



Bruxelles, 14.2.2018
COM(2018) 66 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**privind evaluarea la jumătatea perioadei a Mecanismului pentru Interconectarea
Europei (MIE)**

{SWD(2018) 44 final}

INTRODUCERE

Creșterea și competitivitatea durabile ale Europei depind de o conectivitate eficientă, atât în cadrul acesteia, cât și cu restul lumii. Realizarea unor infrastructuri de transport, energetice și digitale bine interconectate, interoperabile și gestionate eficient în Europa necesită capacitatea de a planifica și de a investi într-o abordare coordonată și pe termen lung la nivelul UE.

Mecanismul pentru Interconectarea Europei¹ (MIE) este un program de finanțare comun, gestionat la nivel central pentru infrastructurile de transport, energetice și de telecomunicații, cu un buget disponibil de 30,4 miliarde EUR pentru perioada 2014-2020. Acesta a fost înființat ca parte a strategiei Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, și face parte din obiectivele „20-20-20” ale UE în materie de politică energetică și climatică.

Pe baza orientărilor sectoriale respective², MIE sprijină dezvoltarea rețelelor transeuropene (TEN)³, cu obiectivul de a îmbunătăți coeziunea în cadrul pieței interne și competitivitatea UE pe piața mondială. Obiectivul general al MIE este de a promova punerea în aplicare a proiectelor care contribuie la completarea TEN. Acest fapt se reflectă în prioritățile prevăzute în orientările pentru cele trei sectoare ale transporturilor, energiei și telecomunicațiilor. MIE abordează disfuncționalitățile pieței, se axează pe proiectele cu o valoare adăugată europeană ridicată și ajută la mobilizarea investițiilor suplimentare din partea sectorului privat.

Astfel cum se subliniază în Comunicarea privind bugetul pentru Europa 2020⁴, Comisia a considerat că *„deși piața poate și ar trebui să furnizeze o mare parte a investițiilor necesare, trebuie remediate disfuncționalitățile pieței – completarea lacunelor, înlăturarea blocajelor și asigurarea conexiunilor transfrontaliere adecvate. Experiența arată însă că bugetele naționale nu vor acorda niciodată o prioritate suficient de mare investițiilor transfrontaliere desfășurate în mai multe țări, în vederea dotării pieței unice cu infrastructura de care are nevoie. Acesta este încă un exemplu care ilustrează valoarea adăugată a bugetului UE. Acesta poate asigura finanțarea pentru proiectele paneuropene care conectează centrul și periferia în beneficiul tuturor. Prin urmare, Comisia a decis să propună crearea Facilității „Conectarea Europei” pentru a accelera dezvoltarea infrastructurii de care UE are nevoie.”*

În 2011, când s-a propus crearea MIE, nevoile de investiții în toate cele trei sectoare au fost estimate la circa 970 de miliarde EUR. S-a preconizat că majoritatea investițiilor vor fi realizate de către sectorul privat, prin susținerea publică la nivel național sau stimulate prin măsuri de reglementare. Totuși, în studiul de impact⁵ s-a observat, de asemenea, că „trebuie

1 Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013.

2 Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directoare pentru infrastructurile energetice transeuropene, precum și Regulamentul (UE) nr. 283/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2014 privind o serie de orientări pentru rețelele transeuropene din domeniul infrastructurii de telecomunicații.

3 Articolele 170-174 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

4 Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: „Un buget pentru Europa 2020”, Comisia Europeană, 29 iunie 2011.

5 Document de lucru al serviciilor Comisiei [COM(2011) 665 final] care însoțește Regulamentul de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei – studiu de impact.

remediate disfuncționalitățile pieței – completarea lacunelor, înlăturarea blocajelor și asigurarea conexiunilor transfrontaliere adecvate”.

În conformitate cu Regulamentul MIE⁶, Comisia, în cooperare cu statele membre și cu beneficiarii în cauză, trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea MIE la jumătatea perioadei până cel târziu la 31 decembrie 2017⁷. Evaluarea analizează performanța globală a programului din perspectiva obiectivelor sale generale și sectoriale, precum și prin comparație cu ceea ce s-a realizat ca rezultat al acțiunilor naționale sau ale UE.

Evaluarea detaliată este prezentată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei (SWD) care însoțește prezenta comunicare. În conformitate cu Orientările Comisiei privind o mai bună legislație, evaluarea a fost efectuată pe baza a cinci criterii: eficacitatea, eficiența, relevanța, coerența și valoarea adăugată pentru UE. Evaluarea detaliată în conformitate cu aceste criterii poate fi găsită în documentul de lucru al serviciilor Comisiei, în timp ce prezenta comunicare evidențiază principalele rezultate din proces.

1 MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI SPRIJINĂ PROIECTELE ÎN CARE ESTE RECUNOSCUTĂ VALOAREA ADĂUGATĂ A UE

1.1 Dezvoltarea infrastructurilor care unesc

Politica UE în domeniul infrastructurii are trei dimensiuni principale:

- planificarea comună și pe termen lung a dezvoltării infrastructurii în ceea ce privește aria sa geografică de aplicare și caracteristicile sale tehnice (cu abordări diferite adaptate fiecărui sector);
- un ansamblu de măsuri de reglementare pentru a facilita investițiile;
- un instrument de finanțare specific – Mecanismul pentru Interconectarea Europei.

Experiența dobândită până în prezent în cadrul MIE arată o puternică interacțiune pozitivă între aceste trei dimensiuni. Planificarea pe termen lung înseamnă că o serie de proiecte pot fi pregătite în statele membre, în timp ce posibilitatea de a primi sprijin pentru investițiile cu o dimensiune europeană clară permite dezvoltarea unor rețele mai integrate. De exemplu, în transporturi, posibilitatea de a sprijini tronsoane de infrastructură transfrontaliere esențiale facilitează dezvoltarea unei abordări pe bază de coridoare între statele membre, conducând la o planificare coerentă a tronsoanelor naționale. În sectorul energetic, procesul dinamic de stabilire la fiecare doi ani a unei liste de proiecte de interes comun (PIC) situate în coridoare și domenii tematice prioritare asigură atât planificarea pe termen lung, cât și adaptarea la nevoile viitoare. În telecomunicații, orientările din domeniul telecomunicațiilor ale MIE enumeră componentele prioritare și infrastructurile de servicii digitale (ISD) specifice sectorului eligibile pentru finanțare.

La trei ani și jumătate de la lansarea sa, tipurile de proiecte cofinanțate de MIE corespund strict ambiției UE de a: (i) crește conectivitatea la nivel european pentru cele trei sectoare și

⁶ Articolul 27 din Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013.

