul respectiv a fost că rețeaua centrală de transport a UE (adică cele mai strategice noduri și legături care trebuiau finalizate cu prioritate) era expusă unui risc major de a nu fi finalizată la termen, adică până în 2030.

¹ [Raportul special nr. 10/2020](#): „Infrastructurile de transport din UE: pentru ca efectele de rețea să se materializeze la timp, este necesar ca implementarea megaproiectelor să prindă viteză”.

- 03** Începând cu 2020, UE a fost semnificativ afectată de pandemia de COVID-19 și de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță s-au confruntat cu aceleași provocări și, pe lângă aceasta, au trebuit să se adapteze la un cadru de reglementare în continuă schimbare. Mai mult, unele infrastructuri au trebuit să facă față unor provocări tehnice neprevăzute, cum ar fi constrângerile de natură geologică în excavarea tunelurilor, care au contribuit la costuri și întârzieri suplimentare.
- 04** Scopul raportului de față este de a actualiza principalele date și observații ale [raportului din 2020](#) pentru a informa părțile interesate și publicul larg cu privire la evoluția situației. Curtea a examinat, de asemenea, progresele realizate Comisie în punerea în aplicare a recomandărilor din raportul respectiv. [Anexa I](#) prezintă mai multe detalii privind obiectivele și metodologia acestei actualizări.

Ce a constatat Curtea

- 05** Curtea concluzionează că, de la publicarea [raportului special din 2020](#), costurile globale ale celor opt infrastructuri de maximă importanță auditate au crescut și mai mult, în principal din cauza creșterii semnificative a costurilor a două infrastructuri. Costurile celorlalte șase au contribuit într-o măsură limitată la creșterea totală (costurile au crescut pentru două infrastructuri și au scăzut pentru patru). Au fost observate noi întârzieri în implementarea a cinci infrastructuri. Deoarece infrastructurile de transport de maximă importanță sunt conexiuni de transport esențiale, rețeaua centrală de transport nu va putea fi finalizată în termen, adică până în 2030. [Regulamentul TEN-T](#) revizuit, adoptat în 2024, a introdus dispoziții legale suplimentare privind supravegherea de către Comisie a implementării rețelei. Acestea au potențialul de a remedia o parte din problemele identificate în raportul anterior al Curții. Este însă încă prea devreme pentru a evalua cum vor fi puse în practică noile dispoziții și, în orice caz, modificările aduse vor fi relevante în principal pentru proiectele care au demarat mai târziu decât infrastructurile de transport de maximă importanță auditate de Curte.
- 06** În [raportul special din 2020](#), Curtea a formulat în atenția Comisiei patru recomandări, constând fiecare în câte 12 subrecomandări, menite să ofere soluții la deficiențele identificate. Comisia a pus în aplicare fie integral, fie parțial, cele șase subrecomandări pe care le acceptase la momentul respectiv. Pentru cele șase subrecomandări pe care nu le acceptase, ea nu a întreprins nicio acțiune.

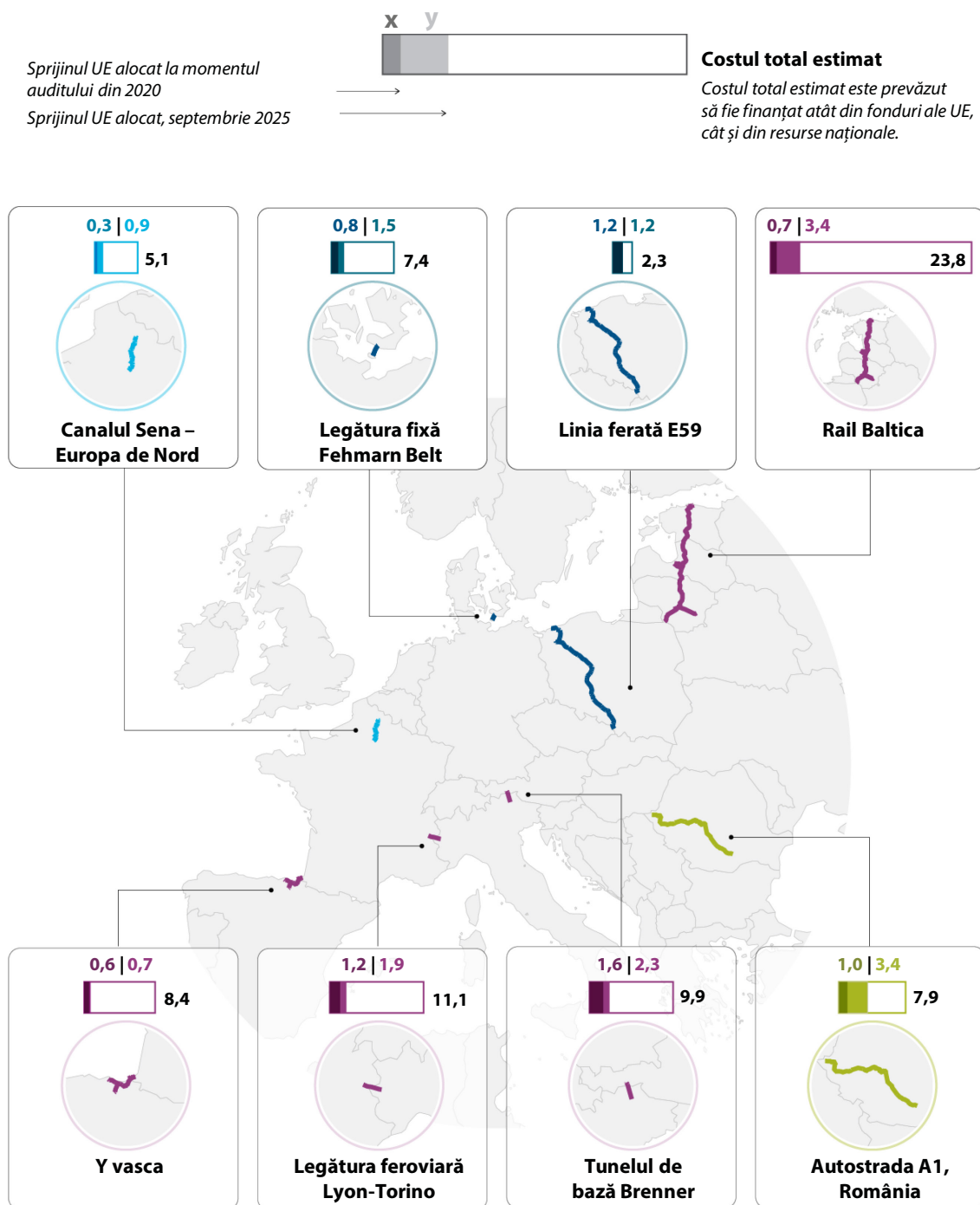
02 Observațiile Curții, în detaliu

Termenul de finalizare a rețelei centrale TEN-T, anul 2030, nu va fi respectat, iar două infrastructuri de transport de maximă importanță au înregistrat creșteri considerabile ale costurilor

07 Curtea a actualizat cifrele privind costurile totale estimate și cunsumurile cofinanțării din partea UE² (*figura 1*) pentru cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță examinate în [raportul său special din 2020](#).

