COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei pentru perioada 2028-2034, de modificare a Regulamentului (UE) 2024/1679 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2021/1153

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

La data de 16 iulie 2025, Comisia a adoptat o propunere pentru următorul cadru financiar multianual aferent perioadei de după anul 2027, inclusiv un pachet financiar în cuantum de 81 428 000 000 EUR pentru „Mecanismul pentru interconectarea Europei” (MIE), destinat investițiilor în rețele transeuropene pentru infrastructura de transport și energetică, inclusiv proiectelor în domeniul mobilității militare și în domeniul energiei din surse regenerabile. Prezenta propunere urmărește să stabilească temeiul juridic al MIE pentru perioada 2028-2034.

• Motivele și obiectivele propunerii

Pentru a realiza o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, UE are nevoie de o infrastructură modernă, de înaltă performanță și rezilientă, care să sprijine stabilirea de conexiuni între sectoarele transporturilor și energiei și integrarea acestor sectoare la nivelul întregii UE și al tuturor regiunilor Uniunii. Aceste conexiuni sunt esențiale pentru libera circulație a persoanelor, mărfurilor, capitalurilor și serviciilor.

Rețelele transeuropene de transport și energetice:

- facilitează conexiunile transfrontaliere;
- asigură securitatea UE;
- sporesc competitivitatea economiei sociale de piață a Europei;
- contribuie la combaterea schimbărilor climatice și
- elimină izolarea și promovează o mai mare coeziune economică, socială și teritorială.

Rețelele transeuropene de mare capacitate sunt necesare, de asemenea, pentru a spori reziliența și pregătirea în domeniul apărării militare a UE.

Conexiunile de transport și energetice continue la nivelul întregii Europe vor contribui la succesul pieței unice. Prin eficientizarea și creșterea sustenabilității călătoriilor, a transportului de mărfuri și a accesului la energie sigură, la prețuri accesibile și decarbonizată, aceste conexiuni vor oferi beneficii tangibile tuturor cetățenilor și întreprinderilor europene.

În acest scop, MIE sprijină realizarea de investiții atât în infrastructura de transport, cât și în cea energetică, prin dezvoltarea rețelelor transeuropene și prin proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile. Având în vedere riscurile din ce în ce mai mari asociate pericolelor de ordin natural și tehnologic, evoluția amenințărilor la adresa securității și alte perturbări, este esențial să se asigure că investițiile prevăzute în MIE se bazează pe cunoașterea riscurilor și sunt reziliente la dezastre, în concordanță cu obiectivele Strategiei europene privind o Uniune a pregătirii.

MIE se axează pe proiecte care generează cea mai mare valoare adăugată europeană și catalizează investițiile către proiecte cu impact transfrontalier și către sisteme interoperabile la nivel european, a căror finanțare trebuie să continue după 2027. Prin acordarea de sprijin direct, la nivelul UE, pentru proiecte transfrontaliere, MIE contribuie la depășirea problemelor de coordonare care decurg din natura multijurisdicțională a proiectelor. Prin modul eficient în care este pus în aplicare, MIE oferă soluții la disfuncționalitățile pieței și contribuie la

mobilizarea de investiții și finanțări suplimentare din alte surse, cum ar fi bugete naționale, sisteme naționale de tarifare în domeniul energiei și sectorul privat, utilizând întreaga gamă de instrumente pe care le are la dispoziție în temeiul Regulamentului financiar.

Pentru sectorul transporturilor, MIE urmărește să contribuie la finalizarea rețelei transeuropene de transport („TEN-T”), cu accent pe finalizarea rețelei centrale și a rețelei centrale extinse până în 2030 și, respectiv, până în 2040. Dezvoltarea unei rețele de transport multimodal la nivel european – de la punctele de intrare reprezentate de porturi până la conexiunile terestre de bază necesare pentru piața unică și pentru conectivitatea regiunilor – constituie o condiție esențială pentru creștere economică și durabilitate în Europa. În acest context, MIE se va concentra îndeosebi pe proiecte de infrastructură cu o puternică dimensiune transfrontalieră, cum ar fi proiectul feroviar Rail Baltica, tunelul de la baza masivului Brenner, calea navigabilă interioară Sena-Escaut, Brno-Bratislava, Salonic-București sau dezvoltarea legăturilor porturilor TEN-T cu căile navigabile interioare.

În strânsă coordonare cu Fondul european pentru competitivitate și cu planurile de parteneriat național și regional, MIE acordă sprijin, de asemenea, pentru mobilitatea interoperabilă, securizată și inteligentă în rețeaua TEN-T (de exemplu, prin implementarea de sisteme europene de management al traficului, cum ar fi Sistemul european de management al traficului feroviar sau serviciile de informații fluviale pentru căi navigabile interioare) sau, după caz, prin asigurarea interconectării acestora prin interoperabilitate, standarde sau terminale de utilizator, la sistemele spațiale ale UE, cum ar fi Galileo, EGNOS și IRIS², pentru poziționare, navigație și sincronizare și, respectiv, pentru conectivitate securizată, contribuind la tranziția UE către o mobilitate durabilă și decarbonizată (de exemplu, prin asigurarea alimentării cu energie electrică de la mal pentru navele din porturile TEN-T).

De asemenea, MIE poate investi în conexiuni transfrontaliere cu țări terțe care pun în aplicare extinderea coridoarelor TEN-T către țări candidate. De exemplu, o astfel de operațiune a avut loc în perioada 2021-2027 și a vizat conexiunile cu Ucraina și Moldova; această operațiune a condus la îmbunătățirea funcționării culoarelor de solidaritate și la demararea lucrărilor pregătitoare pentru alinierea ecartamentului căilor ferate din aceste două țări la standardul UE. În pofida faptului că această operațiune a fost justificată de criza provocată de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și de perspectiva unei integrări mai apropiate a țărilor menționate pe piața UE, astfel de investiții redirecționează resurse de la proiectele derulate pe teritoriul Uniunii.

