



Bruselj, 14.2.2018
COM(2018) 66 final

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

o vmesni oceni Instrumenta za povezovanje Evrope

{SWD(2018) 44 final}

Uvod

Trajnostna rast in konkurenčnost Evrope sta odvisni od učinkovite povezljivosti znotraj Evrope in s svetom. Za doseg medsebojno dobro povezane, interoperabilne in učinkovito upravljane prometne, energetske in digitalne infrastrukture v Evropi je potrebna sposobnost usklajenega dolgoročnega načrtovanja in vlaganja na ravni EU.

Instrument za povezovanje Evrope¹ (IPE) je skupni, centralno upravljani program financiranja prometne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, ki mu je v obdobju 2014–2020 na voljo proračun v višini 30,4 milijarde EUR. Vzpostavljen je bil kot del strategije Evropa 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast ter ciljev EU 20-20-20 na področju podnebja in energetike.

IPE na podlagi zadevnih sektorskih smernic² podpira razvoj vseevropskih omrežij (TEN)³, s ciljem izboljšati kohezijo na notranjem trgu in konkurenčnost EU na svetovnem trgu. Splošni cilj IPE je spodbujati izvajanje projektov, ki prispevajo k izgradnji vseevropskih omrežij. To je razvidno iz prednostnih nalog, opredeljenih v smernicah za tri sektorje: promet, energetiko in telekomunikacije. IPE obravnava pomanjkljivosti trga, se osredotoča na projekte z visoko evropsko dodano vrednostjo in pomaga pri pridobivanju nadaljnjih sredstev iz zasebnega sektorja.

Kot je navedeno v sporočilu o proračunu za strategijo Evropa 2020⁴, Komisija meni, da *„čepprav je trg sposoben in tudi dejansko mora zagotoviti levji delež potrebnih naložb, je treba obravnavati tudi pomanjkljivosti trga, kot so obstoječe vrzeli in ozka grla, ter zagotoviti ustrezne čezmejne povezave. Izkušnje kažejo, da države članice pri načrtovanju svojih proračunov nikoli ne dajo zadostne teže večnacionalnim, čezmejnimi naložbam v infrastrukturo, ki je potrebna za dobro delovanje enotnega trga. To je še eno od področij, na katerih lahko proračun EU prinese dodano vrednost s tem, da prispeva k zagotovitvi financiranja vseevropskih projektov, ki v korist vseh povezujejo središča in obrobje. Komisija se je zato odločila predlagati oblikovanje instrumenta za financiranje evropskih povezav, da bi se pospešil razvoj infrastrukture, ki jo potrebuje EU.*

Ob predlogu vzpostavitve IPE leta 2011 so bile naložbene potrebe v vseh treh sektorjih ocenjene na približno 970 milijard EUR. Predvideno je bilo, da bodo največji del teh naložb zagotovili zasebni sektor, javna podpora na nacionalni ravni ali spodbude z regulativnimi ukrepi. Vendar pa je iz ocene učinka⁵ tudi razvidno, da je *„treba obravnavati tudi pomanjkljivosti trga, kot so obstoječe vrzeli in ozka grla, ter zagotoviti ustrezne čezmejne povezave“*.

1 Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013.

2 Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, Uredba (EU) št. 347/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2013 o smernicah za vseevropsko energetskega infrastrukturo in Uredba (EU) št. 283/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2014 o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture.

3 Členi 170–174 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

4 Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Proračun za strategijo Evropa 2020, Evropska komisija, 29. junij 2011.

5 Delovni dokument služb Komisije (COM(2011) 665 final), ki je priložen Uredbi o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope – ocena učinka.

V skladu z uredbo o IPE⁶ mora Komisija najpozneje do 31. decembra 2017⁷ v sodelovanju z državami članicami in zadevnimi upravičenci Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o vmesni oceni IPE. V oceni je obravnavana splošna uspešnost programa glede na njegove splošne in sektorske cilje ter v primerjavi z doseženim na podlagi nacionalnih ukrepov ali ukrepov EU.

Podrobno oceno vsebuje delovni dokument služb Komisije (SWD), ki je priložen temu sporočilu. V skladu s smernicami Komisije za boljše pravno urejanje je bila ocena izvedena ob upoštevanju petih meril: uspešnosti, učinkovitosti, ustreznosti, skladnosti in dodane vrednosti EU. Dokument SWD vsebuje podrobno oceno v skladu z navedenimi merili, v sporočilu pa so poudarjene le glavne ugotovitve postopka.

1 INSTRUMENT ZA POVEZOVANJE EVROPE PODPIRA PROJEKTE, S KATERIMI EU LAHKO VPLIVA

1.1 Razvoj infrastruktur, ki združujejo

Infrastrukturna politika EU ima tri glavne razsežnosti:

- skupno dolgoročno načrtovanje razvoja infrastrukture glede geografskega področja in tehničnih značilnosti (z različnimi pristopi, prilagojenimi glede na posamezni sektor);
- vrsto regulativnih ukrepov za spodbujanje naložb;
- poseben instrument financiranja, tj. Instrument za povezovanje Evrope.

Iz dosedanjih izkušenj z IPE je razvidno močno pozitivno medsebojno delovanje navedenih treh razsežnosti. Dolgoročno načrtovanje pomeni, da se projekt lahko pripravi v državah članicah, možnost prejetja podpore za naložbe z jasno evropsko razsežnostjo pa omogoča razvoj bolj povezanih omrežij. Na področju prometa na primer možnost podpore ključnim čezmejnimi odsekom infrastrukture spodbuja razvoj koridorskega pristopa med državami članicami, kar vodi k bolj usklajenemu načrtovanju nacionalnih odsekov. Dinamični proces, na podlagi katerega se na dve leti sestavi seznam projektov skupnega interesa s prednostnih koridorjev in tematskih področij, na področju energetike zagotavlja dolgoročno načrtovanje in prilagajanje prihodnjim potrebam. Na področju telekomunikacij je v smernicah IPE s tega področja naveden seznam gradnikov in sektorske infrastrukture za digitalne storitve, ki so upravičeni do financiranja.