² Tabelul 1 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Figura 1 | Costul total estimat și cofinanțarea din partea UE alocată pentru cele opt infrastructuri



Notă: toate sumele sunt exprimate în miliarde de euro. Costurile totale sunt cele mai recente estimări oficiale disponibile. Estimările se pot baza pe ani de referință diferiți.

Culoarea infrastructurilor de maximă importanță reflectă modurile de transport acoperite: mov pentru cale ferată, albastru deschis pentru căi navigabile interioare, verde pentru drumuri și albastru pentru mai multe moduri de transport combinate.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza informațiilor furnizate de Comisie, de autoritățile naționale și de promotorii proiectelor.

- 08** De la [raportul special din 2020](#), majoritatea infrastructurilor de transport de maximă importanță auditate de Curte au primit granturi suplimentare (în valoare totală de 7,9 miliarde de euro). Această creștere a cofinanțării din partea UE nu este o consecință automată a creșterii costului total al fiecărei infrastructuri de transport de maximă importanță, deoarece cofinanțarea UE nu este alocată ca procent fix din costul total.

Noi creșteri considerabile ale costurilor pentru două infrastructuri de transport de maximă importanță

- 09** Între momentul proiectării și concepției inițiale și momentul demarării lucrărilor de construcție sau chiar în timpul finalizării, sfera megaproiectelor se schimbă adesea semnificativ. Acest lucru, alături de complexitatea imprevizibilă a proiectelor și de evenimentele neprevăzute (punctul [03](#)), antrenează adesea costuri mai mari față de estimările inițiale³. În [raportul special din 2020](#), Curtea a constatat că cele opt infrastructuri selectate înregistraseră o creștere globală reală a costurilor de 47 % (rata de inflație nu este luată în calcul) în comparație cu estimările inițiale⁴.
- 10** Curtea a actualizat analiza costurilor conform situației din noiembrie 2025, pe baza informațiilor furnizate de promotorii proiectelor ([tabelul 1](#)). Pentru a facilita comparația cu datele din [raportul special din 2020](#) și pentru a reflecta inflația din cursul perioadei de implementare planificate, toate estimările costurilor au fost reindexate la valorile din 2019, fără să se țină seama de calendarul efectiv de eșalonare a plăților. Prin urmare, cifrele din [tabelul 1](#) nu sunt direct comparabile cu cifrele prezentate în [figura 1](#) cu privire la costuri.

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview”, *Project Management Journal*, volumul 45, numărul 2, aprilie/mai 2014, p. 9.

⁴ Tabelul 3 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Tabelul 1 | Evoluția costurilor pentru fiecare infrastructură de transport de maximă importanță (în milioane de euro)

Infrastructura de transport de maximă importanță	Raportul special 10/2020		Situația în noiembrie 2025		
	Estimarea inițială (la valorile din 2019) (a) ¹	Estimarea cea mai recentă (la valorile din 2019) (b)	Estimarea revizuită (la valorile din 2019) (c)	Creștere procentuală față de estimarea din Raportul special 10/2020 (c/b – 1)	Creștere procentuală față de estimarea inițială (c/a – 1)
<i>Rail Baltica</i> ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Legătura feroviară Lyon-Torino	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Tunelul de bază Brenner	5 972	8 492	8 373	-1 %	+ 40 %
Legătura fixă Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	-1 %	+ 52 %
<i>Y vasca</i>	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canalul Sena-Europa de Nord	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autostrada A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Linia ferată E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Total	36 533	53 786	66 455	–	–
Creștere per total				+ 24 %	+ 82 %

Note:

Toate cifrele privind costurile au fost reindexate la valorile din 2019 utilizând deflatorul corespunzător anului respectiv din [baza de date AMECO](#) a Comisiei.

¹ Estimările inițiale sunt cele mai vechi estimări existente pentru fiecare infrastructură de maximă importanță și pot corespunde unei sfere de aplicare sau unui nivel de maturitate diferit al proiectării acesteia. De exemplu, legătura feroviară Lyon-Torino a fost inițial concepută ca un tunel cu o singură linie și ulterior proiectată ca un tunel cu două linii; în mod similar, estimarea prezentată pentru Canalul Sena-Europa de Nord a fost identificată înainte de efectuarea studiilor de fezabilitate.

² Estimarea revizuită se referă la finalizarea întregii infrastructuri până în 2030. Proiectul a fost de atunci împărțit în mai multe faze (*caseta 1*).

³ Estimarea nu a mai fost revizuită de promotorul de proiect de la raportul special al Curții din 2020. Noua valoare diferită reflectă doar indexarea.

⁴ Costurile exclud tronsonul Świnoujście-Szczecin, la fel ca în raportul special din 2020.

Sursa: Comisia, autoritățile naționale și promotorii proiectelor.

- 11** Cea mai recentă estimare a costurilor totale pentru toate cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță luate împreună este în prezent aproape dublă față de cea inițială. Creșterea suplimentară din ultimii cinci ani a costurilor pentru toate infrastructurile de transport de maximă importanță, fără se ține seama de rata inflației, a fost de 24 %. În spatele acestui procent se află în principal creșteri semnificative ale costurilor pentru două dintre infrastructuri: *Rail Baltica* (**caseta 1**) și legătura feroviară Lyon-Torino.
- 12** Variația globală a costurilor estimate pentru celelalte șase infrastructuri este de doar circa 10 % din creșterea suplimentară totală. De exemplu, canalul Sena-Europa de Nord, pentru care, în 2020, Curtea a raportat cea mai mare creștere procentuală a costurilor în comparație cu estimarea inițială, înregistrează în prezent o creștere suplimentară a costurilor de 9 %. În două cazuri, pentru autostrada A1 și linia ferată E59, cele mai recente estimări ale costurilor – ținând cont de inflație – sunt, de fapt, mai mici decât cele inițiale.

Caseta 1

***Rail Baltica*: costurile au depășit dublul celor din 2020**

Estimările oficiale ale costurilor valabile la data [raportului special din 2020](#) al Curții se ridicau, pentru *Rail Baltica*, la 5,8 miliarde de euro (la valorile din 2017). În raportul său, Curtea a subliniat că, pe baza informațiilor disponibile la momentul respectiv, costurile ar putea crește și mai mult și a indicat un cost total ajustat în funcție de riscuri de 7 miliarde de euro.

În 2024, promotorul proiectului *Rail Baltica* a efectuat o nouă analiză și a concluzionat că costul total estimat al întregii infrastructuri de transport de maximă importanță crescuse la 23,8 miliarde de euro (la prețurile din 2023). Principalele motive identificate în analiză au fost lipsa de maturitate și de detaliu a estimărilor anterioare (care au contribuit la aproximativ jumătate din creștere) și modificările aduse sferei și concepției proiectului. Un raport de audit comun⁵ al instituțiilor supreme de audit din cele trei țări baltice participante a confirmat în mare măsură concluziile analizei.