⁷ Prezentul raport are, de asemenea, scopul de a prezenta Parlamentului European și Consiliului progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 283/2014 (Orientări pentru telecomunicații), în special în ceea ce privește aspectele prevăzute la articolul 8 alineatele (7) și (8).

de a-și (ii) concentra măsurile de sprijin pe **bunurile publice cu o dimensiune europeană**. MIE contribuie la prioritățile Comisiei în materie de locuri de muncă, creștere economică și investiții, piață internă, uniunea energetică și climă și piața unică digitală, consolidând competitivitatea globală a UE. În plus, MIE asigură o parte substanțială a finanțării acordate de UE pentru proiectele din domeniile transporturilor și energiei, având o contribuție importantă la decarbonizarea economiei europene, participând astfel la atingerea obiectivelor UE de reducere a emisiilor în conformitate cu Acordul de la Paris privind schimbările climatice.

În sectorul **transporturilor**, s-a acordat prioritate proiectelor privind crearea sau îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere, completarea tronsoanelor lipsă și eliminarea blocajelor. Acestea pot fi proiecte care afectează tronsoane fizice ale rețelei sau programe de dezvoltare la nivelul UE a unor sisteme de gestionare a traficului eficiente, interoperabile și mai sigure pentru diferitele mijloace de transport. Obiectivul de finanțare „MIE – Transporturi” pentru **infrastructura de transport transfrontalier** reprezintă 86 % din fondurile alocate în prezent pentru transport (18,35 miliarde EUR). Printre exemple se numără centura Fehmarn (un tunel multimodal între Danemarca și Germania), proiectul „Rail Baltica”, care îmbunătățește conexiunile est-vest între Polonia, Lituania, Letonia și Estonia, și implementarea SESAR [*Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research* – Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european]. În cele din urmă, MIE are o contribuție concretă la ambiția de a realiza un spațiu european unic al transporturilor.

În **sectorul energetic**, MIE a abordat obstacolele care stau în calea unei mai bune integrări a pieței energetice a UE prin consolidarea conexiunilor transfrontaliere. Obiectivele specifice sunt acelea de a pune capăt izolării energetice și de a elimina blocajele. În conformitate cu obiectivele sale, „MIE – Energie” sprijină proiecte care prezintă externalități semnificative. El a contribuit la creșterea securității aprovizionării în statele membre în care acest aspect este foarte urgent. Printre exemple se numără interconectorul de gaze Polonia-Lituania, primul interconector de gaze dintre regiunea de est a Mării Baltice și Europa continentală, și „Balticconnector”, primul interconector de gaze dintre Finlanda și Estonia. Tema sustenabilității a fost abordată prin sprijinul acordat proiectelor inovatoare din sectorul energiei electrice prin cofinanțarea studiilor și lucrărilor importante: o conexiune submarină de 600 km între Irlanda și Franța, stocarea energiei prin aer comprimat în Irlanda de Nord și un proiect de rețele inteligente între Slovenia și Croația.

În **sectorul telecomunicațiilor**, s-a acordat prioritate implementării serviciilor digitale transeuropene cu soluții tehnice și organizatorice mature, astfel cum sunt enumerate în orientările din domeniul telecomunicațiilor. Acestea includ domenii diverse, cum ar fi identificarea electronică, care abordează provocarea reprezentată de recunoașterea transfrontalieră a mecanismelor de identificare electronică emise la nivel național (carte de identitate electronică sau eID), permițându-le europenilor să aibă acces online fără discontinuități la serviciile publice din întreaga Europă, precum și serviciile de sănătate interoperabile, care facilitează continuitatea îngrijirilor medicale și siguranța pacienților pentru cetățenii care solicită asistență medicală transfrontalieră, permițând schimbul de date cu caracter medical în afara granițelor naționale. Întrucât aceste servicii transfrontaliere contribuie la îmbunătățirea vieții cotidiene a cetățenilor europeni prin incluziunea și conectivitatea digitale, acestea sunt esențiale pentru realizarea pieței unice digitale. Cu toate

acestea, evaluarea a constatat că orientările din domeniul telecomunicațiilor limitează capacitatea programului de a profita pe deplin de cele mai recente evoluții tehnologice și de a aborda noile priorități din agenda politică care au apărut ulterior. Pentru componenta „bandă largă”, date fiind limitările legate de resurse, sprijinul s-a concentrat pe următoarele aspecte până în prezent: (i) activități de asistență tehnică care pot sprijini materializarea proiectelor cu o justificare comercială slabă; (ii) instrumente financiare cu un potențial de efect de pârghie semnificativ.

1.2 Accentul pus pe valoarea adăugată a UE

Investițiile necesare pentru a atinge **obiectivele de conectivitate sunt foarte importante în toate cele trei sectoare vizate de program**. În ceea ce privește transporturile, estimările recente ale Comisiei⁸, confirmate în planurile de lucru ale coordonatorilor pentru coridoarele rețelei centrale, arată că nevoile de investiții în rețeaua centrală TEN-T se ridică la 750 de miliarde EUR numai până în 2030, quantumul fiind de trei ori mai mare dacă se includ investițiile pentru rețeaua globală și alte investiții pentru transport, cum ar fi transportul urban, digitalizarea și întreținerea⁹. În sectorul energetic, nevoile de investiții pentru proiectele care pot fi clasificate ca proiecte de interes comun se ridică la 179 de miliarde EUR pentru perioada 2021-2030¹⁰, cea mai mare parte fiind, de departe, în sectorul energiei electrice. În sectorul telecomunicațiilor, se estimează că este nevoie de investiții în valoare de aproximativ 500 de miliarde EUR pentru a atinge obiectivele strategice privind conectivitatea la nivel de gigabit până în 2025, ceea ce înseamnă peste 155 de miliarde EUR în plus față de ceea ce se poate aștepta pe baza tendințelor actuale în materie de investiții¹¹. Cu toate acestea, aceste estimări nu includ investițiile suplimentare necesare pentru a finaliza implementarea de infrastructuri de servicii digitale transfrontaliere.

În plus, **disfuncționalitățile pieței persistă** pentru proiectele care vizează atingerea obiectivelor de politică privind TEN. De exemplu, pot apărea disfuncționalități atunci când costurile apar la nivel național sau local, în timp ce beneficiile sunt realizate la scară europeană, sau atunci când costurile și beneficiile unor proiecte care implică mai multe state membre sunt distribuite în mod asimetric între acestea. Acesta este în general cazul proiectelor transfrontaliere și al implementării sistemelor tehnologice la nivelul UE, atunci când de obicei nu se asigură finanțare corespunzătoare doar prin intermediul pieței sau din bugetul național.