În cazul în care proiectele transfrontaliere TEN-T nu sunt finalizate, creșterea timpului și a costurilor de deplasare a persoanelor și mărfurilor va conduce la pierderi economice ca urmare a scăderii productivității totale și a creșterii mai lente a comerțului intra-UE. O astfel de situație, în raport cu un scenariu în care proiectele transfrontaliere TEN-T sunt finalizate, va conduce la o scădere cu -0,4 % a PIB-ului în 2030 și cu -0,8 % în 2050. Ocuparea forței de muncă în statele membre ar urma, de asemenea, să scadă cu -0,08 % în 2030 și cu -0,13 % în 2050 în raport cu scenariul de referință[1].

[1] Comisia Europeană: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network* (Studiu de sprijin privind adaptarea la schimbările climatice și cerințele în materie de investiții transfrontaliere pentru realizarea rețelei TEN-T), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

MIE ar trebui, de asemenea, să asigure finanțare din partea UE pentru punerea în aplicare a unor proiecte de transport civil și militar cu dublă utilizare, pentru permite o mobilitate militară continuă la nivelul întregii Uniuni. Infrastructura de transport existentă în UE (inclusiv TEN-T) nu permite deplasarea pe scară largă, într-un termen scurt, a trupelor, echipamentelor grele și materialelor. Acest lucru este esențial pentru securitatea și apărarea europeană, după cum este recunoscut în Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030, adoptată la 19 martie 2025. MIE contribuie, de asemenea, la obiectivul general al Strategiei europene privind o Uniune a pregătirii, de a crea o Uniune sigură și rezilientă care urmărește menținerea funcțiilor vitale ale societății, în toate împrejurările.

UE a identificat patru coridoare prioritare de mobilitate multimodală militară care acoperă transportul feroviar, rutier, fluvial, maritim și aerian și care necesită investiții substanțiale și urgente pentru a facilita deplasarea trupelor și a echipamentului militar. Printre aceste investiții se numără lărgirea tunelurilor feroviare, consolidarea podurilor rutiere și feroviare și extinderea terminalelor portuare și aeroportuare. Împreună cu statele membre și cu comunitatea militară, au fost identificate investiții prioritare prin care să se elimine cele mai urgente blocaje („puncte critice”).

Ca instrument esențial pentru finalizarea uniunii energetice, MIE va asigura finanțare pentru două tipuri de proiecte transfrontaliere în domeniul energiei:

- proiecte de infrastructură energetică în sectoarele de transport al energiei electrice, hidrogenului și dioxidului de carbon care au un impact transfrontalier semnificativ și cărora li s-a acordat statutul de proiect de interes comun (PIC) sau de proiect de interes reciproc (PIR) în temeiul Regulamentului TEN-E;
- proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile, care se bazează pe un acord de cooperare între statele membre în temeiul Directivei privind energia din surse regenerabile.

Aceste proiecte sunt esențiale pentru: (i) îmbunătățirea securității aprovizionării cu energie în UE și în țările terțe învecinate; (ii) decarbonizarea sistemului energetic; (iii) facilitarea integrării surselor regenerabile de energie onshore și offshore; (iv) o mai bună integrare a piețelor energiei și (v) asigurarea accesului gospodăriilor și întreprinderilor din Europa la energie la prețuri accesibile, contribuind astfel la competitivitatea economiei europene și la prosperitatea oamenilor.

În concluziile sale privind documentul „*Advancing Sustainable Electricity Grid Infrastructure*” (Înregistrarea de progrese privind o infrastructură durabilă a rețelei de electricitate), astfel cum a fost aprobat de Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie la data de 30 mai 2024, Consiliul a luat act de „nevoile de investiții fără precedent în rețelele de energie electrică, atât la nivel de transport, cât și la nivel de distribuție, pentru a asigura un sistem energetic european puternic interconectat, integrat și sincronizat”, a invitat Comisia „să identifice modalități de creștere a investițiilor totale pentru infrastructura rețelei de energie electrică” și a subliniat „nevoia de a dispune de un MIE robust pentru a răspunde în mod adecvat nevoilor sporite de investiții din proiectele de dezvoltare de rețele onshore și offshore și pentru a sprijini aceste nevoi”.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Scopul general al MIE este acela de a sprijini realizarea obiectivelor politicilor UE în sectoarele transporturilor și energiei care vizează rețelele transeuropene și cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, prin facilitarea sau accelerarea

investițiilor în proiecte de interes comun și proiecte de interes reciproc, precum și prin susținerea cooperării transfrontaliere în domeniul producției de energie din surse regenerabile.

În sectorul transporturilor, MIE contribuie la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung ale UE privind finalizarea rețelei centrale TEN-T până în 2030[2], finalizarea rețelei centrale extinse până în 2040 și, după caz, înregistrarea de progrese în sensul finalizării rețelei globale TEN-T până în 2050, prin studii pregătitoare. Prin urmare, în special în ceea ce privește finalizarea rețelei centrale, următorul cadru financiar multianual (CFM) va fi decisiv.

Investițiile finanțate în cadrul MIE sprijină, de asemenea, tranziția către o mobilitate curată, interoperabilă și multimodală. Totodată, MIE contribuie la dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză care urmărește să conecteze capitalele UE (inclusiv prin trenuri de noapte) și să accelereze transportul feroviar de marfă.

În sectorul energetic, MIE completează cadrul rețelelor transeuropene de energie (TEN-E) și selectarea proiectelor PIC și PIR. În temeiul Regulamentului TEN-E, investițiile pentru aceste PIC și PIR fac obiectul aplicării raționamentului în trei etape prezentat în continuare. În primul rând, piața ar trebui să aibă prioritate la investiții. În al doilea rând, dacă piața nu realizează investiții, ar trebui analizate soluții de reglementare, iar cadrul de reglementare relevant ar trebui adaptat după cum este necesar. În al treilea rând, în cazul în care primele două etape nu sunt suficiente pentru a asigura investițiile necesare pentru PIC, se pot atribui granturi MIE pentru PIC eligibile, ca opțiune de ultimă instanță. MIE completează, de asemenea, mecanismele de cooperare prevăzute de Directiva privind energia din surse regenerabile, cum ar fi transferurile statistice, proiectele comune sau schemele de sprijin comune.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Infrastructura de transport și energetică, precum și producția de energie, vor fi sprijinite, într-o măsură mai mare sau mai mică, prin diverse programe și instrumente financiare ale UE, inclusiv MIE, planurile de parteneriat național și regional, Fondul european pentru competitivitate și Orizont Europa, dar și instrumentul „Europa globală”.