Este important de remarcat că promotorul a subliniat că există riscul ca noua estimare să nu fie nici de această dată pe deplin exactă, deoarece studii de proiectare mature (pe care s-a bazat estimarea) existau doar pentru o treime din distanța totală. În ceea ce privește calendarul de implementare, partenerii din cadrul proiectului au decis să împartă infrastructura în două faze: prima fază consta în construcția unei căi ferate cu o singură linie (cu un cost total de 15,3 miliarde de euro), cu termen de finalizare 2030, și a doua consta în construcția unei căi ferate mai complexe, dar fără un termen de finalizare precis. Din cauza calendarului prelungit al lucrărilor, există probabilitatea ca, după finalizarea celei de a doua faze, costul infrastructurii să depășească 23,8 miliarde de euro.

⁵ Instituțiile supreme de audit din Estonia, Letonia și Lituania: [Review on the Rail Baltica project](#), Joint review, Tallinn, Riga, Vilnius, 11 iunie 2024.

Termenul de finalizare a rețelei centrale, stabilit pentru 2030, nu va fi respectat din cauza noilor întârzieri

- 13** Durata de implementare a megaproiectelor este adesea lungă și numeroase proiecte de acest tip suferă întârzieri în raport cu planificarea inițială⁶. Ele sunt expuse și unor factori externi, astfel cum este descris la punctul **03**. În [raportul special din 2020](#), Curtea a calculat că cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță examinate suferiseră întârzieri în medie de 11 ani⁷. Această analiză a fost actualizată conform situației din noiembrie 2025, constatându-se întârzieri suplimentare ([tabelul 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, p. 9-11.

⁷ Punctul 53 și imaginea 5 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Tabelul 2 | Întârzierile care afectează fiecare infrastructură de transport de maximă importanță

Infrastructura de transport de maximă importanță	Planul inițial ¹		Raportul special 10/2020	Situația în noiembrie 2025		
	Calendarul de implementare (în ani)	Anul estimat pentru darea în exploatare	Anul estimat pentru darea în exploatare	Estimare revizuită a anului pentru darea în exploatare	Întârziere față termenul estimat din Raportul special nr. 10/2020 (în ani)	Întârziere față de planul inițial (în ani)
Legătura feroviară Lyon-Torino	7	2015	2030	2033	3	18
Tunelul de bază Brenner	9	2016	2028	2032	4	16
Legătura fixă Fehmarn Belt	10	2018	2028	2029	1	11
Y vasca	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Canalul Sena-Europa de Nord	10	2010	2028	2032	4	22
Medie					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	— ³	da	> 4
Linia ferată E59	variază în funcție de tronson			—	—	—
Autostrada A1	variază în funcție de tronson			2029	—	—

Note:

Întrucât termenele de implementare a liniei ferate E59 și a autostrăzii A1 variază în funcție de tronson, Curtea nu a calculat întârzierile pentru aceste infrastructuri.

¹ Planurile inițiale sunt cele mai vechi planuri existente pentru fiecare infrastructură de maximă importanță și pot corespunde unei sfere de aplicare sau unui nivel de maturitate diferit al proiectării acesteia. De exemplu, anul estimat inițial pentru deschiderea Canalului Sena-Europa de Nord a fost identificat înainte de efectuarea studiilor de fezabilitate.

² Comisia a indicat auditorilor ca dată probabilă de finalizare anul 2030, însă informațiile din partea promotorilor proiectului sugerează că finalizarea va avea loc abia în 2035.

³ Nu există încă o estimare a anului de deschidere a întregii infrastructuri. Se estimează că prima fază a infrastructurii va fi deschisă în 2030.

Sursa: Comisia, autoritățile naționale și promotorii proiectelor.

- 14** Analiza Curții arată că cele cinci infrastructuri de transport de maximă importanță pentru care s-au obținut informațiile necesare au înregistrat, în medie, o întârziere suplimentară de patru ani în comparație cu situația de la momentul [raportului special din 2020](#). Astfel, pentru aceste cinci infrastructuri, întârzierea medie se ridică la 17 ani în comparație cu calendarul planificat inițial.
- 15** În ceea ce privește *Rail Baltica*, întârzierea care fusese raportată anterior este probabil să se prelungească și mai mult, întrucât, conform celui mai recent plan din noiembrie 2025, doar o primă fază a proiectului ar urma să fie finalizată până în 2030. Curtea nu a putut însă evalua cu exactitate cu cât se va întârzia, deoarece pentru a doua fază nu exista un calendar de implementare ([caseta 1](#)). În mod asemănător, la momentul la care Curtea colecta date pentru această actualizare, nici pentru linia de cale ferată E59 nu erau disponibile informații cu privire la data finalizării în totalitate.
- 16** Întârzierile în implementarea infrastructurilor de transport de maximă importanță pot avea un impact asupra funcționării acestora, precum și asupra rețelei de transport a UE. Curtea a reevaluat riscurile privind stadiul probabil de implementare a rețelei⁸, luând în considerare datele estimate de finalizare a fiecărei infrastructuri de transport de maximă importanță. A fost analizată probabilitatea ca aceste infrastructuri să fie pe deplin date în exploatare până în 2030 și ca liniile lor de acces și infrastructurile de legătură să fie și ele modernizate până la aceeași dată, pentru a se putea garanta efecte depline de rețea. Curtea a evaluat și care este probabilitatea să fie respectate cerințele TEN-T din 2013 pentru liniile de transport feroviar de marfă de-a lungul acestor tronsoane până în 2030 ([figura 2](#)).

⁸ Tabelul 2 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Figura 2 | Stadiul probabil de implementare a infrastructurilor de transport de maximă importanță până în 2030

Evaluarea situației existente în noiembrie 2025.

	Infrastructura de transport de maximă importanță va fi dată în exploatare în totalitate până în 2030		Infrastructura propriu-zisă și infrastructura de legătură vor fi date în exploatare în totalitate până în 2030		Cerințele TEN-T pentru transportul feroviar de marfă vor fi îndeplinite până în 2030, inclusiv în ceea ce privește infrastructura de legătură	
	RS 2020	Actualizare 2025	RS 2020	Actualizare 2025	RS 2020	Actualizare 2025
Rail Baltica						
Legătura feroviară Lyon-Torino			 ¹			
Tunelul de bază Brenner					 ²	
Legătura fixă Fehmarn Belt			 ³		 ⁴	
Y vasca		 ⁵			 ⁶	
Canalul Sena – Europa de Nord					nu se aplică	
Linia ferată E59						
Autostrada A1, România					nu se aplică	

¹ Curtea estimează o probabilitate scăzută pentru tronsonul din Franța al infrastructurii și o probabilitate medie pentru tronsonul din Italia.