Tri leta in pol po vzpostavitvi IPE se vrste projektov, ki jih sofinancira, povsem ujemajo z naslednjimi cilji EU: (i) povečati povezljivost treh sektorjev na ravni Evrope in (ii) osredotočiti podporo na **javne dobrine z evropsko razsežnostjo**. IPE prispeva k prednostnim nalogam Komisije na področju delovnih mest, rasti in naložb, notranjega trga, energetske unije in podnebja ter enotnega digitalnega trga, s čimer se krepi konkurenčnost EU v svetu. Poleg tega IPE zagotavlja znaten delež financiranja EU za prometne in energetske projekte, ki močno prispevajo k razogljičenju evropskega gospodarstva in s tem prispevajo k izpolnitvi ciljev zmanjšanja emisij EU na podlagi pariškega podnebnega sporazuma.

⁶ Člen 27 Uredbe (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013.

⁷ S tem poročilom se Evropskemu parlamentu in Svetu tudi poroča o napredku pri izvajanju Uredbe (EU) št. 283/2014 (smernice na področju telekomunikacij) in zlasti o zahtevanih vidikih iz člena 8(7) in (8).

Na področju **prometa** je bila dana prednost projektom za vzpostavitev ali izboljšanje čezmejnih povezav, ustvarjanje manjkajočih povezav in odpravljanje ozkih grl. To so lahko projekti, ki se nanašajo na fizične odseke omrežja, ali programi na ravni EU za razvoj učinkovitih, interoperabilnih in varnejših sistemov upravljanja prometa za različne načine prevoza. Cilj financiranja IPE na področju prometa v zvezi s **čezmejno prometno infrastrukturo** zajema 86 % finančnih sredstev, ki so trenutno dodeljena prometu (18,35 milijarde EUR). Primeri zajemajo ožino Fehmarn Belt (multimodalni predor med Dansko in Nemčijo), projekt Rail Baltica, ki izboljšuje povezave med Poljsko, Litvo, Latvijo in Estonijo v smeri vzhod–zahod, in razvoj programa SESAR (raziskava upravljanja zračnega prometa v okviru enotnega evropskega neba). Nazadnje, IPE konkretno prispeva k izpolnitvi cilja enotnega evropskega prometnega prostora.

Na področju **energetike** so se v okviru IPE s krepitvijo čezmejnih povezav obravnavale ovire do bolj povezanega energetskega trga EU. Posebna cilja sta odprava energetske osamitve in ozkih grl. IPE na področju energetike v skladu s svojimi cilji podpira projekte s pomembnimi zunanjimi učinki. Prispeval je k izboljšanju zanesljivosti oskrbe z energijo v državah članicah, kjer je ta težava največja. Med primeri sta povezovalni plinovod med Poljsko in Litvo, ki je prvi povezovalni plinovod med regijo vzhodnega Baltskega morja in celinsko Evropo, ter Balticconnector, prvi povezovalni plinovod med Finsko in Estonijo. Trajnost je bila obravnavana s podporo projektom inovativne električne energije s sofinanciranjem pomembnih študij in del: 600-kilometerske podmorske povezave med Irsko in Francijo, shranjevanje energije s stisnjenim zrakom na Severnem Irskem in projekt pametnih omrežij med Slovenijo in Hrvaško.

Na področju **telekomunikacij** je bila dana prednost uvajanju vseevropskih digitalnih storitev z zreliimi tehničnimi in organizacijskimi rešitvami, kot je navedeno v smernicah o telekomunikacijah. Te zajemajo različna področja, na primer elektronsko identifikacijo, ki obravnava izziv čezmejnega priznanja nacionalnih mehanizmov elektronske identifikacije (e-identifikacija ali eID), kar Evropejcem omogoča nemoten dostop do spletnih javnih storitev po vsej Evropi, in interoperabilne zdravstvene storitve, ki spodbujajo neprekinjenost oskrbe in varnost pacientov, kadar želijo državljani uveljaviti čezmejno zdravstveno varstvo, saj omogoča čezmejno izmenjavo zdravstvenih podatkov. Navedene čezmejne storitve so bistvenega pomena za doseganje enotnega digitalnega trga, saj pripomorejo k izboljšanju vsakodnevnega življenja Evropejcev z digitalno vključenostjo in poveztivostjo. Iz ocene pa je razvidno, da smernice na področju telekomunikacij omejujejo zmožnost programa, da v celoti izkoristi najnovejši razvoj tehnologije in obravnava nove prednostne naloge v okviru političnih programov, ki so se pojavili pozneje. Na področju širokopasovne povezave je bila pomoč, ob upoštevanju omejitev virov, do zdaj osredotočena na: (i) dejavnosti tehnične pomoči, ki lahko pripomore k uresničitvi zahtevnih poslovnih projektov, in (ii) finančne instrumente z velikim potencialom.

1.2 Poudarek na dodani vrednosti EU

Za izpolnitev **ciljev poveztivost** so v vseh treh sektorjih, ki jih zajema program, naložbene potrebe zelo velike. Na področju prometa je iz nedavnih ocen Komisije⁸, ki so bile

⁸ Podatki temeljijo na študijah koridorjev jedrnega omrežja, ki so jih izvajali zunanji izvajalci v podporo usklajevalcem koridorjev jedrnega omrežja.

potrjene tudi v delovnih načrtih usklajevalcev koridorjev jedrnega omrežja, razvidno, da naložbene potrebe v jedrnem omrežju TEN-T samo do leta 2030 dosega 750 milijard EUR, za celovito omrežje ter druge prometne naložbe, kot so mestni promet, digitalizacija in vzdrževanje pa trikrat toliko⁹. Na področju energetike naložbene potrebe za projekte, ki jih je mogoče uvrstiti med projekte skupnega interesa, znašajo 179 milijard EUR za obdobje 2021–2030¹⁰, daleč največji delež pa gre sektorju električne energije. Na področju telekomunikacij se ocenjuje, da bo za izpolnitev strateških ciljev gigabitne povezljivosti do leta 2025 potrebnih približno 500 milijard EUR naložb, kar je 155 milijard EUR več kot je mogoče pričakovati glede na trenutna naložbena gibanja¹¹. Navedene ocene pa ne zajemajo nadaljnjih naložb, ki so potrebne za dokončanje vzpostavitev čezmejne infrastrukture za digitalne storitve.

Poleg tega **obstajajo še primeri nedelovanja trga** na področju projektov, katerih namen je izpolnitev ciljev politike TEN. Trg na primer ne deluje, kadar stroški nastanejo na nacionalni/lokalni ravni, koristi pa na evropski ravni, ali kadar so stroški in koristi projektov, ki vključujejo več držav članic, med njimi neenakomerno porazdeljeni. To še zlasti velja za čezmejne projekte in vzpostavitev vseevropskih tehnoloških sistemov, kjer ustrezno financiranje običajno ni zagotovljeno samo na podlagi trga ali nacionalnih proračunov. Na področju energetike v to kategorijo spadajo projekti, ki niso tržno uspešni, saj zagotavljajo zunanje učinke, kot so regionalna zanesljivost oskrbe z energijo ali visoko inovativne rešitve.