Este important să se utilizeze în mod cât mai eficace diversele programe și instrumente de finanțare ale UE și, astfel, să se maximizeze complementaritatea și valoarea adăugată a investițiilor sprijinite de UE. Acest lucru ar trebui realizat prin intermediul noii structuri a CFM, prin menținerea coerenței între programele relevante ale UE, prin evitarea suprapunerilor și prin axarea pe investiții cu valoare adăugată europeană ridicată.

În acest context, MIE ar trebui să se concentreze pe sprijinirea: (i) proiectelor care au o dimensiune transfrontalieră în cadrul rețelelor TEN-T și TEN-E; (ii) proiectelor care urmăresc asigurarea unei mobilități militare continue la nivelul UE; și (iii) proiectelor de cooperare în domeniul energiei din surse regenerabile. Investițiile în rețeaua TEN-T realizate în cadrul planurilor de parteneriat național și regional ar trebui să completeze investițiile prevăzute în MIE.

[2] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, JO L 2024/1679, 28.6.2024, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

Ar trebui sprijinită extinderea coridoarelor TEN-T la țări candidate și infrastructura de transport și energetică din țări terțe, în strânsă coordonare cu instrumentul „Europa globală”.

În special pentru decarbonizarea tuturor modurilor de transport, dar și pentru sectorul energetic, se va urmări aplicarea unui proces robust de cocreare între C&I și MIE. Orizont Europa va continua să sprijine cercetarea și inovarea în domeniul transporturilor și al energiei. Din Fondul european pentru competitivitate se vor sprijini inițiative care vizează extinderea și implementarea unor soluții inovatoare de vârf pentru decarbonizare, digitalizare, durabilitate și reziliență în sectoarele transporturilor și energiei (de exemplu, o nouă generație a sistemului european de management al traficului aerian asistat de IA și tehnologii de tip cloud, dubla utilizare civilă și militară și feribotul viitorului cu emisii zero). În special, ar trebui să fie identificată combinația optimă de capital privat și public pentru astfel de investiții.

Acțiunile MIE ar trebui să fie utilizate pentru a oferi soluții la disfuncționalitățile pieței sau la situațiile de investiții sub nivelul optim, în mod proporțional, fără a se suprapune cu finanțările private și fără a exclude aceste finanțări și ar trebui să aibă o valoare adăugată europeană clară. În acest sens, MIE și măsurile adoptate în cadrul uniunii economiilor și a investițiilor[3] se pot sprijini reciproc, deoarece finanțarea publică se poate dovedi eficace în sensul reducerii riscurilor aferente proiectelor de infrastructură de amploare și al atragerii de investiții private în UE, creând un efect de levier semnificativ. În același timp, disponibilitatea în creștere a unor instrumente eficiente de plasament colectiv, cum ar fi fondurile europene de investiții pe termen lung (ELTIF), poate cataliza în mod eficient investițiile pe termen lung realizate de investitori instituționali și alți investitori privați în proiecte de infrastructură, completând și amplificând astfel finanțarea acordată în cadrul MIE. Acest lucru va asigura, de asemenea, coerența acțiunilor din cadrul programului cu normele UE privind ajutoarele de stat, inclusiv cu proiectele multinaționale, cum ar fi proiectele importante de interes european comun (PIIEC), evitând denaturarea nejustificată a concurenței pe piața unică.

Obiectivele Uniunii în sectoarele transporturilor și energiei trebuie realizate într-un mod care să asigure competitivitatea, creșterea economică, coeziunea și securitatea, în concordanță cu politicile privind clima și mediul. Investițiile ar trebui să sprijine realizarea neutralității climatice până în 2050, să prevină declinul biodiversității și să reducă sau elimine poluarea, în conformitate cu politica și legislația UE. Dacă este cazul, în proiecte s-ar putea integra soluții bazate pe natură, întrucât acestea, adeseori, pot îmbunătăți reziliența la schimbările climatice în condiții de eficiență din punctul de vedere al costurilor și de asigurare a unor beneficii pentru societate.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Rețelele transeuropene intră sub incidența articolului 170 din TFUE, care prevede că: „Uniunea contribuie la crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în sectoarele infrastructurilor de transporturi, telecomunicații și energie”.

Dreptul UE de a acționa în domeniul finanțării investițiilor de infrastructură este stabilit la articolul 171 din TFUE, care prevede că Uniunea „poate susține proiecte de interes comun susținute de statele membre, (…) în special sub formă de studii de fezabilitate, de garanții pentru împrumuturi sau de dobânzi reduse”.

[3] COM/2025/124 final.

Articolul 172 din TFUE prevede că „[o]rientările și celelalte măsuri menționate la articolul 171 alineatul (1) se adoptă de către Parlamentul European și Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor”.

Cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile intră sub incidența articolului 194 alineatul (1) din TFUE, care prevede că, „[î]n contextul instituirii și al funcționării pieței interne și din perspectiva necesității de a conserva și îmbunătăți mediul, politica Uniunii în domeniul energiei urmărește, în spiritul solidarității între statele membre: (a) să asigure funcționarea pieței energiei; (b) să asigure siguranța aprovizionării cu energie în Uniune; [și] (c) să promoveze eficiența energetică și economia de energie, precum și dezvoltarea de noi surse de energie și energii regenerabile”.

În acest scop, astfel cum se prevede la articolul 194 alineatul (2) din TFUE, „Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, stabilesc măsurile necesare pentru realizarea obiectivelor prevăzute la [articolul 194] alineatul (1)”.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Amploarea și tipul problemelor vizate de MIE impun în mod specific o acțiune la nivelul UE, întrucât aceste probleme, prin natura lor, se manifestă în întreaga UE și pot fi soluționate într-un mod mai eficient la nivelul UE în cazul în care acțiunile statelor membre sunt coordonate de Comisie, conducând la beneficii mai mari per ansamblu, la accelerarea punerii în aplicare și la reducerea costurilor.