² Curtea estimează o probabilitate scăzută pentru tronsonul din Italia al infrastructurii, o probabilitate medie pentru tronsonul din Germania și o probabilitate ridicată pentru tronsonul din Austria.

³ Curtea estimează o probabilitate scăzută pentru tronsonul din Germania al infrastructurii și o probabilitate ridicată pentru tronsonul din Danemarca. Curtea menține această apreciere în actualizare.

⁴ Curtea estimează o probabilitate scăzută pentru tronsonul din Germania al infrastructurii și o probabilitate ridicată pentru tronsonul din Danemarca. Curtea menține această apreciere în actualizare.

⁵ Comisia a indicat Curții ca dată probabilă de finalizare anul 2030, însă informațiile din partea promotorilor proiectului sugerează că finalizarea va avea loc abia în 2035.

⁶ Curtea estimează o probabilitate medie pentru tronsonul din Franța al infrastructurii și o probabilitate ridicată pentru tronsonul din Spania.

Notă: cerințele TEN-T includ electrificarea, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de minimum 100 km/h, o lungime a trenului de cel puțin 740 m, un ecartament de 1 435 mm și utilizarea Sistemului european de management al traficului feroviar.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza informațiilor furnizate de Comisie, de autoritățile naționale și de promotorii proiectelor.

- 17** Majoritatea infrastructurilor de transport de maximă importanță au cunoscut o deteriorare a situației în comparație cu cea de la momentul publicării raportului special anterior. Conform estimărilor oficiale din prezent, trei dintre infrastructuri (tunelul de bază Brenner, legătura fixă Lyon-Torino și Canalul Sena-Europa de Nord) vor fi finalizate după 2030, ceea ce înseamnă că termenul prevăzut pentru 2030 pentru finalizarea rețelei centrale TEN-T a UE nu va fi respectat. În 2020, se preconiza că *Rail Baltica* va fi finalizată integral până în 2030; în momentul de față nu este prevăzut un termen pentru finalizarea completă a acestei infrastructuri (punctul 15). În schimb, în cazul uneia dintre infrastructuri – autostrada A1 din România –, perspectivele s-au îmbunătățit: în prezent, toate tronsoanele sunt estimate să fie date în exploatare înainte de 2030.
- 18** Luând în considerare ansamblul infrastructurilor de transport de maximă importanță și al infrastructurii lor de legătură, Curtea își menține concluzia sa generală din 2020, și anume că era puțin probabil ca majoritatea infrastructurilor auditate să fie date în exploatare până în 2030. Majoritatea infrastructurilor se confruntă cu întârzieri suplimentare și în ceea ce privește respectarea cerințelor privind transportul feroviar de marfă prevăzute în Regulamentul TEN-T din 2013, care era în vigoare la momentul auditului anterior al Curții.
- 19** În [raportul special din 2020](#), Curtea a subliniat, de asemenea, că întârzierile în planificare și implementare pot genera costuri suplimentare. De exemplu, în cazul legăturii fixe Fehmarn Belt, contractul semnat de autoritățile daneze cu promotorul proiectului îi dădea acestuia dreptul la anumite penalități contractuale (care să acopere costuri de funcționare a consorțiului sau prețurile mai mari ale materialelor) în cazul în care demararea lucrărilor trebuia amânată din cauza neobținerii autorizațiilor. Dat fiind că această amânare s-a concretizat, clauza a fost aplicată pentru a se evita desființarea contractelor și lansarea unei proceduri de achiziții pentru semnarea de contracte noi. La momentul raportului anterior, promotorul a informat auditorii cu privire la intenția sa de a solicita ca aceste costuri să fie eligibile pentru cofinanțare din partea UE⁹.
- 20** În cursul activităților Curții pentru această actualizare, Comisia a informat auditorii că promotorul proiectului a prezentat între timp o cerere de rambursare, care include și acest tip de costuri. Cererea a fost acceptată de CINEA (agenția executivă a Comisiei responsabilă de gestionarea grantului UE). Suma totală finanțată de la bugetul UE până în prezent în legătură cu costurile respective este de 14,8 milioane de euro.

⁹ Punctul 44 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Guvernanța a fost consolidată recent, dar dispozițiile legale anterioare au fost rareori utilizate

- 21** În [raportul special din 2020](#), Curtea a atras atenția asupra mijloacelor legale limitate de care dispune Comisia pentru a reacționa la întârzierile în implementarea rețelei centrale de transport a UE. Curtea a subliniat, de asemenea, că Comisia nu utilizase încă instrumentele disponibile, cum ar fi articolul 56 din [Regulamentul TEN-T din 2013](#)¹⁰. De asemenea, Curtea a adresat Comisiei un set de recomandări menite să îmbunătățească gestiunea financiară a cofinanțării din partea UE pentru megaproiecte.
- 22** În 2024, [Regulamentul TEN-T](#) a fost revizuit considerabil. Pe lângă un set nou de obiective, acesta prevede o serie de termene de finalizare, precum și dispoziții legale care să vină în sprijinul Comisiei în supravegherea implementării rețelei ([anexa II](#) prezintă o sinteză a principalelor modificări aduse de noul regulament).
- 23** Pentru această actualizare, Curtea a verificat:
- o dacă, din 2020 până în prezent, Comisia a recurs la procedura prevăzută la articolul 56;
 - o dacă dispozițiile legale noi sau modificate ale [Regulamentului TEN-T din 2024](#) au potențialul de a elimina două dintre sursele orizontale de întârzieri care au fost evidențiate în [raportul special al Curții din 2020](#), și anume (i) coordonarea transfrontalieră complexă și (ii) acordarea autorizațiilor în statele membre;
 - o dacă Comisia a pus în aplicare recomandările din 2020 ale Curții.

¹⁰ Punctul 26 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

Comisia a recurs o singură dată la dispozițiile legale pentru a reacționa la întârzierile în finalizarea rețelei

24 În temeiul articolului 56 din [Regulamentul TEN-T din 2013](#), Comisia poate solicita statelor membre să explice motivele care stau la baza întârzierilor semnificative în finalizarea rețelei centrale și apoi să inițieze o consultare în vederea soluționării problemelor care au cauzat întârzierile. În [raportul special din 2020](#), Curtea a constatat că Comisia nu utilizase niciodată această dispoziție legală¹¹. Toate infrastructurile de transport de maximă importanță selectate, în legătură cu care Curtea a primit estimări privind calendarul, au înregistrat întârzieri suplimentare în implementare (punctul [13](#) și [tabelul 2](#)); pentru trei dintre aceste infrastructuri, este evident în prezent că vor fi date în exploatare după 2030, adică după termen. Or, Comisia a informat Curtea că nu a fost lansată o procedură în temeiul articolului 56 pentru niciuna dintre infrastructurile de transport de maximă importanță vizate de această actualizare. În ansamblu, de la [raportul special din 2020](#), Comisia a utilizat această procedură doar o singură dată, în cazul unui alt megaproiect din Franța.