IPE se vse od ustanovitve osredotoča na zagotavljanje dodane vrednosti EU¹² razvoju povezljivosti na področjih prometa, energetike in telekomunikacij, ne samo zaradi vrste javnih dobrin z evropsko razsežnostjo, ki jo pokriva, ampak tudi zaradi osredotočanja na projekte na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni, ki brez pomoči EU ne bi bili izvedeni. Podrobneje, dodana vrednost EU instrumenta IPE je v njegovi zmožnosti:

- usmerjanja javnih in zasebnih finančnih sredstev v cilje politik EU;
- omogočanja ključnih naložb, kadar stroški nastanejo na nacionalni/lokalni ravni, koristi pa se kažejo na evropski ravni;
- pospeševanja prehoda na nizkoemisijsko in digitalno družbo.

Na področju **prometa** je IPE prispeval jasno dodano vrednost, zlasti pri dokončanju jedrnega omrežja TEN-T do leta 2030 in pri izpolnjevanju cilja mobilnosti z nizkimi emisijami. Nekaterih projektov železniške infrastrukture in infrastrukture celinskih plovni poti, ki so dolgoročne naložbe (z življenjskim ciklom od 30 do 50 let), ne bi bilo mogoče začeti brez evropskega financiranja na podlagi javnih nepovratnih sredstev, ki so bila na voljo v okviru IPE. To velja za projekt predora Brenner Base, ki bo odpravil ključno železniško ozko grlo v EU med Avstrijo in Italijo. Zaveza IPE ponuja zagotovila in včasih tudi dodatne vire finančnih sredstev, predvsem iz bančnega sektorja in od zasebnih investitorjev. Poleg tega so vodilni evropski programi, kot je evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), zahtevali usklajeno izvajanje naložb v več državah in z več zainteresiranimi stranmi, da so se zagotovile koristi uspešnosti, interoperabilnosti in varnosti. Tako

⁹ Na ravni koridorjev jedrnega omrežja se pričakuje, da bo med letoma 2015 in 2030 z naložbami ustvarjenih približno 4 500 milijard EUR kumulativnega BDP, kar ustreza okoli 13 milijonom zaposlitvenih let ter okrog sedmim milijonom ton manj izpustov CO₂.

¹⁰ Na podlagi študije z naslovom Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond (Naložbene potrebe na področju vseevropske energetske infrastrukture do leta 2030 in po njem), Ecofys, julij 2017.

¹¹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Povezljivost za konkurenčen enotni digitalni trg - evropski gigabitni družbi naproti (COM(2016) 587 final, str. 8).

¹² Merila za ocenjevanje dodane vrednosti evropskih financ so bila določena v Razmisleku o prihodnosti financ EU (COM(2017) 358 z dne 28. junija 2017).

usklajevanje je omogočila podpora IPE prek nepovratnih sredstev in podpornih ukrepov programa, kot je krepitev zmogljivosti upravnih organov držav članic.

Na področju **energetike** je IPE ključni instrument, ki podpira transnacionalno sodelovanje in ustvarjanje ekonomije obsega. Ključno vlogo ima tudi pri podpori čezmejne energetske infrastrukture, saj morajo projekti skupnega interesa zagotavljati koristi vsaj dvema državam članicama. IPE je močan katalizator pri povezovanju nosilcev projektov, nacionalnih regulativnih organov in predstavnikov vlad za reševanje težav pri uresničevanju čezmejnih infrastrukturnih projektov. Nepovratna sredstva, ki so njegov sestavni del, pripomorejo k spodbujanju sodelovanja med državami pri razvoju projektov skupnega interesa na področju energetskih povezav, ki drugače ne bi bili uresničeni. To še zlasti velja za čezmejne projekte v državah z manj prebivalstva ali v bolj oddaljenih državah, kjer bi bilo treba znatno zvišati tarife, da bi se pokrile naložbene potrebe. Povezovalni plinovod med Poljsko in Litvo je ključni primer projekta, ki ne bi mogel biti financiran v izključno nacionalnem okviru.

Na področju **telekomunikacij** je IPE spodbudil usklajevanje med državami članicami pri razvoju standardov in omogočanju medsebojno povezanih čezmejnih storitev. Čeprav so države članice razvile rešitve, ki omogočajo dostop do javnih storitev prek spleta, pa so njihove koristi omejene z nacionalnimi mejami. IPE je imel ključno vlogo pri doseganju boljših rezultatov teh rešitev tako, da je zagotovil interoperabilnost, ki koristi državljanom, podjetjem in javnim upravam po vsej Evropi. Poleg tega je imel IPE v nekaterih primerih, kot je elektronska izmenjava informacij o socialni varnosti, pomembno vlogo pri krepitevi zaščite pravic socialne varnosti mobilnih državljanov in pri zagotavljanju pomoči državam članicam za hitrejše zagotavljanje skladnosti, saj imajo države članice pravno obveznost zagotoviti čezmejno komunikacijo med nacionalnimi ustanovami s področja socialne varnosti. Na drugih področjih, kot je kibernetska varnost, kjer čezmejna interoperabilnost ni pravno obvezna, je IPE omogočil uvedbo prostovoljne platforme za sodelovanje, ki krepi pripravljenost in odziv na kibernetske napade z zagotavljanjem vseevropske rešitve za grožnje, ki ne upoštevajo nacionalnih meja. Iz rezultatov posvetovanj z zainteresiranimi stranmi je razvidno, da bi se brez IPE nekatera infrastruktura za digitalne storitve uvajala z znatno zamudo ali pa bi bila njena uvedba celo opuščena. Poleg tega temeljne rešitve, podprte s finančnimi sredstvi IPE (tako imenovani gradniki) ustvarjajo ekonomijo obsega, saj jih na široko ponovno uporabljajo v zapletenejših digitalnih storitvah, tudi zunaj okvira IPE, na področjih kot so kmetijstvo, okolje in izobraževanje¹³.

Nenazadnje ukrepanje na ravni EU (vključno z regulativnim sodelovanjem) IPE omogoča **preseči pomanjkljivosti na področju informacij in sodelovanja** med državami članicami, ki lahko ovirajo te zapletene, vendar ključne projekte.