Finanțarea din partea Uniunii constituie, de asemenea, mijlocul adecvat de abordare a provocărilor în materie de finanțare cu care se confruntă de obicei proiectele transfrontaliere. Distribuirea inegală a beneficiilor și costurilor proiectelor între diferitele state membre în cauză îngreunează finanțarea acestor proiecte exclusiv din surse naționale de finanțare.

- **Proporționalitatea**

Propunerea respectă principiul proporționalității și se încadrează în sfera de acțiune aferentă domeniului rețelelor transeuropene, astfel cum se definește la articolul 170 din TFUE și la articolul 194 din TFUE în cazul proiectelor transfrontaliere din domeniul energiei din surse regenerabile. Acțiunea avută în vedere prin prezenta propunere se limitează în mod specific la dimensiunea UE a infrastructurii de transport și energice și la utilizarea transfrontalieră a surselor regenerabile de energie.

- **Alegerea instrumentului**

Instrumentul legislativ și tipul măsurii (și anume finanțare) sunt, ambele, stabilite în TFUE, care reprezintă temeiul juridic al MIE și prevede că sarcinile, obiectivele prioritare și organizarea rețelelor transeuropene pot fi definite prin regulamente.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR RETROSPECTIVE, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările retrospective/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluarea *ex post* a MIE 2014-2020 și evaluarea intermediară a MIE 2021-2027 se derulează în paralel, iar activitățile de evaluare se află într-un stadiu avansat.

Pentru MIE 2014-2020 în sectorul transporturilor, toate acordurile de grant au expirat la finele anului 2024, iar proiectele sunt în curs de finalizare. Până în prezent, peste jumătate dintre proiecte au fost finalizate. Rata de absorbție pentru aceste proiecte este de 91,3 % din bugetul alocat, comparativ cu valoarea ultimului acord de grant în vigoare. Dată fiind această rată de absorbție ridicată, o proporție foarte mare dintre proiectele finalizate și-au atins obiectivele prevăzute în acordul de grant (de exemplu, progres înregistrat cu privire la implementarea unor tronsoane transfrontaliere, implementarea ERTMS, îmbunătățirea legăturilor porturilor cu căile navigabile interioare, îmbunătățirea căilor navigabile interioare etc.).

Pentru MIE 2014-2020 în sectorul energetic, portofoliul a cuprins 149 de acțiuni, dintre care 141 au fost deja finalizate. Sunt în desfășurare 8 acțiuni, printre care se numără proiecte de construcții de anvergură în sectorul energiei electrice. Progresul de ansamblu de ordin financiar pentru întregul portofoliu MIE-1 la finele anului 2024 a fost de 58 %.

Majoritatea bugetului pentru sectorul transporturilor și cea mai mare parte din bugetul pentru sectorul energetic din actualul MIE 2021-2027 a fost repartizată pe proiecte. Bugetul pentru mobilitate militară (1,7 miliarde EUR) din cadrul MIE Transporturi a fost alimentat anticipat după invadarea pe scară largă a Ucrainei de către Rusia și este alocat integral. Ultimele fonduri au fost alocate la începutul anului 2024, ceea ce înseamnă că nu mai există resurse pentru cei patru ani rămași din actualul CFM. Până la sfârșitul anului 2024 au fost finalizate câteva proiecte (de exemplu, infrastructura pentru combustibili alternativi, zone de parcare sigure și securizate). În cadrul MIE Energie, în cadrul primei liste PIC/PIR au fost selectate aproximativ 166 de PIC și PIR, dintre care 41 au primit finanțare în cadrul cererii de propuneri din 2024, ceea ce demonstrează nevoia semnificativă de finanțare pentru infrastructura energetică transfrontalieră.

Întrucât investițiile în infrastructură reprezintă un proces de durată, este prea devreme pentru a se putea cuantifica rezultatele MIE 2021-2027. MIE a asigurat sprijin nerambursabil sub formă de granturi în cuantum de 1,5 miliarde EUR prin care a consolidat conectivitatea transfrontalieră UE-Ucraina și a sporit capacitățile prin intermediul culoarelor de solidaritate și al coridoarelor TEN-T.

Constatările preliminare ale ambelor evaluări privind MIE confirmă faptul că programul, până în prezent, s-a derulat în mod corespunzător. Instrumentul este conceput într-un mod adecvat pentru a aborda lipsa istorică de finanțare pentru infrastructura transfrontalieră cu valoare adăugată europeană ridicată, prin constituirea unei finanțări dedicate pentru astfel de proiecte, sub forma unui instrument specific. Acesta este compatibil cu alte instrumente și politici de finanțare din partea UE, în special în ceea ce privește decarbonizarea și durabilitatea mediului. Modelul de guvernanță a instrumentului (care utilizează cereri competitive de propuneri și gestiunea directă a fondurilor prin intermediul unei agenții centralizate) este adecvat pentru a răspunde nevoilor programului și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru solicitanți.

Se consideră în mod constant că finanțarea în cadrul MIE este indispensabilă, întrucât permite realizarea de proiecte esențiale în sectorul transporturilor, care, în lipsa acestei finanțări, s-ar confrunta cu întârzieri semnificative, ar avea un domeniu de aplicare restrâns sau nu ar fi realizate deloc din cauza caracterului insuficient al finanțării naționale sau private. Pe lângă sprijinul financiar direct, MIE asigură, de asemenea, un efect de levier semnificativ, atrăgând capital public și privat suplimentar și acționând drept ancoră strategică în materie de investiții.

Conform ultimelor indicații care reies din numărul și valoarea acțiunilor finanțate pe teme și subprograme, precum și din fișa de performanță a programelor pentru MIE 2021-2027, MIE este, de asemenea, pe direcția bună în sensul îndeplinirii majorității țintelor în materie de performanță, în condițiile unui nivel robust de performanță în îndeplinirea rezultatelor preconizate. Deși materializarea rezultatelor și efectelor complete necesită timp, traiectoria actuală a programului sugerează rezultate pozitive, în concordanță cu obiectivele urmărite.