Regulamentul TEN-T din 2024 oferă Comisiei mai multe mijloace legale în sprijinul sarcinii acesteia de supraveghere a implementării rețelei

25 [Regulamentul TEN-T din 2024](#) prevede cerințe și dispoziții legale noi pe care Comisia le poate utiliza în supravegherea finalizării de către statele membre a rețelei de transport ([anexa II](#)). În opinia Curții, acest lucru, împreună cu [Directiva privind raționalizarea procedurilor de acordare a autorizațiilor](#) (adoptată în 2021), poate fi un progres în abordarea celor două cauze principale ale întârzierilor (punctul [23](#)) identificate în [raportul special din 2020](#). Totuși, eficacitatea acestor dispoziții va depinde, în ultimă instanță, de cât de activ vor fi utilizate de Comisie și de cât de mult vor fi respectate ulterior de către statele membre. În orice caz, aceste dispoziții sunt relevante în principal pentru proiectele aflate în faza de planificare, astfel că ele vor avea doar un impact limitat asupra proiectelor din eșantionul Curții.

¹¹ Punctul 26 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

- 26** [Regulamentul TEN-T din 2024](#) consolidează cadrul de guvernare în încercarea de a remedia problemele legate de coordonarea transfrontalieră. Integrarea coridoarelor rețelei centrale și a coridoarelor de transport feroviar de marfă în coridoarele europene de transport va pune probabil un accent mai mare pe aspectele operaționale în procesul de planificare. Rolul coordonatorilor europeni, care sprijină Comisia în supravegherea finalizării de către statele membre a rețelei centrale, a fost, de asemenea, consolidat și include în prezent o consultare oficială privind alocarea cofinanțării din partea UE pentru proiectele de infrastructură de-a lungul coridorului respectiv.
- 27** Noul regulament a extins sfera actelor de punere în aplicare ale Comisiei. Acestea sunt documente cu forță juridică obligatorie adresate statelor membre și includ dispoziții privind calendarele de implementare și guvernarea diferitelor proiecte. În [raportul său special din 2020](#), Curtea observase deja că actele de punere în aplicare erau un instrument pozitiv care consolidau rolul Comisiei de supraveghere a finalizării rețelei centrale¹². Conform cadrului juridic anterior, aceste acte puteau fi emise numai pentru proiectele cu o dimensiune transfrontalieră. Acum însă, actele de punere în aplicare vor acoperi coridoare întregi de transport și pot viza, după caz, anumite tronsoane sau proiecte de-a lungul rețelei centrale.
- 28** În plus, [Regulamentul TEN-T din 2024](#) introduce o nouă obligație legală ca statele membre să își alinieze planurile naționale de transport la prioritățile UE. Planurile naționale de transport trebuie să țină seama de planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni și de orice act de punere în aplicare adoptat. Statele membre au obligația de a transmite planurile Comisiei, care va emite ulterior un aviz formal, dar neobligatoriu din punct de vedere juridic.
- 29** [Regulamentul TEN-T din 2024](#) nu conține în sine dispoziții care să îmbunătățească procedurile de acordare a autorizațiilor, dar se sprijină pe o [directivă a UE din 2021](#) de raționalizare a procedurilor de acordare a autorizațiilor. Directiva cere statelor membre să reducă din povara administrativă de obținere a autorizațiilor pentru proiectele implementate pe tronsoane esențiale ale rețelei centrale a UE prin desemnarea unui punct unic de contact pentru promotorii proiectelor, prin simplificarea procedurilor și prin stabilirea unor termene maxime de luare a unei decizii (cu câteva excepții). În cazul procedurilor transfrontaliere de acordare a autorizațiilor, coordonatorii europeni au dreptul de a primi informații cu privire la procedură și de a solicita rapoarte privind progresele înregistrate în cazul în care apar întârzieri.

¹² Punctele 75-78 din [Raportul special nr. 10/2020](#).

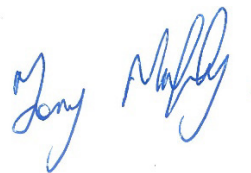
- 30** Impactul directivei depinde însă, în mare măsură, de cât de adecvat și de prompt este aceasta transpusă în legislația națională. La momentul la care această actualizare era elaborată, Comisia avea în curs mai multe proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor lansate împotriva unui număr de cinci state membre în legătură cu transpunerea directivei.

Majoritatea recomandărilor din 2020 acceptate de Comisie au fost puse în aplicare

- 31** În [raportul său special din 2020](#), Curtea a formulat 12 subrecomandări menite să consolideze planificarea pe termen lung, gestionarea și supravegherea investițiilor ce țin de infrastructurile de transport de maximă importanță. Comisia a acceptat fie integral, fie parțial, șase dintre aceste subrecomandări.
- 32** În [capitolul 3 al Raportului anual pe 2023](#), Curtea a raportat deja cu privire la progresele realizate de Comisie în punerea în aplicare a subrecomandărilor pe care aceasta le acceptase și la gradul în care termenul pentru punerea lor în aplicare fusese respectat. S-a constatat că patru dintre subrecomandări fuseseră puse în aplicare la timp, fie integral, fie în mod substanțial. Comisia întârziase în punerea în aplicare a celorlalte două și, prin urmare, ele fuseseră puse în aplicare doar parțial. Restul de șase subrecomandări pe care Comisia nu le acceptase nu evoluaseră în niciun fel și nici nu făcuseră obiectul vreunei măsuri din partea acesteia.
- 33** De la publicarea Raportului anual pe 2023, Curtea a observat că s-au realizat unele progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a uneia dintre subrecomandări, și anume aceea de dezvoltare în continuare instrumentul reprezentat de deciziile de punere în aplicare [recomandarea 4 litera (a)]: Comisia a adoptat acte legislative noi sau actualizate care acoperă Canalul Sena-Europa de Nord, *Rail Baltica* și Lyon-Torino ([anexa III](#)).

Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de doamna Annemie Turtelboom, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 3 decembrie 2025.

Pentru Curtea de Conturi,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony Murphy', with a stylized flourish at the end.