¹³ Informacije so na voljo na nadzorni plošči IPE za področje telekomunikacij:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDIGITAL/Reuse+by+domains>.

2. INSTRUMENT ZA POVEZOVANJE EVROPE ZAGOTAVLJA UČINKOVITO IN SKLADNO PODPORO EU

2.1 Najučinkovitejša uporaba nepovratnih sredstev

Večina finančnih sredstev, ki jih zagotavlja IPE, je v obliki nepovratnih sredstev (90 %). Ta pristop je ustrezen, saj se **velika večina finančnih sredstev IPE nanaša na projekte s širšimi regionalnimi koristmi in koristmi za EU, za katere pa ni na voljo dovolj nacionalnih ali tržnih sredstev.**

Na področju **prometa** to velja za večino čezmejnih projektov na vseevropskem omrežju in za horizontalne prednostne naloge, zlasti sisteme upravljanja prometa, kot so ERTMS za železniški promet, SESAR za letalski promet in inteligentni prometni sistemi (ITS) za cestni promet, ter za alternativna goriva. Prav tako to velja za projekte, pri katerih koristi še ni mogoče internalizirati. V tem sektorju je iz velikega števila presežnih predlogov¹⁴, vloženih na podlagi razpisov, razvidno zelo veliko povpraševanje po nepovratnih sredstvih EU, pri čemer pa je proračun, ki je na voljo, vedno premajhen za potrebe sektorja.

Na področju **energetike** še obstajajo ozka grla in potrebne so nadaljnje medsebojne povezave, da se trg v celoti vzpostavi, zagotovi zanesljiva oskrba z energijo in EU omogoči optimalna uporaba obnovljivih virov, s čimer se lahko izogne omejitvam. Šteje se, da so nepovratna sredstva najustreznejši instrument za podporo projektom, ki imajo pomembne pozitivne zunanje učinke, ki presegajo nacionalno določene tarife, kot so zanesljiva oskrba z energijo, tehnološke inovacije in solidarnost med državami članicami.

Na področju **telekomunikacij** ima vsa infrastruktura za digitalne storitve dve ravni: jedrne storitvene platforme (CSP), zasnovane kot osrednja vozlišča, ki omogočajo interoperabilnost, in splošne storitve (GS) kot prehode, ki povezujejo rešitve, razvite na nacionalni ravni, z jedrnimi storitvenimi platformami. Nepovratna sredstva se uporabljajo v podporo razvoju splošnih storitev, javna naročila pa za razvoj in delovanje jedrnih storitvenih platform. To je utemeljeno s potrebo po obravnavi nezadostnih naložb na ravni držav članic in interoperabilnih rešitev za vseevropsko povezovanje storitev.

Predlog Komisije za IPE za leto 2011 je predvideval skupni proračun v višini 50 milijard EUR (31,7 milijarde za promet, 9,1 milijarde za energetiko in 9,2 milijarde za telekomunikacije). Zaradi poznejšega zmanjšanja proračuna v fazi pogajanj in poznejših pogajanj o Evropskem skladu za strateške naložbe (EFSI) so končna skupna finančna sredstva znašala le še 30,44 milijarde EUR. Sredstva so se najbolj znižala na področju telekomunikacij (predlaganih 8 milijard EUR se je zmanjšalo na končne 1,04 milijarde EUR). Dokončanje TEN, kot je določeno v prednostnih politikah EU, še vedno zahteva ogromno vlaganj, del teh pa bo odvisen od nadaljnje podpore EU. Obseg IPE trenutno omogoča obravnavo le nekaterih opredeljenih primerov nedelovanja trga (na primer premostitev vrzeli v financiranju s podporo EU) v vseh treh sektorjih. **Obstajajo torej možnosti za zagotovitev več javnih in zasebnih naložb, če bodo na voljo dodatna sredstva EU za obravnavo več primerov nedelovanja trga.**

¹⁴ Skupna vsota zahtevanih finančnih sredstev upravičenih predlogov v primerjavi z okvirnim proračunom razpisa.

Izbirni postopek IPE zagotavlja, da so nepovratna sredstva prilagojena glede na sektor in kategorijo naložbe, pri čemer se upošteva vrzel v financiranju posameznih projektov. Na področju prometa je podpora segala od 85-odstotne stopnje sofinanciranja v okviru sredstev iz kohezijskega sklada do najvišje stopnje sofinanciranja, ki je bila med 10 in 50 %, odvisno od prednostne razvrstitve in narave ukrepa. Na področju energetike je mogoče stopnjo financiranja prilagajati do 50 %, v izrednih primerih pa do največ 75 %. Vendar je to mogoče le, če predlagani ukrepi zagotavljajo visoko stopnjo zanesljivosti oskrbe z energijo na regionalni ali vseevropski ravni, krepijo solidarnost ali vključujejo visoko inovativne rešitve. Na področju telekomunikacij so se jedrne storitvene platforme na splošno financirale prek javnih naročil, splošne storitve pa prek nepovratnih sredstev, pri čemer je bila stopnja sofinanciranja do 75 % upravičenih stroškov. Konkurenčna narava razpisov ter vzpostavljeni mehanizem vrednotenja in izbire omogočata zavrnitev projektov, ki ne izkazujejo potrebe po finančni pomoči v obliki nepovratnih sredstev. Taki projekti lahko še vedno izkoristijo možnosti, ki so na voljo na podlagi EFSI ali finančnih instrumentov IPE, kot je ustrezno.

Glede na to, da je IPE instrument, ki temelji na politiki in ima določene posebne sektorske cilje, ter ob upoštevanju, da obravnava zapletene projekte s čezmejno ali vseevropsko razsežnostjo interoperabilnosti, **neposredno upravljanje** učinkovito zagotavlja hitro dodelitev sredstev ter zelo zanesljivo izvrševanje proračuna. Projekte med izvajanjem skrbno spremlja Izvajalska agencija za inovacije in omrežja (INEA), ki zagotavlja, da se sredstva EU ustrezno porabljajo. Proračun IPE je optimiziran, saj se zmore INEA hitro prilagajati in neporabljena sredstva iz nekaterih ukrepov preusmeri za financiranje novih ukrepov. Približno 600 milijonov EUR je bilo na primer leta 2016 ponovno uporabljenih za razpis na področju prometa, istega leta pa je bila v digitalnem sektorju predlagana naložba 120 milijonov EUR za financiranje novega vodilnega projekta WIFI4EU.