În sectorul energetic, proiectele cărora le lipsește viabilitatea comercială intră în această categorie, atunci când gestionează externalități, cum ar fi securitatea regională a aprovizionării sau soluții extrem de inovatoare.

⁸ Datele se bazează pe studiile privind coridoarele rețelei centrale care au fost realizate de contractanții externi care susțin coordonatorii pentru coridoarele rețelei centrale.

⁹ La nivelul coridoarelor rețelei centrale, este de așteptat ca investițiile să genereze PIB cumulativ de aproximativ 4 500 de miliarde EUR și să corespundă unui număr de circa 13 000 000 de locuri de muncă-an și unei reduceri de aproximativ 7 milioane de tone de CO₂ între 2015 și 2030.

¹⁰ Pe baza studiului „*Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond*” („Nevoile în materie de investiții în infrastructurile energetice transeuropene până în 2030 și ulterior”), Ecofys, iulie 2017.

¹¹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Conectivitatea pentru o piață unică digitală competitivă – către o societate europeană a gigabiților, COM(2016) 587 final, p. 8.

De la lansarea sa, **MIE s-a concentrat pe includerea valorii adăugate a UE**¹² în dezvoltarea conectivității în sectoarele transporturilor, energiei și telecomunicațiilor, nu doar datorită tipului de bunuri publice cu o dimensiune europeană pe care le acoperă, ci și datorită accentului pus pe proiectele de la nivel național, regional sau local, care nu ar fi realizate fără sprijinul UE. Mai precis, valoarea adăugată a UE adusă de MIE se regăsește în capacitatea sa:

- de a direcționa finanțarea publică și privată în vederea atingerii obiectivelor politice ale UE;
- de a stimula investiții-cheie pentru care costurile sunt suportate la nivel național/local, în timp ce beneficiile sunt tangibile la scară europeană;
- de a accelera tranziția către o societate digitală și cu emisii de dioxid de carbon scăzute.

În **sectorul transporturilor**, MIE a adus o valoare adăugată clară, în special pentru completarea rețelei centrale TEN-T până în 2030 și pentru ambiția de a obține o mobilitate cu emisii scăzute. Anumite proiecte de infrastructură feroviară și pe căi navigabile interioare, care sunt investiții pe termen lung (cu un ciclu de viață cuprins între 30 și 50 de ani), nu ar fi putut fi lansate fără finanțarea publică europeană prin granturi disponibilă în cadrul MIE. Este valabil pentru proiectul tunelului de la baza masivului Brenner, care va elimina un blocaj feroviar cheie din UE, între Austria și Italia. Angajamentul MIE oferă asigurări, iar uneori și garantează surse suplimentare de finanțare, mai ales din partea sectorului bancar și a investitorilor privați. În plus, programele emblematiche europene, cum ar fi Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS), au necesitat o implementare coordonată a investițiilor în toate țările și o integrare a beneficiilor performanței, interoperabilității și siguranței de către părțile interesate. Asistența MIE acordată atât prin finanțarea prin granturi, cât și prin acțiuni de sprijinire a programului, cum ar fi consolidarea capacităților administrațiilor din statele membre, a creat condițiile pentru ca o astfel de coordonare să fie posibilă.

În **sectorul energetic**, MIE este un instrument esențial pentru sprijinirea cooperării transnaționale și pentru generarea de economii de scară. Acesta joacă, de asemenea, un rol cheie în sprijinirea infrastructurii energetice transfrontaliere, întrucât proiectele de interes comun trebuie să aducă beneficii pentru cel puțin două state membre. MIE este un puternic catalizator care reunește promotori de proiecte, autorități naționale de reglementare și reprezentanți ai guvernelor cu scopul de a rezolva problemele, astfel încât proiectele de infrastructură transfrontaliere să poată fi realizate. Componenta sa de grant are o influență semnificativă în promovarea cooperării dintre țări pentru a dezvolta proiecte de interes comun pentru interconectarea energetică care altfel nu ar fi realizate. Acest lucru este valabil în special pentru proiectele transfrontaliere localizate în țările cu o populație mai redusă sau într-o zonă mai îndepărtată, unde tarifele ar trebui să fie majorate substanțial pentru a acoperi nevoile în materie de investiții. Interconectorul de gaze Polonia-Lituania este un exemplu relevant de proiect care nu ar fi putut fi finanțat într-un context strict național.

În **sectorul telecomunicațiilor**, MIE a facilitat coordonarea între statele membre în ceea ce privește elaborarea de standarde și realizarea serviciilor transfrontaliere interconectate. Deși statele membre au elaborat soluții care oferă acces online la serviciile publice, beneficiile acestora sunt limitate de granițele naționale. MIE a jucat un rol esențial în facilitarea obținerii

¹² Criteriile de evaluare pentru valoarea adăugată a finanțelor europene au fost stabilite prin Documentul de reflecție privind viitorul finanțelor UE [COM(2017) 358 din 28 iunie 2017].

de rezultate mai bune de către aceste soluții prin faptul că le face interoperabile, în beneficiul cetățenilor, întreprinderilor și administrațiilor publice din întreaga Europă. În plus, în anumite cazuri, cum ar fi schimbul electronic de informații în materie de securitate socială, întrucât statele membre au obligația legală de a asigura comunicarea transfrontalieră între instituțiile naționale de securitate socială, MIE a jucat un rol important pentru a consolida protecția drepturilor cetățenilor mobili în materie de securitate socială și pentru a sprijini statele membre în ceea ce privește accelerarea conformității. În alte domenii, cum ar fi securitatea informatică – în care interoperabilitatea transfrontalieră nu este supusă unei obligații legale – MIE a făcut posibilă punerea în aplicare a unei platforme de cooperare voluntară care să consolideze gradul de pregătire și de reacție la atacurile informatice prin furnizarea unei soluții la nivelul UE pentru amenințările care nu țin cont de frontiere. Conform rezultatelor consultării părților interesate, fără MIE, implementarea anumitor ISD ar fi fost mult întârziată sau chiar abandonată. În plus, soluțiile de bază sprijinite prin finanțare din partea MIE (așa-numitele componente de bază) creează economii majore prin faptul că sunt reutilizate pe scară largă în servicii digitale mai complexe, inclusiv dincolo de sfera de aplicare a MIE, în domenii precum agricultura, mediul și educația¹³.

În cele din urmă, acțiunea la nivelul UE (inclusiv cooperarea în materie de reglementare) permite MIE să **depășească deficiențele în materie de informații și cooperare** dintre statele membre, care pot îngreuna astfel de proiecte complexe, dar cruciale.

2. MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI OFERĂ SPRIJIN DIN PARTEA UE ÎNTR-UN MOD EFICIENT ȘI COERENT

2.1 Utilizarea granturilor în cel mai eficient mod

Majoritatea finanțării MIE este furnizată sub formă de granturi (90 %). O astfel de abordare este adecvată, deoarece **marea majoritate a finanțării MIE vizează proiecte cu beneficii regionale și la nivelul UE mai ample, dar cu o finanțare națională sau cu o finanțare bazată pe piață insuficiente.**

Pentru **sectorul transporturilor**, acest lucru este valabil pentru cea mai mare parte a proiectelor transfrontaliere din rețeaua transeuropeană și pentru prioritățile „orizontale”, în special sistemele de gestionare a traficului, cum ar fi ERTMS pentru traficul feroviar, SESAR pentru traficul aerian și sistemele de transport inteligente (STI) pentru transportul rutier, precum și combustibilii alternativi. Acest lucru este valabil și pentru proiectele în cazul cărora beneficiile nu pot fi încă internalizate. În acest sector, ratele foarte mari de depunere a cererilor¹⁴ în urma cererilor de propuneri indică o cerere foarte ridicată de granturi UE, bugetul disponibil fiind în mod constant inferior nevoilor sectorului.

În **sectorul energetic**, încă există blocaje și este în continuare nevoie de interconexiuni suplimentare pentru a integra pe deplin piața, pentru a se asigura securitatea aprovizionării și pentru a permite UE să își utilizeze în mod optim resursele regenerabile și astfel să evite restricționarea. Granturile sunt considerate instrumentul cel mai adecvat pentru a sprijini proiectele care aduc externalități pozitive semnificative care depășesc tarifele stabilite la nivel

¹³ Informații puse la dispoziție din tabloul de bord MIE Telecomunicații:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDIGITAL/Reuse+by+domains>

¹⁴ Finanțarea totală solicitată pentru propunerile eligibile în comparație cu bugetul indicativ al cererii de propuneri.

național, cum ar fi securitatea aprovizionării, inovarea tehnologică și solidaritatea între statele membre.

În **sectorul telecomunicațiilor**, toate ISD au un dublu nivel: platforma centrală de servicii (PCS), concepută ca un hub central care să permită interoperabilitatea, și serviciile generice (SG), ca portaluri care fac legătura între soluțiile dezvoltate la nivel național și PCS. Granturile sunt utilizate pentru a sprijini implementarea serviciilor generice, în timp ce achizițiile publice sunt utilizate pentru dezvoltarea și funcționarea platformelor centrale de servicii. Acest lucru este justificat de necesitatea de a aborda chestiunea investițiilor insuficiente la nivel de stat membru în soluțiile interoperabile pentru integrarea paneuropeană a serviciilor.

Propunerea Comisiei privind MIE din 2011 prevedea un buget total de 50 de miliarde EUR (31,7 miliarde EUR pentru transporturi, 9,1 miliarde EUR pentru energie și 9,2 miliarde EUR pentru telecomunicații). Reducerile bugetare care au urmat atât în timpul etapei de negociere, cât și în timpul negocierilor ulterioare cu Fondul european pentru investiții strategice (FEIS), au redus valoarea totală a finanțării la 30,44 miliarde EUR. Sectorul telecomunicațiilor s-a confruntat cu cea mai gravă scădere (8 miliarde EUR, cu o finanțare finală alocată în valoare de 1,04 miliarde EUR). Completarea rețelei TEN, stabilită în prioritățile de politică ale UE, încă necesită investiții enorme, din care o parte vor depinde de sprijinul continuu din partea UE. Dimensiunea MIE permite în prezent abordarea numai a câtorva dintre disfuncționalitățile identificate ale pieței (de exemplu, acoperirea deficitelor de finanțare cu sprijinul UE) în toate cele trei sectoare. Prin urmare, **există un potențial pentru deblocarea unor investiții publice și private suplimentare, dacă se pun la dispoziție resurse bugetare suplimentare ale UE pentru a aborda mai multe disfuncționalități ale pieței.**

Procesul de selecție al MIE asigură că finanțarea prin granturi este ajustată în funcție de sector și de categoria de investiții, luând în considerare deficitul de finanțare pentru proiecte individuale. Pentru sectorul transporturilor, tipurile de sprijin au variat de la rate de finanțare de 85 % pentru pachetul de coeziune, ajungând la rate maxime de cofinanțare cuprinse între 10 % și 50 % în funcție de prioritatea și natura acțiunii. Pentru sectorul energetic, ratele de finanțare pot fi ajustate până la 50 % și, în cazuri excepționale, pot fi majorate până la maximum 75 %. Totuși, acest lucru este posibil doar dacă acțiunile propuse oferă un grad înalt de securitate a aprovizionării la nivel regional sau al UE, consolidează solidaritatea sau cuprind soluții extrem de inovatoare. Pentru sectorul telecomunicațiilor, platformele centrale de servicii au fost finanțate, în general, prin achiziții publice, în timp ce serviciile generice au fost susținute prin granturi care aplică o rată de cofinanțare de până la 75 % din costurile eligibile. Caracterul concurențial al cererilor de propuneri și mecanismul de selecție existent implică faptul că proiectele care se află în imposibilitatea de a demonstra nevoia de asistență financiară sub formă de granturi pot fi eliminate. Astfel de proiecte încă pot lua în considerare utilizarea posibilităților existente în cadrul instrumentelor financiare ale FEIS sau MIE, după caz.

Întrucât este un instrument bazat pe politică, cu obiective sectoriale specifice, și luând în considerare faptul că MIE abordează proiecte complexe cu o dimensiune a interoperabilității transfrontaliere sau la nivelul UE, **gestiunea directă** a fost eficientă în asigurarea unei alocări rapide a fondurilor și a unei execuții bugetare foarte bune. În timpul punerii lor în aplicare, proiectele sunt urmărite îndeaproape de către Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele

(INEA) pentru a se asigura că fondurile UE sunt cheltuite în mod corespunzător. Bugetul MIE este optimizat datorită capacității INEA de a se adapta rapid pentru a gestiona sumele redirecționate necheltuite de anumite acțiuni, utilizându-le, în schimb, pentru finanțarea unor noi acțiuni. De exemplu, aproximativ 600 de milioane EUR au fost reintegrate într-o cerere privind domeniul transporturilor în 2016, în timp ce o investiție de 120 de milioane EUR a fost propusă în 2016 pentru finanțarea unui nou proiect emblematic, WIFI4EU, în sectorul digital.