Conform dispozițiilor articolului 22 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153 de instituire a MIE[4], în vigoare în prezent, Comisia va publica în toamna acestui an un raport intermediar referitor la implementarea programului în perioada 2021-2024. Raportul va prezenta, pentru fiecare sector: diferitele cereri de propuneri, principalele domenii în care sunt realizate investițiile și modul în care MIE a fost în măsură să reacționeze la crizele recente.

- **Consultarea cu părțile interesate**

La data de 12 februarie a fost lansată o serie de consultări publice care a acoperit întregul spectru al viitoarei finanțări din partea UE, consultările derulându-se până în data de 6 mai 2025. Una dintre consultări, referitoare la fondurile UE executate împreună cu statele membre și regiunile, a vizat rețelele transeuropene, politica de coeziune, politica agricolă comună, politica în domeniul pescuitului, politica maritimă și afacerile interne.

În ceea ce privește rețelele transeuropene, părțile interesate au evidențiat importanța crucială a menținerii unui instrument specific la nivelul UE pentru infrastructura de transport (cum ar fi MIE), separat de pachetele naționale de investiții.

Autoritățile publice din Europa Centrală și de Est susțin existența unui sprijin specific din partea UE pentru modernizarea și extinderea coridoarelor TEN-T esențiale, invocând întârzieri în materie de electrificare, blocaje referitoare la capacitatea de transport de marfă și lacune legate de conectivitatea modală. De exemplu, respondenții din Polonia și România evidențiază necesitatea unor legături mai bune între est și vest și a unor sisteme de semnalizare interoperabile pentru a îmbunătăți mobilitatea transfrontalieră.

În sectorul energetic, părțile interesate subliniază o serie de provocări persistente care subminează eficacitatea și caracterul incluziv al sprijinului acordat de UE pentru infrastructura energetică. Autoritățile publice din România, Polonia, Germania și Spania subliniază că infrastructura de rețea depășită, îndeosebi în zonele rurale și dependente de cărbune, acționează ca un blocaj în calea utilizării energiei din surse regenerabile. Deseori, aceste regiuni nu dispun de capacitate de transport suficientă sau se confruntă cu întârzieri în modernizarea rețelei, iar această situație conduce la blocarea proiectelor și la neîndeplinirea obiectivelor climatice. Actorii regionali și municipali, în special cei din Finlanda și statele baltice, își manifestă îngrijorarea cu privire la progresul lent al interconexiunilor transfrontaliere și la fragmentarea planificării între nivelul național și nivelul UE. Se consideră că această situație slăbește reziliența și interoperabilitatea sistemului energetic european, în special în contextul tensiunilor geopolitice.

În perioada martie-mai 2025, ca modalitate prin care cetățenii să poată colabora cu instituțiile UE și să își exprime părerea cu privire la procesul de elaborare a politicilor Uniunii, Comisia

[4] Articolul 22 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (Text cu relevanță pentru SEE) din 7 iulie 2021.

a organizat un grup de dezbatere al cetățenilor europeni cu privire la un nou buget european. Evenimentul a cuprins trei sesiuni în cadrul cărora au fost reuniți 150 de cetățeni selectați aleatoriu, inclusiv o sesiune cu prezență fizică în perioada 28-30 martie, o a doua sesiune online (25-27 aprilie) și o a treia și ultimă sesiune organizată la Bruxelles (16-18 mai). Participanții, care au provenit din toate cele 27 de state membre și au asigurat reprezentativitatea din perspectiva diversității la nivelul UE, au reflectat asupra domeniilor în care bugetul UE ar putea să genereze cea mai mare valoare adăugată pentru europeni și, de asemenea, au subliniat importanța infrastructurii transfrontaliere, cu precădere în sectorul transporturilor. Pe parcursul evaluării la jumătatea perioadei cu privire la actualul CFM, în 2024, din cauza epuizării pachetului financiar MIE, un număr important de state membre au solicitat un buget suplimentar pentru mobilitatea militară. De asemenea, un număr mare de state membre, în cadrul reuniunilor Consiliului și în formatele referitoare la securitate și apărare, solicită periodic ca mobilitatea militară să fie stabilită drept domeniu prioritar pentru investițiile UE în infrastructura de transport, având în vedere contextul geopolitic global și evoluțiile rapide în materie de securitate.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea este susținută de pachetele financiare alocate în prealabil la nivel național, în baza unei evaluări a impactului, în cadrul CFM de după 2027, prezentate Comitetului de control normativ la 7 iulie 2025. Avizul Comitetului a fost emis la 10 iulie.

Evaluarea impactului s-a axat pe structura și domeniul de aplicare aferente planurilor de parteneriat național și regional în sensul punerii în aplicare a viitoarelor pachetele financiare alocate în prealabil la nivel național. În ceea ce privește investițiile în rețeaua transeuropeană de transport (inclusiv mobilitatea militară), în infrastructura energetică și în cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, au fost evaluate două opțiuni de finanțare a proiectelor transfrontaliere: execuție în cadrul pachetelor financiare alocate în prealabil la nivel național sau un instrument specific pentru proiecte transfrontaliere.

Evaluarea impactului a presupus efectuarea unei comparații între experiența dobândită în urma punerii în aplicare de proiecte transfrontaliere în cadrul actualelor planuri de parteneriat național și regional (de exemplu, politica de coeziune, Mecanismul de redresare și reziliență) și experiența obținută în cadrul MIE. De asemenea, a fost evaluată sarcina administrativă care revine autorităților statelor membre și inițiatorilor de proiecte pentru ambele opțiuni și s-au purtat discuții referitoare la utilizarea optimă a fondurilor din partea UE.

În urma evaluării impactului, s-a concluzionat că gestiunea directă a sprijinului din partea UE ar asigura previzibilitatea și stabilitatea necesare în cazul proiectelor transfrontaliere complexe. Alocarea granturilor în baza unei abordări competitive și etapizate ar face posibilă concentrarea asupra celor mai mature proiecte.