2.2 Pionirji pri uporabi finančnih instrumentov in kombiniranja

Projekte, ki ustvarjajo prihodke, lahko IPE podpre v obliki finančnih instrumentov. Proračun finančnih instrumentov IPE je mogoče uporabiti za zagotavljanje različnih produktov, kot so garancije ali prednostni dolgovi, podprti s kapitalom EU. S tem pripomorejo k optimizaciji uporabe javnih sredstev. Taki projekti na primer zajemajo razširitev zmogljivosti pristanišč, povezave železnic z letališči in razvoj infrastrukture alternativnih goriv v sektorju prometa ter podrejena posojila ali garancije za namenske projekte prenosa v sektorju energetike.

Vendar finančni instrumenti v vseh treh sektorjih niso bili uporabljeni v pričakovanem obsegu. Dolžniški instrument IPE je bil na podlagi izkušenj z instrumentom za posojilna jamstva za vseevropski promet (LGTT) in s pilotno fazo pobude za projektne obveznice (PBI) prvi primer uporabe finančnih instrumentov, vendar ga je deloma nadomestil EFSI. Pričakuje se, da se bo uporaba finančnih instrumentov IPE v drugi polovici programa povečala¹⁵, ko bo zagotovljeno dopolnjevanje med finančnimi instrumenti v okviru IPE in EFSI na podlagi poziva k izdaji posebnih smernic, ki ga je za zagotovitev učinkovitega dopolnjevanja med obema pobudama izdal usmerjevalni odbor dolžniškega instrumenta IPE.

¹⁵ Na primer prek CEBF (naložba IPE v višini 100 milijonov EUR).

Na področju energetike je več dejavnikov prispevalo k temu, da dolžniški instrument IPE ni bil uporabljen. Eden od dejavnikov je bil, da je bilo v času, ko je dolžniški instrument IPE začel delovati, na voljo malo dobičkonosnih projektov, upravičenih do sredstev IPE. Razlog je tudi v številnih konkurenčnih dolžniških in lastniških možnostih, ki so bile že na voljo nosilcem projektov na podlagi trdnega modela reguliranih osnovnih sredstev za projektno financiranje. Kljub temu je skupno spremljanje projektov Evropske investicijske banke in Komisije privedlo do tega, da so številni projekti skupnega interesa prejeli finančna sredstva na podlagi dolžniškega instrumenta IPE.

Poleg tega je trenutno v razvoju tudi lastniški instrument. V sektorju telekomunikacij je področje projektov vzpostavitve širokopasovne povezave zelo raznoliko in zahteva različne instrumente, ki se nanašajo na izzive na posameznih lokacijah. Medtem ko so dolžniški instrumenti ustrezni za tržne primere z jasno poslovno razsežnostjo, ki jih izvajajo veliki akterji, so lastniški instrumenti potrebni za premostitev obstoječih vrzeli v financiranju s podporo projektom, katerih poslovna razsežnost je bolj tvegana in dolgoročna. Pričakuje se, da bo Sklad za širokopasovno povezovanje Evrope (CEBF), ki bo začel delovati v prvi polovici leta 2018, izpolnil to nalogo.

Februarja 2017 je bil v okviru IPE objavljen kombiniran razpis na področju prometa. Namen razpisa, ki združuje nepovratna sredstva IPE s tržnimi finančnimi sredstvi, zlasti finančnimi instrumenti, ki so na voljo na podlagi EFSI, je krepiti dopolnjevanje obeh programov ob hkratni krepitvi drugih virov financiranja, zlasti EFSI, zasebnih vlagateljev in nacionalnih spodbujevalnih bank. Ta pristop je bil v nekaj predhodnih primerih začasno že uspešno uporabljen v okviru IPE, na primer glede pristanišč v Dublinu in Calaisu v sektorju prometa. Prva izkušnja s tem je bila zelo pozitivna, saj je bilo za okvirni proračun 1 milijardo EUR vloženih za 2,2 milijarde EUR predlogov financiranja.

2.3 Krepitev sinergij in kohezije, poenostavitev dostopa

Sinergije

IPE je prvič združil sektorje prometa, energetike in telekomunikacij v skupnem okviru financiranja, ki ga centralno upravlja Komisija.

Na ravni programa ta pristop omogoča ekonomijo obsega, saj je upravljanje nepovratnih sredstev preneseno na **eno izvajalsko agencijo (INEA)**, v vseh treh sektorjih pa so vzpostavljeni skupni postopki (usklajeno izvajanje agencije, skupni delovni programi finančnih instrumentov IPE, skupni usklajevalni odbor IPE, ki ga sestavljajo vse države članice, sporazumi o dodelitvi nepovratnih sredstev so pripravljeni na podlagi skupnega modela).

Kljub pričakovanjem, navedenim v uvodnih izjavah uredbe, IPE do zdaj še ni v celoti uspelo doseči sinergij med navedenimi tremi sektorji na **ravni projektov**. Razlog je zlasti v osnovnih razlikah med cilji politik posameznih sektorjev in v togosti pravnega/proračunskega okvira glede upravičenosti projektov in stroškov. Večsektorski (promet in energetika) pilotni razpis za zbiranje predlogov v višini 40 milijonov EUR za izvedbo študij, ki je bil objavljen leta 2016, torej ni izpolnil pričakovanj glede števila izbranih projektov (7) in dodeljenih sredstev (24 milijonov EUR).

Kljub temu pa se zdi ustrezno obravnavati navedene tri sektorje skupaj, saj imajo **skupne cilje in izzive**. Na podlagi odgovorov zainteresiranih strani, prejetih v okviru posvetovanja med ocenjevanjem, navedeni izzivi zajemajo zapletenost infrastrukturnega omrežja, ki je posledica različnih nacionalnih sistemov, njihovih potreb po medsebojni povezljivosti ter hkratne potrebe po stalnem prilagajanju spremembam na trgu in v tehnologiji. Število primerov sinergij, ki zajemajo tri sektorje v okviru IPE, se povečuje, k temu pa prispeva nedavni razvoj inovacij in dejstvo, da so sinergije naravno prisotne v vsakem od navedenih sektorjev ali se nanašajo na vodilno prednostno nalogo, kot je kibernetska varnost. Primeri zajemajo povezano, sodelovalno in avtomatizirano mobilnost, infrastrukturo alternativnih goriv za avtomobile, avtobuse in ladje, zagotovitev pametnejšega omrežja in uvedbo 5G na prometnem omrežju. Ustvarjanje pogojev za nadaljnje izvajanje teh projektov bo zagotovilo dodatne koristi na področju učinkovitosti.