2.2 Inovațiile în utilizarea instrumentelor financiare și finanțarea mixtă

Pentru proiectele care generează venituri, sprijinul MIE poate lua forma instrumentelor financiare. Bugetul aferent instrumentelor financiare din cadrul MIE poate fi utilizat pentru a furniza o varietate de produse, cum ar fi garanțiile sau datoriile cu rang prioritar sprijinite de capitalul UE. Acestea contribuie astfel la optimizarea utilizării de fonduri publice. Astfel de proiecte includ, de exemplu, extinderea capacității în porturi, legături feroviare către aeroporturi și dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în sectorul transporturilor, precum și împrumuturi subordonate sau garanții pentru proiecte de transport dedicate în sectorul energetic.

Totuși, în toate cele trei sectoare, instrumentele financiare nu au fost utilizate în măsura preconizată. Instrumentul de datorie al MIE (ID MIE), pe baza experienței dobândite împreună cu instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele din rețeaua transeuropeană de transport (LGTT) și cu faza-pilot a inițiativei de emiterie de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte (PBI), a inaugurat utilizarea instrumentelor financiare, dar a existat un efect de substituție atunci când FEIS a fost creat. Se așteaptă ca utilizarea instrumentelor financiare ale FEIS să se realizeze în timpul celei de-a doua jumătăți a programului¹⁵, atunci când complementaritatea dintre instrumentele financiare specifice MIE și Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) va fi fost asigurată în urma cererii de orientări specifice de către Comitetul director al Instrumentului de datorie al MIE, pentru a se asigura o complementaritate eficientă între cele două inițiative.

În sectorul energetic, o serie de factori au determinat ca ID MIE să nu fie utilizat. Unul dintre aceștia este fluxul scăzut de proiecte eligibile pentru finanțare din partea MIE disponibile la momentul în care ID MIE a fost pus în funcțiune. Există, de asemenea, o gamă competitivă de opțiuni privind datoriile și de opțiuni pe acțiuni disponibile pentru promotorii de proiecte datorită modelului acestora de bază reglementată a activelor pentru finanțarea proiectelor bun. Totuși, monitorizarea comună a proiectelor de către Banca Europeană de Investiții și de către Comisie a determinat ca o serie de proiecte de interes comun să obțină finanțare prin intermediul celor dintâi menționați.

În plus, un instrument de capital este în curs de elaborare. În sectorul telecomunicațiilor, peisajul proiectelor de dezvoltare a rețelelor de bandă largă este foarte divers și necesită o varietate de instrumente care să abordeze provocările specifice fiecărei locații. În timp ce instrumentele de datorie pot satisface proiectele de dezvoltare cu o orientare comercială și cu o justificare comercială clară, care sunt întreprinse de actori mai importanți, instrumentele de

¹⁵ De exemplu, prin intermediul Fondului pentru bandă largă din cadrul MIE (CEBF) (investiții din MIE în valoare de 100 de milioane EUR).

capital sunt necesare pentru a elimina lacunele de finanțare existente prin sprijinirea proiectelor cu o justificare comercială mai riscantă și pe termen mai lung. Se așteaptă ca Fondul pentru bandă largă din cadrul MIE (CEBF), care urmează să devină operațional în prima jumătate a anului 2018, să îndeplinească acest rol.

În februarie 2017, o „cerere de finanțare mixtă” a fost lansată pentru MIE Transport. Cererea, care combină granturi MIE cu finanțarea bazată pe piață, în special instrumentele financiare disponibile în cadrul FEIS, are scopul de a consolida complementaritatea dintre cele două scheme de sprijin, atrăgând în același timp alte surse de finanțare, în special din partea FEIS, a investitorilor privați sau a băncilor naționale de promovare. O astfel de abordare a fost aplicată anterior cu succes în cadrul MIE, în regim ad-hoc, în câteva cazuri, cum ar fi portul Dublin și portul Calais în sectorul transporturilor. Prima experiență de acest fel a fost foarte bună, cu o finanțare solicitată în valoare de 2,2 miliarde EUR pentru o cerere de propuneri cu un buget orientativ de 1 miliard EUR.

2.3 Consolidarea sinergiilor și a coerenței, simplificarea accesului

Sinergii

Pentru prima dată, MIE a reunit sectoarele transporturilor, energiei și telecomunicațiilor într-un cadru comun de finanțare, gestionat la nivel central de către Comisie.

La nivel de program, această abordare permite economii de scară prin delegarea gestionării granturilor către **o singură agenție executivă (INEA)** și prin instituirea unor proceduri comune în cele trei sectoare (punerea în aplicare coordonată de către Agenție, programele de lucru comune pentru instrumentele financiare ale MIE, un comitet comun de coordonare al MIE alcătuit din toate statele membre, acordurile de grant care urmează un model comun).

La **nivel de proiect**, până în prezent, MIE nu a reușit pe deplin să genereze sinergiile între cele trei sectoare, în ciuda așteptărilor menționate în considerentele regulamentului. Acest lucru este cauzat, în special, de diferențele inerente între obiectivele politicilor sectoriale și de rigiditatea cadrului legal/bugetar în ceea ce privește eligibilitatea proiectelor și eligibilitatea costurilor. O cerere-pilot de propuneri multisectorială (transporturi și energie) pentru studiile lansate în 2016, în valoare de 40 de milioane EUR, s-a situat, în consecință, sub așteptări în ceea ce privește numărul de proiecte selectate (7) și alocarea bugetară (24 de milioane EUR).

Cu toate acestea, menținerea celor trei sectoare împreună pare adecvată, având în vedere **obiectivele și provocările lor comune**. Potrivit părților interesate consultate pe parcursul evaluării, aceste provocări includ complexitatea rețelelor de infrastructură provenind din diferitele sisteme naționale, din nevoile de interconectare ale acestora, precum și din nevoia de a se asigura interoperabilitatea și, în același timp, de a se adapta constant la schimbările tehnologice și ale pieței. Numărul de exemple de sinergii care implică cele trei sectoare vizate de MIE este în creștere, stimulat de evoluțiile recente ale inovării și de faptul că sinergiile sunt prezente în mod natural în fiecare sector sau vizează o prioritate principală, cum ar fi securitatea informatică. Exemplele includ mobilitatea automatizată, cooperativă și conectată, infrastructuri pentru combustibili alternativi pentru autoturisme, autobuze și nave, crearea unei rețele inteligente și instalarea tehnologiei 5G de-a lungul rețelei de transport. Crearea

condițiilor necesare pentru ca asemenea proiecte să continue să se materializeze va aduce creșteri suplimentare ale eficienței.