Existența unor legături mai strânse între finanțarea din partea UE și prioritățile de politică incluse în planurile naționale ar consolida dimensiunea transfrontalieră a acestora. Cu toate acestea, implementarea de proiecte de infrastructură transfrontalieră prin intermediul planurilor ar fi mai complexă și mai costisitoare atât pentru autoritățile statelor membre, cât și pentru inițiatorii de proiecte, deoarece alinierea de către statele membre a agendelor proprii în materie de investiții la agendele de investiții ale statelor învecinate ar presupune o procedură de durată, derulată atât pe parcursul negocierilor referitoare la planul inițial, cât și în cazul în care survin modificări ale acestuia. De exemplu, Germania ar trebui să își coordoneze planul național cu opt state membre învecinate; Ungaria cu cinci. În situația în care procedura este întârziată în unul sau mai multe state membre, ar putea fi provocate întârzieri cu efect de

domino. Comisia ar putea sprijini aceste eforturi de coordonare (atât în timpul negocierilor, cât și prin acordarea de asistență tehnică prin intermediul planurilor), însă sarcina administrativă pentru autoritățile statelor membre ar continua să fie semnificativă. Acest lucru ar putea, de asemenea, să sporească în mod considerabil sarcina administrativă care revine inițiatorilor de proiecte, care ar trebui să își pună în aplicare proiectele transfrontaliere în cadrul mai multor planuri naționale și să raporteze prin sisteme separate de raportare și audit (câte unul pentru fiecare stat membru).

Totuși, evaluarea impactului a reliefat faptul că planurile de parteneriat național și regional ar putea acoperi investiții complementare pentru tronsoane transfrontaliere și proiecte de mare relevanță pentru UE. Printre acestea s-ar putea număra tronsoanele de interes național din rețelele transeuropene și anumite proiecte în domeniul energiei, cum ar fi proiectele de consolidare a rețelelor naționale care sprijină interconexiunile transfrontaliere. Întrucât aceste proiecte ar fi realizate pe teritoriul unui singur stat membru, implementarea acestora nu ar atrage după sine costurile suplimentare menționate mai sus pentru proiecte transfrontaliere în care sunt implicate mai multe state membre. Alocările pentru aceste proiecte ar putea, de asemenea, să prezinte o relevanță extrem de mare atunci când sunt combinate cu finanțare din partea UE, în cadrul unor licitații transfrontaliere privind energia din surse regenerabile gestionate la nivel central (modelul licitației ca serviciu).

Gestiunea directă a sprijinului din partea UE ar asigura previzibilitatea și stabilitatea necesare în cazul proiectelor transfrontaliere complexe. Atribuirea directă a finanțării, la nivelul UE, ar da posibilitatea menținerii angajamentului politic pe termen lung față de proiectele strategice, astfel încât să se asigure un nivel suficient de certitudine, previzibilitate și stabilitate în raport cu alți investitori. Totodată, prin gestiunea directă s-ar facilita o punere în aplicare coordonată a proiectelor de mobilitate militară pentru a înlesni transportul continuu și rapid al trupelor și al echipamentului militar în întreaga UE.

Alocarea granturilor în baza unei abordări competitive și etapizate, prin gestiune directă, ar asigura previzibilitatea finanțării și ar face posibilă concentrarea asupra celor mai mature proiecte (etape de proiect). În plus, în cazul în care survin întârzieri semnificative în timpul punerii în aplicare sau în cazul în care costurile proiectului sunt mai mici decât se anticipase inițial (de exemplu, prin proceduri de achiziții publice reușite), eventualele sume neutilizate de către beneficiari ar putea fi realocate către alte proiecte. Prin principiul MIE „ce nu folosești, pierzi” s-a asigurat faptul că fondurile sunt optimizate în cadrul programului și sunt realocate către alte proiecte care oferă cea mai mare valoare adăugată europeană. Pentru MIE 2014-2020, abordarea „ce nu folosești, pierzi” va permite creșterea ratei de absorbție a programului de la aproximativ 80 % la 90 %, potrivit estimărilor actuale.

De asemenea, gestiunea directă a proiectelor transfrontaliere complexe ar reduce costurile administrative la nivelul autorităților statelor membre. Economiile de scară obținute în cadrul unui model de performanță bazat pe costuri contribuie la menținerea la un nivel scăzut al costurilor totale în cazul gestiunii directe. Acest lucru este confirmat de rata ridicată a productivității, fiecare membru al personalului ocupat în echivalent normă întreagă gestionând, în medie, un buget de 25 de milioane EUR anual. Acest lucru acoperă întregul ciclu de viață al gestiunii programului, de la publicarea cererii de propuneri până la audit, inclusiv furnizarea de feedback pentru activități de politică și raportare. Gestiunea directă a proiectelor transfrontaliere în sectoarele transporturilor și energiei este eficientă din punctul de vedere al costurilor și reprezintă 0,39 % din fondurile din partea UE pentru perioada 2021-2027, inclusiv toate costurile de coordonare și gestionare suportate de Comisie.

Cu toate acestea, existența unui instrument separat ar presupune eforturi pentru a se asigura coerența cu investițiile în transporturi și energie care ar urma să fie incluse în planuri.

Propunerea Comisiei reflectă beneficiile unui instrument specific pentru proiecte transfrontaliere, identificate în urma evaluării impactului.

- **Simplificarea**

Eforturile de simplificare per ansamblu depuse de Comisie în cadrul CFM de după 2027 se vor aplica, de asemenea, execuției programului MIE.

MIE este conceput astfel încât să reducă suprapunerile și complexitatea. Astfel, în ceea ce privește infrastructura de transport și energie, MIE se va concentra pe proiecte cu o dimensiune transfrontalieră clară, care sunt complementare investițiilor prevăzute în planurile de parteneriat național și regional.

Normele aplicabile planurilor de parteneriat național și regional și MIE sunt aliniate cât de mult posibil. Prin delimitarea clară între MIE și planurile de parteneriat național și regional și prin alinierea normelor se va reduce actuala complexitate a peisajului aferent finanțării din partea UE și se vor aduce beneficii atât la nivelul autorităților statelor membre, cât și la nivelul beneficiarilor.

Pentru o simplificare suplimentară, MIE se va baza, după caz, pe opțiuni simplificate în materie de costuri (sume forfetare, costuri unitare) la momentul alocării granturilor. Regulamentul va stabili, de asemenea, un cadru juridic simplificat suplimentar pentru MIE, prin posibilitatea de a transfera dispoziții și condiții către programe de lucru.