Dopolnjevanje

Izkazalo se je, da IPE dopolnjuje program Obzorje 2020, Evropske strukturne in investicijske sklade (ESIF) in EFSI.

Program Obzorje 2020 financira zgodnje faze inovacijske verige, IPE pa omogoča tehnološko uvedbo prek infrastrukture.

Tako IPE kakor tudi **ESIF** zagotavljata izpolnjevanje ciljev TEN. ESIF finančno podporo osredotoča na manj razvite regije in petnajst držav članic, ki so upravičene do podpore iz kohezijskega sklada, IPE pa se osredotoča na integracijo EU na podlagi čezmejnih in medsebojnih povezav, odpravo ozkih grl in izvajanja projektov interoperabilnosti. Na področju prometa se IPE in ESIF delno prekrivata glede železniških projektov na jedrnem omrežju TEN-T, ESIF pa financira tudi projekte, ki niso upravičeni do IPE (na primer cestne projekte in projekte na celovitem omrežju). Na področju energetike se ESIF osredotoča na pametna distribucijska omrežja na lokalni/regionalni ravni, IPE pa podpira infrastrukturo za prenos. Na področju telekomunikacij je cilj ESIF razvoj nacionalnih digitalnih storitev, IPE pa omogoča čezmejno interoperabilnost nekaterih posameznih digitalnih storitev, ki so bile razvite na nacionalni ravni.

Prvič se je zgodilo, da je bil del **kohezijskega proračuna** (11,3 milijarde EUR, promet) izvršen na podlagi neposrednega upravljanja v okviru IPE. To se je izkazalo za zelo uspešno, saj je bilo 100 % sredstev dodeljenih v prvi polovici programskega obdobja, pri čemer so bila skoraj vsa dodeljena trajnostnim načinom prevoza. K uspehu so prispevali ciljna tehnična pomoč, nižji upravni stroški držav članic in jasne prednostne naloge financiranja.

Glede **EFSI** je IPE deloval kot katalizator, saj je bilo več projektov, začelih v okviru dolžniških instrumentov IPE, nato vključenih med projekte v pripravi v okviru EFSI. Tako je bilo v primeru projekta Grand Contournement Ouest de Strasbourg (A355), v primeru projekta avtoceste A6 Wiesloch, projekta povezovalnega daljnovoda Transgaz BRUA (Bolgarija, Romunija, Madžarska, Avstrija) in električnega povezovalnega voda med Italijo in Francijo. Poleg tega so projekti, pripravljeni s podporo IPE ali delno podprti z nepovratnimi sredstvi IPE za gradnjo, začeli prejemati koristi od EFSI. Vendar, kot je že bilo navedeno, je EFSI nekoliko nadomestil finančne instrumente IPE.

Čeprav se je pričakovalo, da bo IPE razširil možnosti za dolžniško financiranje projektov širokopasovne povezave, EFSI zdaj na tem področju ponuja veliko finančnih sredstev. Zato naj bi se pri projektih širokopasovne povezave posebni poudarek namenil financiranju z lastniškim in navidezno lastniškim kapitalom. Kot je že bilo navedeno se pričakuje, da bo CEBF dopolnil obstoječe instrumente (tj. dolžniško podporo EFSI tržnim projektom z jasnim poslovnim vidikom in nepovratna sredstva ESIF za večinoma javne projekte). Kapital za absorpcijo tveganj, ki ga je IPE prispeval za lastniško podporo, bo dopolnila tranša EFSI z nižjim tveganjem ter tržna tranša, ki jo bodo sestavljali deleži nacionalne spodbujevalne banke in zasebni deleži (večplastna struktura sklada). Vse opaznejša postaja tudi dodatna vrzel, ki pa je niso obravnavali niti EFSI niti CEBF in niti ESIF, zlasti glede projektov na robu tržne uspešnosti (tudi dolgoročno). Na področju širokopasovne povezave bi bilo to vrzel mogoče obravnavati na podlagi strukturiranega kombiniranega instrumenta, ki bi združeval javna nepovratna sredstva in finančno podporo z zasebnimi naložbami.

Poenostavitev

Zaradi izboljšav postopka vložitve predlogov so postopki za upravičence in Komisijo preprostejši in krajši. Primeri takega izboljšanja zajemajo uvedbo elektronskih orodij za komunikacijo z upravičenci in zamenjavo odločb o dodelitvi nepovratnih sredstev, ki jih izda Komisija, s sporazumi o dodelitvi nepovratnih sredstev, ki jih po pooblastilu podpiše direktor INEA. Štelo se je, da so upravni stroški upravičencev na splošno sorazmerni z zagotovljeno finančno podporo. Vendar pa je iz rezultatov ocene razvidno, da pravne in upravne zahteve za odobritev in izvajanje ukrepov morda povzročajo nesorazmerno velike stroške pri manjših ukrepih, za katere bi bile primernejše preprostejše oblike podpore. To je še posebno veljalo za področje telekomunikacij, kjer je bila povprečna vrednost nepovratnih sredstev samo 1 milijon EUR. Poleg tega v sektorju telekomunikacij sprejetje letnih delovnih programov ne omogoča načrtovanja dolgoročnega financiranja ukrepov in povzroča upravno breme pri upravljanju programa.

3 INSTRUMENT ZA POVEZOVANJE EVROPE JE NA DOBRI POTI, DA ZAGOTOVI REZULTATE

3.1 Prispevek k ciljem sektorske politike

IPE se osredotoča na naslednje dolgoročne cilje politike EU:

- **Promet:** do leta 2030 dokončati jedrno omrežje TEN-T, vključno z vzpostavitvijo sistemov SESAR in ERTMS, ter prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost, ki zajema hrbtenico EU infrastrukture polnilnic za alternativna goriva do leta 2025; napredek pri dokončanju celovitega omrežja TEN-T do leta 2050.
- **Energetika:** do leta 2030 dokončati prednostne koridorje TEN-E in tematska področja, usklajena s svežnjem Čista energija za vse Evropejce ter dolgoročnimi cilji razogljčenja, tj. zagotoviti pametnejša in bolj digitalizirana omrežja, doseči cilje medsebojne povezanosti do leta 2030 (tudi za periferne države članice), razvoj prepletenih priobalnih omrežij in zagotovitev zanesljivosti oskrbe z energijo tudi prek sinhronizacije.