Complementaritate

MIE s-a dovedit a fi complementar programului Orizont 2020, fondurilor structurale și de investiții europene (fondurile ESI) și FEIS.

Programul Orizont 2020 finanțează primele etape ale lanțului inovării, în timp ce MIE permite implementarea tehnologiei prin intermediul infrastructurii.

Atât MIE, cât și **fondurile ESI** contribuie la realizarea obiectivelor TEN. În timp ce sprijinul financiar din fondurile ESI se concentrează pe regiunile mai puțin dezvoltate și pe cele 15 state membre eligibile pentru sprijinul acordat din Fondul de coeziune, MIE se axează pe integrarea în UE prin conexiunile și interconexiunile transfrontaliere, prin eliminarea blocajelor și prin proiectele de interoperabilitate. În sectorul transporturilor, există o suprapunere parțială între MIE și fondurile ESI în ceea ce privește proiectele feroviare situate pe rețeaua centrală TEN-T, în timp ce fondurile ESI finanțează, de asemenea, proiecte care nu sunt eligibile pentru finanțare prin MIE (de exemplu, proiecte rutiere și proiecte privind rețeaua globală). În sectorul energetic, fondurile ESI se concentrează pe rețelele de distribuție inteligente la nivel local/regional, în timp ce MIE sprijină infrastructura de transport. În sectorul telecomunicațiilor, fondurile ESI sunt destinate dezvoltării serviciilor digitale naționale, în timp ce MIE permite interoperabilitatea transfrontalieră a anumitor servicii digitale specifice și dezvoltate la nivel național.

Pentru prima dată, o parte din **bugetul de coeziune** (11,3 miliarde EUR – transporturi) a fost executat prin gestiune directă în cadrul MIE. Acest lucru s-a dovedit a fi de mare succes, cu o rată de 100 % din buget alocat în prima jumătate a perioadei de programare, aproape exclusiv pentru modurile de transport durabile. Asistența tehnică specifică, costurile administrative mai scăzute pentru statele membre și prioritățile clare de finanțare au contribuit la acest succes.

În ceea ce privește **FEIS**, MIE a funcționat precum un catalizator pentru acesta, întrucât mai multe proiecte inițiate în contextul instrumentului de datorie al MIE sunt în curs de implementare prin FEIS. Acest lucru a fost valabil în cazul proiectelor Grand Contournement Ouest de Strasbourg (A355), A6 Wiesloch Autobahn, al proiectului de interconexiune de gaze Transgaz „BRUA” (Bulgaria-România-Ungaria-Austria) și al liniei de interconexiune pentru energie electrică Italia-Franța. În plus, proiectele pregătite cu sprijinul MIE sau susținute în parte cu granturi MIE pentru lucrări au început să beneficieze de pe urma FEIS. Totuși, după cum s-a discutat anterior, a existat un efect de substituție privind instrumentele financiare ale MIE în cazul FEIS.

În timp ce se anticipa că MIE ar extinde posibilitățile de finanțare prin îndatorare pentru proiectele în bandă largă, FEIS pune la dispoziție, în prezent, numeroase fonduri disponibile în acest sens. Astfel, se preconizează că acesta se va concentra pe sprijin de capital propriu sau cvasicapital pentru proiectele în bandă largă. Astfel cum s-a indicat mai sus, Fondul pentru bandă largă din cadrul MIE este prevăzut să completeze instrumentele existente (de exemplu, sprijinul bazat pe îndatorare din FEIS pentru proiectele de dezvoltare cu o orientare comercială și cu o justificare comercială clară și granturile acordate din fondurile ESI pentru

proiectele de dezvoltare orientate către sectorul public). Contribuția de capital de absorbție a riscurilor a MIE pentru sprijinul de capital va fi completată atât printr-o tranșă de risc mai redus din partea FEIS, cât și printr-o tranșă de piață compusă din banca națională de promovare și din acțiuni din sectorul privat (structură de finanțare în mai multe straturi). O lacună suplimentară devine din ce în ce mai evidentă, dar nu a fost abordată de FEIS, MIE sau de fondurile ESI, în special pentru proiectele aflate la limita viabilității comerciale (chiar și pe termen lung). În domeniul benzii largi, această problemă ar putea fi abordată printr-un instrument structurat de finanțare mixtă care să combine atât granturile publice, cât și sprijinul financiar cu investițiile private.

Simplificare

Îmbunătățirile în ceea ce privește procesul de depunere a cererilor au dus la proceduri mai simple și mai rapide pentru beneficiari și pentru Comisie. Exemplele de astfel de îmbunătățiri includ introducerea instrumentelor electronice pentru schimburile cu beneficiarii și înlocuirea deciziilor adoptate de Comisie de acordare a granturilor cu acorduri de grant a căror semnare a fost delegată directorului INEA. Pentru beneficiari, costurile administrative au fost considerate a fi în ansamblu proporționale cu sprijinul financiar acordat. Evaluarea rezultatelor indică totuși că cerințele juridice și administrative pentru aprobarea și punerea în aplicare a acțiunilor pot impune costuri disproporționate pentru acțiunile mai mici, pentru care formele simplificate de sprijin ar putea fi mai bine adaptate. Acest lucru a fost valabil în special pentru sectorul telecomunicațiilor, unde alocarea medie per grant a fost de numai 1 milion EUR. În plus, tot în sectorul telecomunicațiilor, adoptarea programelor de lucru anuale nu permite planificarea finanțării pe termen lung a acțiunilor și creează sarcini administrative în ceea ce privește gestionarea programului.

3 MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI (MIE) ESTE PE CALE SĂ DEA REZULTATE

3.1 Contribuția la obiectivele politicilor sectoriale

MIE vizează următoarele obiective pe termen lung ale politicilor UE:

- **Sectorul transporturilor:** până în anul 2030, finalizarea rețelei centrale TEN-T, inclusiv implementarea sistemelor SESAR și ERTMS, și tranziția către o mobilitate ecologică, competitivă și conectată, inclusiv o infrastructură de bază la nivelul UE pentru distribuția combustibililor alternativi, până în anul 2025; progrese în vederea finalizării rețelei globale TEN-T până în 2050.
- **Sectorul energiei:** până în anul 2030, finalizarea coridoarelor TEN-E și a domeniilor tematice prioritare care să fie aliniată cu obiectivele pachetului „Energie curată pentru toți europenii” și cu obiectivele de decarbonizare pe termen lung, mai exact sporirea inteligenței și digitizarea rețelelor, atingerea obiectivelor pentru anul 2030 în materie de interconectare (inclusiv în statele membre periferice), dezvoltarea rețelelor buclate off-shore și asigurarea securității aprovizionării cu energie, inclusiv prin sincronizare.
- **Sectorul digital:** până în anul 2030, maximizarea beneficiilor pieței unice digitale pentru toți cetățenii și toate întreprinderile grație realizării până în anul 2025 a unei societăți a gigabiților protejate în totalitate din punct de vedere informatic, pregătirea conectivității

de ordinul terabiților până în anul 2030 și introducerea la nivelul UE a infrastructurilor de date și de servicii digitale care să sprijine transformarea digitală a principalelor domenii de interes public, de la asistență medicală la mobilitate și la administrațiile publice.