Regulamentul (UE) [XXX]* al Parlamentului European și al Consiliului [Regulamentul privind performanța] propus ca parte a CFM pentru perioada de după 2027 are ca scop să reducă incoerența și complexitatea cerințelor de monitorizare și de raportare. Măsurile de monitorizare, de evaluare și de raportare nu vor fi stabilite în mod individual pentru fiecare instrument de finanțare, cum ar fi MIE, ci vor fi simplificate și raționalizate la nivelul întregului CFM, inclusiv din punctul de vedere al informării, comunicării și vizibilității.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea Comisiei pentru MIE include următoarea sumă: 81 428 000 000 EUR (în prețuri curente).

În baza experienței pozitive dobândite în urma punerii în aplicare a programelor MIE anterioare, Comisia propune continuarea punerii în aplicare a noului program, pentru ambele sectoare vizate de MIE, cu gestiune directă asigurată de Comisie și de o agenție executivă.

Astfel cum se prezintă în detaliu în fișa financiară legislativă și digitală, bugetul propus va acoperi toate cheltuielile operaționale necesare pentru punerea în aplicare a programului MIE, plus costul resurselor umane și alte cheltuieli administrative asociate gestionării programului.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 – Obiect

Prezentul articol prezintă obiectul regulamentului, și anume instituirea programului „Mecanismul pentru interconectarea Europei”.

Articolul 2 – Definiții

Prezentul articol stabilește definițiile utilizate în cadrul regulamentului.

Articolul 3 – Obiectivele programului

Prezentul articol stabilește obiectivul general al programului și obiectivele specifice pentru fiecare sector.

Articolul 4 – Buget

Prezentul articol stabilește alocarea financiară indicativă pentru program.

Articolul conține o dispoziție menită să acopere toate cheltuielile necesare referitoare la activități de pregătire, monitorizare, control, audit, evaluare și alte activități; studii necesare, reuniuni ale experților, instrumente informatice instituționale și orice alte activități de asistență tehnică și administrativă necesare în legătură cu gestionarea programului.

Articolul 5 – Resurse suplimentare

Prezentul articol stabilește condițiile pentru contribuții financiare suplimentare la program.

Articolul 6 – Finanțare alternativă, combinată și cumulativă

Prezentul articol se asigură că o acțiune care a beneficiat de o contribuție în cadrul programului poate primi o contribuție și din partea oricărui alt program al UE, cu condiția ca aceste contribuții să nu acopere aceleași costuri.

Articolul 7 – Țările terțe asociate la program

Prezentul articol stabilește condițiile în care la program pot să participe țări terțe.

Articolul 8 – Punerea în aplicare și formele de finanțare din partea Uniunii

Prezentul articol stabilește modul de gestiune a MIE, și anume gestiune directă. Pot fi utilizate toate formele de finanțare și de sprijin financiar prevăzute în Regulamentul financiar. Sprijinul pentru instrumente financiare sau garanții bugetare este direcționat prin instrumentul de investiții al FEC (Fondul european pentru competitivitate) sau prin mecanismul de furnizare EG (Europa globală).

Articolul 9 – Eligibilitate

Prezentul articol stabilește criteriile pe care trebuie să le îndeplinească persoanele și entitățile pentru a fi eligibile în cadrul programului.

Articolul 10 – Norme complementare pentru granturi

Prezentul articol stabilește condițiile de reducere, suspendare, încetare sau transfer al granturilor pentru a asigura buna gestiune financiară și pentru a atenua riscurile legate de întârzieri semnificative care pot surveni în cazul unor proiecte majore de infrastructură.

Articolul prevede că granturile pot fi reduse sau sistate în cazul în care acțiunea pentru care a fost acordat grantul în cauză nu a început în termen de un an de la data de începere indicată în acordul de grant sau dacă în urma unei analize a progreselor înregistrate în desfășurarea acțiunii se constată că implementarea acțiunii a suferit întârzieri atât de mari încât cel mai probabil obiectivele sale nu vor fi realizate. Articolul prevede simplificări ale acordurilor de grant care se referă la un proiect global.

Prezentul articol stabilește, de asemenea, ratele maxime de cofinanțare aplicabile fiecărui sector.

Articolul 11 – Proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile

Prezentul articol stabilește obiectivele și condițiile pentru proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile. Articolul prevede criterii generale și cerințe procedurale pentru selectarea acestor proiecte și împuternicește Comisia să instituie criterii specifice și detalii ale procedurii pentru astfel de proiecte, prin intermediul unui act delegat. Prezentul articol prevede, de asemenea, posibilitatea de a transfera fonduri către Mecanismul Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1999.

Articolul 12 – Programul de lucru

Prezentul articol prevede că programul va fi pus în aplicare prin programele de lucru menționate la articolul 110 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509.

Articolul 13 – Acte delegate

Prezentul articol permite Comisiei să adopte acte delegate referitoare la anexa la prezentul regulament.

Articolul 14 – Exercitarea delegării de competențe

Prezentul articol conține dispoziții standard cu privire la delegarea de competențe.

Articolul 15 – Procedura comitetului

Prezentul articol se referă la comitetul MIE în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. În articol se precizează că se va aplica procedura de consultare prevăzută la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 16 – Modificări aduse Regulamentului (UE) 2024/1679

Prezentul articol prevede o modificare la articolul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Scopul urmărit este acela a schimba temeiul juridic al actului de punere în aplicare al Comisiei privind standardele pentru infrastructură cu dublă utilizare prevăzut în prezent în Regulamentul MIE [articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2024/1679]. În sensul acestui act de punere în aplicare, Regulamentul (UE) 2024/1679 de stabilire a standardelor de infrastructură pentru rețeaua TEN-T constituie un temei juridic mai adecvat decât un program de cheltuieli al MIE. Cu toate acestea, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei va continua să se aplice până la adoptarea de către Comisie a unui nou act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 48 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2024/1679.

Articolul 17 – Abrogare

Prezentul articol abrogă anteriorul Regulament MIE [Regulamentul (UE) 2021/1153].