- **Digitalno področje:** do leta 2030 doseči čim večje koristi enotnega digitalnega trga za vse državljane in podjetja z vzpostavitvijo povsem kibernetsko varne gigabitne družbe do leta 2025, priprava na terabitno povezljivost do leta 2030 in izgradnja vseevropske infrastrukture podatkovnih in digitalnih storitev, ki bo pripomogla k digitalni preobrazbi ključnih področij v javnem interesu, od zdravstvenega varstva do mobilnosti in javne uprave.

Glede na to, da je program še v zgodnji fazi izvajanja, so na voljo le omejeni podatki o dejanski realizaciji in rezultatih. Zato med ocenjevanjem pogosto ni bilo mogoče izmeriti napredka pri izpolnjevanju ciljev sektorske politike. Vendar pa so skoraj vse zainteresirane strani, ki so se odzvale na strokovno anketo, prepričane, da bo IPE učinkovito dosegel razvoj sodobnih in visokozmogljivih vseevropskih omrežij na področju prometa, energetike in telekomunikacij, vsaj deloma (99 %, 97 % in 96 %, pri čemer se jih 33 %, 38 % in 21 % povsem strinja).

Večina sredstev IPE na področju **prometa** je bila dodeljena za dokončanje manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl na projektih na jedrnem omrežju TEN-T (z vzpostavitvijo nove infrastrukture ali znatno posodobitvijo in prenovo obstoječe).

Nepovratna sredstva IPE na področju **energetike** so učinkovito prispevala k izboljšanju zanesljivosti oskrbe z energijo, odpravi energetske osamitve in energetskih ozkih grl, dokončanju notranjega energetskega trga in izboljšanju vključevanja energije iz obnovljivih virov v omrežje. Primeri ključnih energetskih projektov IPE zajemajo Balticconnector, prvi povezovalni vod med Finsko in Estonijo, ter povezovalni plinovod med Poljsko in Litvo, ki bosta tem državam članicam omogočila razpršitev virov in vodov plina, s čimer se bodo zavarovale pred morebitnimi prihodnjimi motnjami v dobavi.

Iz področja **telekomunikacij** je razvidno, da podpora IPE razvoju infrastrukture za digitalne storitve javnim upravam, državljanom in podjetjem zagotavlja koristi bolj skladnih in učinkovitih čezmejnih spletnih storitev, s čimer prispeva k izboljšanju konkurenčnosti zasebnih in javnih akterjev. Primeri zajemajo predvsem vzpostavitev mehanizmov sodelovanja in povečanje zmogljivosti za odziv na kibernetične grožnje, lažji dostop družb do nacionalnih postopkov javnega naročanja v drugih državah članicah EU, racionalizacijo postopkov izdaje računov in čezmejno priznavanje in potrjevanje e-identifikacije in e-podpisa. IPE prav tako prispeva k odpravi ozkih grl, ki omejujejo dokončanje enotnega digitalnega trga, čeprav je omejeni proračun do zdaj omogočal le delno obravnavo potreb tega sektorja.

IPE je v treh sektorjih, ki jih pokriva, ključnega pomena za: (i) vzpostavitev novih vseevropskih sistemov na področju upravljanja prometa in prometne varnosti (na primer sistemi SESAR za letalstvo, ERTMS za železnice in ITS za ceste), (ii) vzpostavitev visokozmogljivih električnih vodov in čezmejnih pametnih omrežij na področju energetike in (iii) vzpostavitev medsebojno povezanih digitalnih storitev (kot so e-zdravje, kibernetska varnost, e-javno naročanje, e-identifikacija in e-podpis).

3.2 Prispevek k pametni, trajnostni in vključujoči rasti

IPE podpira naložbe v sodobna in visokozmogljiva omrežja v vsej EU, ki so bistvenega pomena za ustvarjanje pogojev konkurenčnega gospodarstva. Od leta 2014 je bilo **vloženih**

25 milijard EUR, s čimer skupne naložbe v infrastrukturo v EU znašajo približno 50 milijard EUR.

Poraba IPE na področjih prometa in energetike v veliki meri prispeva k cilju EU, da bo vsaj 20 % skupnega proračuna EU namenjenega porabi, povezani s podnebnimi ukrepi¹⁶. Dobro povezana omrežja na področju energetike in prometa ter spodbujanje nizkoogljičnih načinov prevoza prispevajo k obvladovanju stroškov razogljičenja. Čeprav prispevka ukrepov s podporo IPE k posameznim ciljem v fazi te vmesne ocene ni mogoče v celoti izmeriti, je bila izvedena analiza tega prispevka v okviru vmesnega pregleda večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020. Iz navedene analize je razvidno, da je IPE učinkovito in znatno prispeval k cilju EU, z deležem odobritev za prevzem obveznosti, ki je v povprečju ocenjen na več kot 5 % skupnega podnebnega financiranja v proračunu EU za obdobje 2014–2016. To povprečje je ob upoštevanju prispevka IPE k postavki proračuna EU z naslovom Konkurenčnost za rast in delovna mesta naraslo na 35 %.

Na področju **prometa** IPE k cilju EU prispeva z 81 % skupnega zneska finančnih sredstev, dodeljenih načinom prevoza z manj emisijami, zlasti železnicam in celinskim plovnim potem, s čimer omogoča prehod na druge oblike prevoza. Poleg tega program financira nove tehnologije, katerih cilj je razogljičenje prometa, zlasti alternativna goriva, ter njihovo vzpostavitev vzdolž prometne infrastrukture. Cilj projekta LNG Motion je na primer povečati razpoložljivost utekočinjenega zemeljskega plina (LNG) vzdolž jedrnega omrežja TEN-T, ki pokriva Francijo, Belgijo, Nizozemsko, Nemčijo, Poljsko, Španijo, Italijo, Madžarsko in Romunijo, predvsem za cestni promet. Ta projekt prejema nepovratna sredstva EU v višini 27,8 milijona EUR od skupnih stroškov v višini 55,5 milijona EUR (50-odstotno sofinanciranje).