Întrucât programul se află în etapa inițială a procesului de punere în aplicare, sunt disponibile numai date limitate privind realizările și rezultatele reale. Prin urmare, în timpul evaluării, deseori nu a fost posibilă măsurarea progreselor în direcția atingerii obiectivelor politicilor sectoriale. Totuși, aproape toate părțile interesate care au răspuns la sondajul tehnic consideră că MIE va duce efectiv la dezvoltarea unor rețele transeuropene moderne și de înaltă performanță în sectoarele transporturilor, energiei și telecomunicațiilor, cel puțin într-o oarecare măsură (99 %, 97 % și 96 %, cu 33 %, 38 % și 21 % în deplin acord).

Cea mai mare parte din pachetul financiar al MIE privind **transporturile** a fost acordată pentru completarea tronsoanelor lipsă și înlăturarea blocajelor existente în proiecte de-a lungul rețelei centrale TEN-T (fie prin crearea de noi infrastructuri, fie prin modernizarea și reabilitarea substanțială a infrastructurii existente).

În **sectorul energiei**, granturile MIE contribuie în mod eficient la creșterea nivelului de securitate a aprovizionării, la încetarea izolării energetice, la eliminarea blocajelor din sectorul energiei, la finalizarea pieței interne a energiei și la consolidarea integrării surselor de energie regenerabile în cadrul rețelei. Printre exemplele de proiecte majore din sectorul energiei finanțate de MIE se numără „Balticconnector”, primul interconector între Finlanda și Estonia, și interconectorul de gaze Polonia-Lituania, care vor permite statelor membre să își diversifice sursele și rutele de aprovizionare cu gaze naturale, protejându-le împotriva posibilelor viitoare întreruperi în aprovizionare.

În **sectorul telecomunicațiilor**, există dovezi că sprijinul MIE pentru implementarea infrastructurilor de servicii digitale permite administrațiilor publice, cetățenilor și întreprinderilor să beneficieze de servicii online transfrontaliere mai cuprinzătoare și mai eficiente, contribuind astfel la consolidarea competitivității actorilor din sectorul privat și din cel public deopotrivă. Printre exemple se numără, în special, instituirea mecanismelor de cooperare și creșterea capacităților de reacție în fața amenințărilor informatice, facilitarea accesului întreprinderilor la procedurile naționale de achiziții publice din alte state membre ale UE, simplificarea procedurilor de facturare și recunoașterea și validarea transfrontaliere a identificării electronice și a semnăturii electronice. MIE contribuie, de asemenea, la eliminarea blocajelor care stau în calea finalizării pieței unice digitale, cu toate că bugetul limitat a permis până în prezent doar abordarea parțială a nevoilor sectorului.

În cele trei sectoare pe care le acoperă, MIE contribuie la: (i) implementarea, la nivelul UE, a unor noi sisteme de gestionare și siguranță a traficului [de exemplu, SESAR pentru traficul aerian, ERTMS pentru traficul feroviar, STI (sistem de transport inteligent) pentru traficul rutier]; (ii) instalarea liniilor electrice de înaltă performanță și a rețelelor inteligente transfrontaliere, în sectorul energiei; (iii) introducerea de servicii digitale interconectate (cum ar fi e-Sănătate, securitatea informatică, achizițiile publice electronice, identificarea electronică și semnătura electronică).

3.2 Contribuția la o creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii

MIE sprijină investițiile în rețelele moderne și de înaltă performanță pe întreg teritoriul UE, care sunt esențiale pentru crearea condițiilor pentru o economie competitivă. Din 2014, prin acest mecanism s-au investit **25 de miliarde EUR, generând investiții de aproximativ 50 de miliarde EUR din totalul investițiilor în infrastructură din UE.**

Cheltuielile MIE în sectorul transporturilor și în cel al energiei reprezintă o contribuție majoră la obiectivul UE de cel puțin 20 % din bugetul total al UE care va fi dedicat cheltuielilor pentru acțiuni în domeniul climatic¹⁶. Rețelele bine integrate în sectoarele energiei și transporturilor și promovarea modurilor de transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon ajută la menținerea sub control a costurilor decarbonizării. În timp ce contribuția acțiunilor sprijinite de MIE la realizarea obiectivelor specifice nu poate fi evaluată în întregime în această etapă de evaluare intermediară, a fost efectuată o analiză a contribuției sale, în cadrul evaluării la jumătatea perioadei a cadrului financiar multianual 2014-2020. Respectiva analiză a arătat că MIE a contribuit în mod eficace și semnificativ la realizarea obiectivului UE, cu o cotă medie a creditelor de angajament estimată la peste 5 % din finanțarea totală în domeniul schimbărilor climatice în cadrul bugetului UE pentru perioada 2014-2016. Această valoare medie se ridică la 35 % dacă se ia în considerare contribuția MIE la rubrica „Competitivitate pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă” din bugetul UE.

În **sectorul transporturilor**, MIE contribuie la atingerea obiectivului UE, cu 81 % din quantumul total al fondurilor acordate modurilor de transport cu emisii mai reduse, în special transportului feroviar și transportului pe căi navigabile, permițând astfel un transfer modal. În plus, programul finanțează noile tehnologii care vizează decarbonizarea sectorului transporturilor, în special utilizarea combustibililor alternativi, precum și instalarea lor de-a lungul infrastructurilor de transport. De exemplu, proiectul LNG Motion urmărește să consolideze disponibilitatea gazului natural lichefiat (GNL) de-a lungul rețelei centrale TEN-T care acoperă Franța, Belgia, Țările de Jos, Germania, Polonia, Spania, Italia, Ungaria și România, în principal pentru transportul rutier. Acest proiect primește o contribuție de 27,8 milioane EUR sub formă de granturi din costurile totale de 55,5 milioane EUR (cu o rată de cofinanțare de 50 %).

În **sectorul energiei**, se consideră că 40 % din alocările MIE contribuie la integrarea acțiunilor legate de climă la nivel de program. Proiectele privind energia electrică contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ prin sporirea capacității rețelei de a integra energia electrică produsă din surse regenerabile.