Tony Murphy
Președinte

Anexe

Anexa I – Informații despre audit

- 01** În 2020, Curtea a publicat un [raport special](#) în care a evaluat rolul pe care îl are Comisia în a se asigura că megaproiectele cu o dimensiune transfrontalieră cofinanțate de UE (pe care Curtea le-a numit „infrastructuri de transport de maximă importanță”) au fost bine planificate și sunt eficiente. În scopul auditului, a fost selectat un eșantion de opt astfel de infrastructuri de transport esențiale pentru atingerea obiectivului UE de finalizare a rețelei centrale de transport până în 2030.
- 02** În urma auditului din 2020, Curtea a concluzionat că era puțin probabil ca rețeaua să funcționeze la capacitate maximă în 2030, întrucât șase dintre cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță, inclusiv căile de acces la acestea și infrastructurile de legătură, nu se aflau într-un stadiu care să garanteze că aveau să funcționeze la capacitate maximă până la termenul respectiv. Mai mulți factori contribuiau la această situație, și anume:
- o prioritățile naționale și procedurile administrative erau foarte diferite între statele membre, ceea ce încetinea progresele în finalizarea legăturilor transfrontaliere. Instrumentele juridice de care Comisia dispunea pentru a asigura respectarea angajamentelor convenite erau limitate și nu au fost utilizate în totalitate;
 - o calitatea planificării trebuia îmbunătățită, întrucât previziunile privind traficul erau adesea excesiv de optimiste sau nu fuseseră coordonate suficient la nivel transfrontalier. Statele membre nu au utilizat analizele cost-beneficiu în mod eficace ca instrumente de decizie pentru fiecare proiect în integralitatea sa, ceea ce a dăunat transparenței și fiabilității;

- o implementarea era inefficientă, durata medie de construcție pentru o infrastructură de transport de maximă importanță fiind de 15 ani. S-au înregistrat, de asemenea, depășiri mari de costuri, precum și întârzieri lungi în raport cu calendarele stabilite inițial;
- o supravegherea de către Comisie a finalizării coridoarelor rețelei centrale de către statele membre continua să fie una „de la distanță”, concentrându-se mai mult pe realizări decât pe rezultate sau pe sustenabilitatea pe termen lung. Deciziile de punere în aplicare, recent introduse la acea dată, reprezentau un pas înainte, dar aceste instrumente au rămas prea limitate în ceea ce privește domeniul lor de aplicare și puterea lor coercitivă pentru a garanta finalizarea la timp a rețelei.

- 03** Curtea a formulat în atenția Comisiei patru recomandări, constând fiecare în câte 12 subrecomandări, menite să ofere soluții la deficiențele identificate ([anexa III](#)).
- 04** În 2021, Curtea a publicat un [document de analiză](#) în care a comparat cadrul UE de realizare a megaproiectelor cu cadre similare din alte țări. În acest context, ea a evaluat, de asemenea, pentru șase dintre cele opt infrastructuri de transport de maximă importanță, depășirile bugetului și întârzierile în raport cu calendarul prevăzut, în raport cu o populație de câteva sute de proiecte de transport implementate în diferite țări din lume. Curtea a concluzionat că cele mai multe dintre aceste șase proiecte prezentau abateri mai mici între costurile reale și bugetele lor estimate decât media la nivel global. Pe de altă parte, majoritatea celor șase proiecte au înregistrat, în medie, întârzieri mai mari decât proiectele comparabile desfășurate în alte locuri din lume.
- 05** Raportul de față oferă informații actualizate cu privire la evoluția elementelor-cheie ale [raportului special din 2020](#), de la publicarea acestuia până în noiembrie 2025. Auditorii s-au concentrat în principal pe modificările intervenite la nivelul calendarului și al costurilor de implementare a celor opt infrastructuri de transport de maximă importanță, precum și pe rolul Comisiei în supravegherea acestora. Acolo unde s-a considerat relevant, au fost supuse atenției și evoluțiile care au avut loc în alte megaproiecte din rețeaua centrală TEN-T. Auditorii au analizat, de asemenea, cum ar putea [revizuirea din 2024 a Regulamentului TEN-T](#) să răspundă problemelor identificate în [raportul special din 2020](#).
- 06** În ceea ce privește implementarea rețelei în conformitate cu cerințele TEN-T privind transportul feroviar de marfă, Curtea menționează că această evaluare actualizată s-a raportat tot la cerințele din [Regulamentul TEN-T din 2013](#). De la publicarea [raportului special din 2020](#), a intrat în vigoare un nou regulament TEN-T revizuit (punctul [22](#)), care include cerințe tehnice actualizate pentru rețeaua centrală ([anexa II](#)). În prezenta actualizare, Curtea nu a evaluat impactul acestor cerințe noi, ele nefăcând parte din sfera auditului inițial.

- 07** Actualizarea se bazează pe examinarea documentară a informațiilor furnizate de Comisie, de autoritățile naționale și de promotorii de proiecte responsabili de infrastructurile respective de transport de maximă importanță din Spania, Polonia și România. Curtea a analizat, de asemenea, informații publice. Nu s-au efectuat vizite sau interviuri la fața locului cu autoritățile responsabile de proiecte sau cu părțile interesate. [Metodologia de audit](#) a Curții este conformă cu standardele internaționale de audit adoptate de [Organizația Internațională a Instituțiilor Supreme de Audit](#) (*International Organization of Supreme Audit Institutions – INTOSAI*).
- 08** Curtea a evaluat din nou în ce măsură Comisia a pus în aplicare recomandările din raportul special din 2020, mai exact dacă au avut loc, între timp, schimbări la nivelul acțiunilor și măsurilor întreprinse de aceasta. În ceea ce privește recomandările care fuseseră acceptate, Curtea a evaluat schimbările intervenite de la ultima sa analiză din 2024 a acțiunilor subsecvente întreprinse, inclusă în [Raportul anual pe 2023](#).
- 09** Curtea a aplicat aceeași metodologie ca pentru auditul din 2020, pentru a asigura comparabilitatea rezultatelor. Cele câteva cazuri în care s-a aplicat o metodologie diferită au fost indicate în mod explicit.

Anexa II – Principalele modificări introduse de Regulamentul din 2024 privind rețeaua TEN-T

Domeniu	Modificări față de textul din 2013
Dispoziții generale: termenele pentru finalizarea rețelei	Confirmarea termenelor pentru rețeaua globală și pentru rețeaua centrală (2030 și, respectiv, 2050). Continuarea activităților de identificare a unei rețele centrale extinse (anterior parte a rețelei globale) care să fie finalizată până în 2040.
Dispoziții generale: identificarea coridoarelor prioritare	Crearea a nouă coridoare europene de transport (care includ tronsoane pe rețeaua centrală și pe rețeaua globală), înlocuirea coridoarelor existente ale rețelei centrale (cu accent pe infrastructură) și a coridoarelor de transport feroviar de marfă existente (cu accent pe operațiuni).
Dispoziții generale: infrastructura pentru combustibilii alternativi	O nouă cerință de a instala facilități pentru combustibilii alternativi printre standardele de infrastructură pentru porturile interioare și maritime, aeroporturi, drumuri și noduri urbane.
Transportul feroviar de marfă: standarde minime pentru unitățile intermodale	O nouă cerință de a permite circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 m înălțime până în 2040.
Transportul feroviar de marfă: cerințe privind infrastructura de transport (o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de cel puțin 100 km/h pe liniile de transport de marfă și posibilitatea de a opera trenuri cu o lungime de cel puțin 740 m)	Extinderea cerințelor existente privind infrastructura pentru transportul feroviar de marfă (22,5 t, 100 km/h și 740 m) la: — rețeaua centrală până în 2030; — rețeaua centrală extinsă până în 2040; — restul rețelei globale până în 2050.
Transportul feroviar de călători: viteza minimă pe linie	O nouă cerință privind o viteză minimă de 160 km/h pentru trenurile de călători de pe liniile de transport de călători ale rețelei centrale și ale rețelei centrale extinse până în 2040.
Transportul feroviar: Sistemul european de management al traficului feroviar	Cerințe noi: (a) implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar pe rețeaua centrală extinsă până în 2040 și pe rețeaua globală până în 2050; (b) dezafectarea sistemelor de clasă B existente în rețeaua centrală până în 2040, în rețeaua centrală extinsă până în 2045 și în rețeaua globală până în 2050.