Domneva se, da na področju **energetike** 40 % dodelitev IPE prispeva k racionalizaciji podnebnih ukrepov na ravni programov. Projekti na področju električne energije prispevajo k zmanjšanju emisij CO₂ s povečevanjem zmogljivosti omrežja, da se vključi energija, pridobljena iz obnovljivih virov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

Iz ocene je razvidno, da po treh letih in pol od vzpostavitve IPE program dobro deluje, čeprav je še veliko prezgodaj, da bi bilo mogoče izmeriti rezultate, saj je program še v zgodnji fazi izvajanja. Poleg tega okvir uspešnosti, opredeljen v uredbi, ne vsebuje jasno opredeljenih ali trdnih kazalnikov. Ob upoštevanju navedenih omejitev je iz ocene razvidno:

- IPE je učinkovit in ciljno usmerjen instrument za naložbe v vseevropsko infrastrukturo (TEN) v prometnem, energetske in digitalnem sektorju. Od leta 2014 je bilo iz tega instrumenta vloženih 25 milijard EUR, tako da so skupne naložbe v infrastrukturo v EU znašale približno 50 milijard EUR. IPE prispeva k prednostnim nalogam Komisije na področju delovnih mest, rasti in naložb, notranjega trga, energetske unije in podnebja ter enotnega digitalnega trga. S tem krepi konkurenčnost gospodarstva EU.

¹⁶ Na področju telekomunikacij je mogoče na podlagi projektov, s katerimi se uvajajo digitalne rešitve, pričakovati velik prispevek k zmanjšanju emisij CO₂. Vendar se v okviru IPE trenutno ne uporablja nobena metodologija za vrednotenje takih zmanjšanj.

- IPE zagotavlja visoko dodano vrednost EU vsem državam članicam, saj podpira projekte povezovanja s čezmejno razsežnostjo. Večina finančnih sredstev je dodeljenih projektom, ki premoščajo manjkajoče povezave in odpravljajo ozka grla, s ciljem zagotoviti ustrezno delovanje notranjega trga EU in ozemeljsko kohezijo med državami članicami v prometnem, energetske in digitalnem sektorju. Projekti na področju energetike zagotavljajo tudi zanesljivo oskrbo z energijo in so ključnega pomena za stroškovno učinkovito razogljičenje gospodarstva. IPE je tudi instrument vzpostavitve vseevropskih novih sistemov upravljanja in varnosti prometa (na primer SESAR na področju letalstva, ERTMS na področju železnic), visokozmogljivih električnih vodov in pametnih omrežij, ki so bistvenega pomena za hitro vključevanje obnovljivih, neogljivih virov energije ter pri vzpostavitvi širokopasovnih in medsebojno povezanih digitalnih storitev (kot so odprti podatki, e-zdravje, e-javno naročanje, e-identifikacija in e-podpis).
- Neposredno upravljanje nepovratnih sredstev IPE se je izkazalo za zelo učinkovito, s trdno projektno strukturo in konkurenčnim izbirnim postopkom, osredotočenostjo na cilje politik EU, usklajenim izvajanjem in celovitim sodelovanjem držav članic. Izvajalska agencija INEA dosega zelo dobre rezultate pri finančnem upravljanju IPE in pri optimizaciji proračuna, zlasti zaradi svoje prilagodljivosti in hitre preusmeritve denarja, ki ni bil porabljen za nekatere ukrepe, v financiranje novih.
- Prvič se je zgodilo, da je bil del kohezijskega proračuna (11,3 milijarde EUR za promet) izvršen na podlagi neposrednega upravljanja v okviru IPE. V prvi polovici programskega obdobja je bilo dodeljenih 100 % sredstev, in sicer skoraj izključno za trajnostne načine prevoza. Ciljno usmerjena tehnična pomoč, nižji upravni stroški držav članic, jasne prednostne naloge financiranja in trdna projektna struktura, ki temelji na stalnosti projektov in študij, ki so jih predhodno podpirali program TEN-T ali instrumenti kohezijske politike, prispevajo k hitri dodelitvi finančnih sredstev.
- IPE še naprej uporablja in razvija inovativne finančne instrumente. Njihov razvoj pa je bil omejen zaradi novih možnosti, ki jih ponuja EFSI. Pričakuje se, da se bo uporaba finančnih instrumentov IPE povečala v drugi polovici programa, ko bo zagotovljeno dopolnjevanje med posebnimi finančnimi instrumenti IPE in EFSI.
- Poleg tega je bila prva izkušnja kombiniranja nepovratnih sredstev s finančnimi instrumenti, ki je bila na področju prometa izvedena leta 2017, zelo pozitivna, saj je bilo na razpis z okvirnim proračunom 1 milijarde EUR vloženih za 2,2 milijarde EUR vlog, s tem pa je uporaba nepovratnih sredstev omogočila čim večjo izkoriščenost zasebnih ali javnih sredstev.
- Poraba IPE na področjih prometa in energetike v veliki meri prispeva k cilju EU, da bo vsaj 20 % skupnega proračuna EU namenjenega porabi, povezani s podnebnimi ukrepi.
- Na področju telekomunikacij je iz dvojne osredotočenosti IPE na digitalne čezmejne storitve v javnem interesu ter komunikacijsko in računalniško infrastrukturo razvidno, da ima program pomemben vpliv na doseganje ciljev EU na področju enotnega digitalnega trga, kar državljanom in podjetjem omogoča dostop do visokokakovostnih digitalnih storitev po vsej Evropi. V pomoč je pri razvoju in izvajanju skupnih politik za obravnavo

družbenih izzivov, vključno z digitalno preobrazbo zdravstvenega varstva, kibernetске varnosti in digitalizacije vlad. Vendar glede na to, da so bila predlagana finančna sredstva za IPE na področju telekomunikacij znatno zmanjšana, je financiranje programa lahko podprlo le prve korake v smeri popolne čezmejne digitalne infrastrukture na področju javnega interesa.

- IPE je preveril tudi medsektorske sinergije, vendar so ga omejevale ovire v trenutnem pravnem/proračunskem okviru. Treba bo zagotoviti večjo prilagodljivost smernic sektorske politike in instrumenta IPE, da se omogočijo sinergije ter boljša odzivnost na nov tehnološki razvoj in prednostne naloge, kot je digitalizacija, ob hkratnem pospeševanju razogljičenja in obravnavi skupnih družbenih izzivov, kot je kibernetска varnost.
- Dokončanje TEN, kot je opredeljeno v prednostnih politikah EU, še vedno zahteva ogromno vlaganj, del teh pa bo odvisen od nadaljnje podpore EU. Obseg IPE trenutno omogoča obravnavo le nekaterih opredeljenih primerov nedelovanja trga v vseh treh sektorjih. Obstajajo torej možnosti za zagotovitev več javnih in zasebnih naložb, če bodo na voljo dodatna sredstva EU za obravnavo primerov nedelovanja trga.