CONCLUZII

Evaluarea a ilustrat că după primii trei ani și jumătate de punere în aplicare a MIE, programul se desfășoară conform planificării, chiar dacă este prea devreme pentru o evaluare a rezultatelor, dat fiind că programul este într-un stadiu incipient de punere în aplicare. În plus,

¹⁶ În sectorul telecomunicațiilor, se pot aștepta contribuții semnificative ale proiectelor care pun în aplicare soluții digitale la reducerea emisiilor de CO₂. Totuși, în prezent nu este aplicată nicio metodologie în contextul MIE pentru a estima astfel de reduceri.

cadrul de performanță prevăzut în regulament nu are indicatori fiabili și bine definiți. Având în vedere această rezervă, evaluarea a arătat că:

- MIE este un instrument eficient și bine direcționat pentru investiții în infrastructurile transeuropene (TEN) de transport, în sectorul energetic și în cel digital. Din 2014, prin acest mecanism s-au investit 25 de miliarde EUR, ceea ce a generat investiții de aproximativ 50 de miliarde EUR din totalul investițiilor în infrastructură din UE. MIE contribuie la prioritățile Comisiei în materie de locuri de muncă, creștere economică și investiții, piață internă, uniunea energetică, climă și piața unică digitală. În acest sens, el consolidează competitivitatea economiei UE.
- MIE oferă o valoare adăugată europeană ridicată pentru toate statele membre, prin sprijinirea proiectelor cu o dimensiune transfrontalieră din domeniul conectivității. Cea mai mare parte a finanțării este alocată pentru proiectele care completează tronsoanele lipsă sau elimină blocajele, cu scopul de a se asigura funcționarea adecvată a pieței interne a UE și coeziunea teritorială în rândul statelor membre în transporturi, energie și în sectorul digital. Proiectele din sectorul energiei asigură, de asemenea, securitatea aprovizionării și sunt esențiale pentru o decarbonizare rentabilă a economiei. MIE este, de asemenea, esențial pentru implementarea unor noi sisteme de gestionare a traficului și de siguranță la nivelul UE (de exemplu, SESAR pentru traficul aerian, ERTMS pentru traficul feroviar), pentru instalarea unor linii electrice de înaltă performanță și a unor rețele inteligente, necesare pentru integrarea rapidă a surselor de energie regenerabile fără emisii de dioxid de carbon, și pentru introducerea benzii largi și a serviciilor digitale interconectate (cum ar fi datele deschise, e-sănătate, achizițiile publice electronice, identificarea electronică și semnătura electronică).
- Gestiunea directă a granturilor MIE s-a dovedit a fi foarte eficientă, având o filieră de proiecte solidă și un proces de selecție competitiv și punând accentul pe obiectivele de politică ale UE, pe punerea în aplicare coordonată și pe implicarea totală a statelor membre. Agenția executivă INEA are un istoric foarte bun privind gestionarea financiară a MIE și optimizarea bugetului, în special datorită flexibilității sale în redirecționarea rapidă a fondurilor necheltuite de anumite acțiuni pentru finanțarea unor acțiuni noi.
- Pentru prima dată, o parte din bugetul de coeziune (11,3 miliarde EUR pentru transporturi) a fost executat prin gestiune directă în cadrul MIE. O rată de 100 % din buget a fost alocată în prima jumătate a perioadei de programare, aproape exclusiv pentru modurile de transport durabile. Asistența tehnică direcționată, costurile administrative reduse pentru statele membre, prioritățile clare de finanțare, o filieră de proiecte solidă, care decurge din continuarea unor proiecte, și studiile sprijinite anterior prin programul TEN-T sau prin instrumentele politicii de coeziune au contribuit la alocarea rapidă a fondurilor.
- MIE a continuat să utilizeze și să dezvolte instrumente financiare inovatoare. Totuși, implementarea acestora a fost limitată din cauza noilor posibilități oferite de FEIS. Se așteaptă ca utilizarea instrumentelor financiare din cadrul MIE să se realizeze în timpul celei de-a doua jumătăți a programului, atunci când complementaritatea dintre instrumentele financiare specifice din cadrul MIE și Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) va fi fost asigurată.

- În plus, prima experiență foarte pozitivă de combinare a granturilor cu instrumentele financiare a fost realizată în 2017 în sectorul transporturilor, cu o finanțare solicitată în valoare de 2,2 miliarde EUR pentru un buget orientativ de 1 miliard EUR, permițându-se utilizarea granturilor pentru a maximiza efectul de pârghie al fondurilor publice sau private.
- Cheltuielile MIE în sectorul transporturilor și în cel al energiei reprezintă o contribuție majoră la obiectivul UE de cel puțin 20 % din bugetul total al UE care va fi dedicat cheltuielilor pentru acțiuni în domeniul climatic.
- În sectorul telecomunicațiilor, accentul dublu al MIE pus pe serviciile digitale transfrontaliere de interes public și pe infrastructura informatică și a comunicațiilor a arătat că programul are un rol important pentru atingerea obiectivelor pieței unice digitale a UE, permițând cetățenilor și întreprinderilor să aibă acces la servicii digitale de înaltă calitate în întreaga Europă. Acesta a sprijinit dezvoltarea și punerea în aplicare ale unor politici comune care să abordeze provocările societale, inclusiv transformarea digitală a asistenței medicale, securitatea informatică și digitalizarea guvernelor. Totuși, întrucât finanțarea propusă pentru MIE Telecomunicații a fost redusă în mod semnificativ, finanțarea programului ar putea sprijini doar primele etape în direcția obținerii unei infrastructuri digitale transfrontaliere depline în domenii de interes public.
- MIE a încercat, de asemenea, sinergiile transsectoriale, dar a fost limitat de constrângerile din actualul cadru juridic/bugetar. Orientările de politică sectorială și instrumentul MIE ar trebui să devină mai flexibile pentru a facilita sinergiile și pentru a reacționa mai prompt la noile priorități și evoluții tehnologice, cum ar fi digitalizarea, accelerând în același timp decarbonizarea și abordând provocările societale comune, cum ar fi securitatea informatică.
- Finalizarea rețelei TEN, stabilită în prioritățile de politică ale UE, încă va necesita investiții majore, din care o parte vor depinde de sprijinul continuu din partea UE. Dimensiunea MIE permite în prezent abordarea numai a câtorva dintre disfuncționalitățile identificate ale pieței în toate cele trei sectoare. Prin urmare, există un potențial pentru deblocarea unor investiții publice și private suplimentare, dacă se pun la dispoziție resurse bugetare suplimentare din partea UE pentru a aborda disfuncționalitățile pieței.