Domeniu	Modificări față de textul din 2013
Căile navigabile interioare: condiții de navigare corespunzătoare	O nouă cerință, aplicabilă căilor navigabile interioare din rețeaua centrală, de a asigura „condiții de navigare corespunzătoare”, adică să se permită o navigare eficientă, fiabilă și sigură pentru utilizatori (inclusiv prin asigurarea cerințelor minime pentru căile navigabile și pentru nivelurile de servicii), care urmează să fie definită în detaliu în actele de punere în aplicare ale Comisiei.
Transportul rutier: spațiile de servicii	Modificarea cerinței existente de a se asigura spații de servicii disponibile la o distanță maximă de 100 km unul de celălalt pe rețeaua centrală până în 2030 și pe rețeaua globală până în 2050 la o distanță acum de 60 km unul de celălalt până în 2040 pe rețeaua centrală și pe rețeaua centrală extinsă.
Multimodalitatea transportului de marfă: analiză de piață privind terminalele	O nouă cerință ca statele membre să efectueze o analiză de piață și o analiză prospectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul lor. Pe baza acestei analize, statele membre trebuie să elaboreze un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele a terminalelor multimodale de marfă.
Punere în aplicare și monitorizare: actele de punere în aplicare ale Comisiei	Extinderea competenței Comisiei de a adopta acte de punere în aplicare (care devin obligatorii pentru planul de acțiune al fiecărui coridor și opționale pentru anumite tronsoane de-a lungul coridoarelor, indiferent dacă aceste tronsoane sunt transfrontaliere sau doar pe teritoriu național).
Punere în aplicare și monitorizare: rolul coordonatorilor europeni	Consolidarea rolului coordonatorilor europeni, care trebuie să colaboreze îndeaproape cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă ¹ (și să monitorizeze performanța serviciilor de transport feroviar de marfă) și care au dreptul de a fi consultați de către Comisie pentru a se asigura că proiectele examinate în vederea finanțării lor prin Mecanismul pentru interconectarea Europei sunt în concordanță cu prioritățile planurilor de acțiune privind coridoarele.
Punere în aplicare și monitorizare: alinierea strategiilor naționale la TEN-T	O nouă cerință ca planurile naționale de transport și de investiții să fie coerente cu prioritățile și termenele stabilite în regulament și în planurile de acțiune pentru coridoare. Consolidarea obligației de a transmite Comisiei proiectele de planuri cât mai curând posibil după lansarea unei consultări publice cu privire la planurile respective și introducerea unei noi dispoziții care permite Comisiei să emită un aviz.
Altele: riscurile la adresa securității sau a ordinii publice	O nouă cerință ca statele membre să notifice Comisiei orice măsură adecvată adoptată în vederea atenuării unui risc susceptibil să afecteze infrastructura rețelei TEN-T din motive de securitate sau de ordine publică.

¹ Articolul 8 din [Regulamentul \(UE\) nr. 913/2010](#).

Anexa III – Situația acțiunilor întreprinse în urma recomandărilor formulate în Raportul special nr. 10/2020

Recomandările adresate Comisiei Nivelul de acceptare:  acceptată;  acceptată parțial;  neacceptată. Nivelul de punere în aplicare:  integral;  în majoritatea privințelor;  în anumite privințe;  nepusă în aplicare.	Nivel de acceptare	Pusă în aplicare până în aprilie 2024	Modificări până în noiembrie 2025
(1) Să revizuiască instrumentele existente și să le utilizeze cu scopul de a asigura respectarea planificărilor pe termen lung			
(a) să prevadă instrumente juridice mai bune, a căror respectare să poată fi asigurată, inclusiv o extindere a perimetrului de adoptare a actelor de punere în aplicare, astfel încât să poată aborda orice întârzieri importante înregistrate la demararea sau la finalizarea lucrărilor la rețeaua centrală;			-
(b) să reevalueze relevanța cerințelor tehnice aplicabile rețelei centrale și globale, ținând seama de timpul rămas și de învățămintele desprinse în urma problemelor observate la livrarea proiectelor anterioare sau în curs;			-
(c) să introducă dispoziții care să consolideze coerența între planurile naționale în domeniul transporturilor și angajamentele legate de TEN-T, cu scopul de a asigura respectarea și punerea în aplicare corespunzătoare a Regulamentului TEN-T;			-
(d) să dea curs propunerii sale de „raționalizare”, acordând sprijin statelor membre în cadrul procedurilor de planificare și de achiziții, precum și în vederea creării unor ghișee unice pentru a reduce sarcina administrativă. În cazul infrastructurilor de transport de maximă importanță transfrontaliere, Comisia ar trebui să promoveze utilizarea procedurilor comune de achiziții.			-

Recomandările adresate Comisiei Nivelul de acceptare:  acceptată;  acceptată parțial;  neacceptată. Nivelul de punere în aplicare:  integral;  în majoritatea privințelor;  în anumite privințe;  nepusă în aplicare.		Nivel de acceptare	Pusă în aplicare până în aprilie 2024	Modificări până în noiembrie 2025
(2) Să solicite analize mai bune înainte de a decide să acorde cofinanțare din partea UE pentru megaproiecte (similare infrastructurilor de transport de maximă importanță)				
(a) în cazul gestiunii directe, să solicite o analiză socioeconomică globală a raportului cost-beneficiu, care să fie temeinică, cuprinzătoare și transparentă și care să acopere nivelul de ansamblu al megaproiectelor (similare infrastructurilor de transport de maximă importanță), pe lângă analizele detaliate specifice diferitelor secțiuni. Aceste analize cost-beneficiu ar trebui să examineze un nivel strategic mai înalt decât proiectul sau secțiunea individuală care este implementat(ă) și ar trebui să acopere și infrastructura auxiliară;				-
(b) în cazul gestiunii partajate, să îndemne autoritățile de management să adopte aceleași cerințe înainte de a acorda sprijin din partea UE pentru megaproiecte.				-
(3) Să consolideze managementul cofinanțării acordate de UE pentru acțiuni care fac parte din megaproiecte (similare infrastructurilor de transport de maximă importanță)				
(a) să acorde prioritate acțiunilor incluse în megaproiecte care corespund unor legături lipsă sau unor blocaje și care au fost definite ca priorități-cheie în planul de acțiune al coridorului;				-
(b) să orienteze selectarea acțiunilor care intră în componența unor megaproiecte astfel încât să sporească eficiența gestionării și să se evite concurența artificială cu alte proiecte. Pentru a asigura coerența și consecvența, Comisia ar trebui să promoveze, pentru fiecare megaproiect, un acord de grant unic per perioadă multianuală de finanțare. Un astfel de acord ar trebui să includă toate acțiunile care sunt suficient de mature pentru a fi implementate în totalitate în perioada multianuală de finanțare;				-

Recomandările adresate Comisiei		Nivel de acceptare	Pusă în aplicare până în aprilie 2024	Modificări până în noiembrie 2025
Nivelul de acceptare:  acceptată;  acceptată parțial;  neacceptată. Nivelul de punere în aplicare:  integral;  în majoritatea privințelor;  în anumite privințe;  nepusă în aplicare.				
(c) să abordeze deficiențele identificate în implementarea de către statele membre a infrastructurilor de transport de maximă importanță și să îmbunătățească eficacitatea cofinanțării din partea UE; să utilizeze în mod proactiv și încă de la început toate instrumentele disponibile cu scopul de a asigura finalizarea la timp a rețelei și să creeze centre specializate de competențe, care să evalueze calitatea documentelor elaborate de promotorii de proiecte și să coordoneze eforturile de orientare și de ghidare a acestora.				-
(4) Să se bazeze pe experiența dobândită în legătură cu deciziile de punere în aplicare și să consolideze rolul coordonatorilor europeni				
(a) să dezvolte în continuare noul instrument reprezentat de deciziile de punere în aplicare, propunând o astfel de decizie pentru fiecare infrastructură transfrontalieră de transport de maximă importanță care va fi cofinanțată în perioada 2021-2027. Aceste decizii ar trebui să clarifice normele, precum și responsabilitățile tuturor părților, inclusiv ale Comisiei; de asemenea, ele ar trebui să specifice care sunt rezultatele așteptate (de exemplu, în ceea ce privește transferul modal sau obiectivele prognozelor de trafic) și să includă obiective de etapă, precum și un angajament din partea tuturor statelor membre de a transmite Comisiei rezultatele evaluării <i>ex post</i> ;				Ușoară îmbunătățire (categorie nemodificată)
(b) după adoptarea noului temei juridic sugerat la recomandarea 1 litera (a), să propună o decizie de punere în aplicare și pentru fiecare infrastructură de transport de maximă importanță cu „impact transfrontalier”;				-
(c) să propună întărirea rolului coordonatorilor europeni, consolidând mijloacele de asigurare a aplicării planurilor de acțiune stabilite pentru coridoare, autorizând prezența coordonatorilor la principalele reuniuni ale consiliilor de administrație și dezvoltând rolul acestora în ceea ce privește comunicarea cu privire la obiectivele de politică ale TEN-T.				-

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Acronime

Acronim	Definiție/Explicație
TEN-T	rețeaua transeuropeană de transport

Glosar

Termen	Definiție/Explicație
Infrastructură de transport de maximă importanță	În Raportul special nr. 10/2020, este astfel desemnată orice infrastructură de transport cofinanțată de UE al cărei cost total eligibil alocat depășește un miliard de euro. O astfel de infrastructură avea totodată următoarele caracteristici: o cofinanțare considerabilă din partea UE trebuia să fie alocată sau plătită (fără prag cantitativ); infrastructura trebuia să fie relevantă pentru rețeaua de transport din UE (în special pentru legăturile transfrontaliere) și se aștepta ca aceasta să producă un impact socioeconomic transformator.
Rețeaua transeuropeană de transport	Seria de proiecte de dezvoltare a infrastructurii rutiere, feroviare, aeriene, maritime și fluviale care pun în aplicare politica privind rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv o rețea feroviară de mare viteză, un sistem de navigație prin satelit și sisteme inteligente de gestionare a transporturilor.

Răspunsurile Comisiei

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2026-02>

Calendar

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2026-02>

Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit II – cameră specializată pe domeniile de cheltuieli aferente investițiilor pentru coeziune, creștere și incluziune – condusă de doamna Annemie Turtelboom, membră a Curții de Conturi Europene.

Auditul fost condus de doamna Annemie Turtelboom, membră a Curții de Conturi Europene, sprijinită de: Eric Braucourt, șef de cabinet, și Guido Fara, atașat în cadrul cabinetului și coordonator; Gediminas Macys, manager principal; Manja Ernst și Rafal Gorajski, auditori; Zsafia Kelemen, stagiară. Cu contribuția domnului Luc T’Joen, coordonator al Raportului special nr. 10/2020 al Curții de Conturi Europene și pensionat din funcția publică. Richard Moore a asigurat sprijin lingvistic. Alexandra Damir-Bînzaru a asigurat sprijin pentru concepția grafică.



De la stânga la dreapta: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2026

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este definită în [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Atribuire 4.0 Internațional \(CC BY 4.0\)](#). Prin urmare, ca regulă generală, reutilizarea este autorizată cu condiția menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări.

Reutilizatorul conținutului elaborat de Curtea de Conturi Europeană nu poate altera sensul sau mesajul inițial. Curtea de Conturi Europeană nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți o permisiune suplimentară în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu, în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți.

Dacă se obține o astfel de permisiune, ea anulează și înlocuiește permisiunea de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o permisiune în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europeană nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

HTML	ISBN 978-92-849-6230-3	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/6720358	QJ-01-25-061-RO-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6231-0	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/0211524	QJ-01-25-061-RO-N

REFERINȚA EXACTĂ

Curtea de Conturi Europeană, [Raportul special nr. 02/2026](#) „Infrastructura de transport a UE – Întârzierile se agravează și unele costuri sunt în creștere, dar cadrul de guvernanță promite să fie unul mai solid în viitor (actualizare la Raportul special nr. 10/2020 al Curții de Conturi Europene)” Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2026.

Megaproiectele sunt esențiale pentru finalizarea rețelei transeuropene de transport a UE. În 2020, Curtea de Conturi Europeană a publicat un raport special care arăta întârzieri majore, costuri în creștere, o coordonare slabă între statele membre și deficiențe în supravegherea din partea Comisiei. Raportul de față oferă o actualizare la cel din 2020, ținând cont de evoluțiile survenite între timp. Auditorii au observat o creștere suplimentară a costurilor megaproiectelor, luate împreună, cauzată în principal de două dintre ele, precum și noi întârzieri care dau de înțeles că rețeaua centrală a UE nu va fi finalizată până la termenul limită din 2030. În 2024, au fost introduse noi prevederi legale cu potențialul de a îmbunătăți supravegherea de către Comisie a implementării rețelei, deși modificările vor fi relevante în principal pentru proiectele care au început mai târziu decât megaproiectele auditate.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/contact

Website: eca.europa.eu

Rețele sociale: @EUauditors