Articolul 18 – Dispoziții tranzitorii

Prezentul articol prevede dispozițiile tranzitorii referitoare la acțiunile MIE și la asistența tehnică și administrativă.

Articolul 19 – Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul articol prevede că regulamentul se aplică de la 1 ianuarie 2028.

Anexă

2025/0221 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei pentru perioada 2028-2034, de modificare a Regulamentului (UE) 2024/1679 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2021/1153

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172 primul paragraf și articolul 194 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Prezentul regulament instituie programul „Mecanismul pentru interconectarea Europei” (denumit în continuare „programul”) în vederea accelerării investițiilor în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și a mobilizării de finanțare provenind atât din sectorul public, cât și din cel privat, sporind totodată securitatea juridică și respectând principiul neutralității tehnologice. Regulamentul urmărește, de asemenea, să faciliteze cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, de exemplu prin sprijinirea proiectelor transfrontaliere. Programul ar trebui să faciliteze valorificarea deplină a sinergiilor dintre sectoarele transporturilor și energiei, sporind astfel eficacitatea acțiunii Uniunii și permițând optimizarea costurilor de punere în aplicare. Prezentul regulament stabilește un pachet financiar pentru program. În sensul prezentului regulament, prețurile curente se calculează prin aplicarea unui deflator fix de 2 %.

(2) Transportul de persoane[3] și de mărfuri în condiții de eficiență reprezintă un pilon fundamental pentru funcționarea Uniunii, căruia îi revine un rol esențial în ceea ce privește stimularea competitivității și a creșterii economice, asigurarea coeziunii și realizarea obiectivelor climatice și de mediu. Posibilitatea ca cetățenii și mărfurile să circule liber și eficient pe o piață unică bine conectată și completă sporește conectivitatea, asigură accesul la locuri de muncă și servicii și susține economiile și comerțul local. În același timp, un sistem de transport decarbonizat și sustenabil reprezintă o condiție pentru realizarea obiectivelor climatice ale Uniunii și pentru

1 *JO L.., p.
2 *JO L.., p.
3 Inclusiv persoane cu mobilizare redusă și handicap.

reducerea dependenței strategice și nesustenabile a Uniunii de combustibilii fosili. Transportul de mărfuri eficient și sigur este indispensabil pentru aprovizionarea cetățenilor cu mărfurile necesare, menținerea funcționalității economiei noastre și susținerea securității noastre militare. Raportul Draghi privind viitorul competitivității europene[4] recunoaște importanța creșterii investițiilor în infrastructura de transport și subliniază atât necesitatea unei piețe integrate de transport multimodal, cât și cererea puternică în materie de decarbonizare și soluții curate. Raportul Draghi face apel la stimularea digitalizării în Uniune la nivelul sectoarelor economice esențiale, cum ar fi sectorul transporturilor. Raportul Letta privind viitorul pieței interne evidențiază sectorul transporturilor ca fiind un domeniu-cheie în care, pentru valorificarea deplină a potențialului pieței interne, este esențială o integrare europeană mai profundă. Raportul Letta subliniază în special necesitatea de a finaliza rețeaua TEN-T și evidențiază oportunitățile oferite de o rețea feroviară paneuropeană de mare viteză pentru revoluționarea călătoriilor europene și pentru catalizarea integrării la nivelul Uniunii. Raportul Niinistö privind pregătirea Europei în domeniul apărării civile și militare subliniază importanța coridoarelor de transport cu dublă utilizare pentru deplasările militare și lanțurile de aprovizionare, reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, precum și necesitatea utilizării unor rute de aprovizionare maritime securizate pentru comerțul exterior al Uniunii.

(3) Uniunea ar trebui să faciliteze realizarea de proiecte în regiuni defavorizate, mai puțin conectate, rurale, insulare, costiere, periferice, congestionate, ultraperiferice sau izolate, astfel încât să permită accesul la rețelele transeuropene de transport și energie, aducând totodată beneficii la nivelul întregii Uniuni în ceea ce privește securitatea, competitivitatea și coeziunea socială, economică și teritorială. Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului[5] identifică infrastructura rețelei transeuropene de transport, precizează cerințele care trebuie îndeplinite de aceasta și prevede măsuri de punere în aplicare a acestora. Regulamentul menționat prevede finalizarea rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport până în 2030 și a rețelei centrale extinse până în 2040 prin crearea unei noi infrastructuri, precum și prin modernizarea și reabilitarea substanțială a infrastructurii existente. Acest lucru va conduce la o rețea de înaltă performanță pentru transportul de pasageri și mărfuri.

(4) În vederea realizării obiectivelor stabilite în Regulamentul (UE) 2024/1679, este necesar să se acorde sprijin financiar pentru dezvoltarea transfrontalieră, care include porturile și conexiunile acestora cu hinterlandul, precum și pentru introducerea combustibililor alternativi și eliminarea verigilor lipsă și să se asigure, după caz, că acțiunile sprijinite prin program sunt coerente atât cu planurile de acțiune pentru coridoare întocmite în conformitate cu articolul 54 din Regulamentul (UE) 2024/1679, cât și cu dezvoltarea rețelei globale în ceea ce privește performanța și interoperabilitatea.

---

4 Mario Draghi, „*A competitiveness strategy for Europe*” (O strategie privind competitivitatea europeană), septembrie 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitivitatea/draghi-report_en.

5 Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L 2024/1679, 28.6.2024).

(5) Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030[6] a recunoscut mobilitatea militară drept o componentă esențială pentru securitatea și apărarea europeană și a subliniat valoarea adăugată a Uniunii în sprijinirea infrastructurii cu dublă utilizare pentru mobilitate. Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului[7] a inclus, pentru prima dată, un pachet financiar specific pentru dezvoltarea unei infrastructuri de transport cu dublă utilizare, civilă și de apărare. Este esențial ca infrastructura de transport a Uniunii să permită deplasarea rapidă și eficientă a personalului militar, precum și a materialelor și echipamentelor militare, pe calea aerului, pe pământ și apă. În consecință, infrastructura pentru toate modurile de transport ar trebui modernizată pentru a satisface cerințele militare. Programul ar trebui să urmărească asigurarea complementarității cu activitățile specifice sprijinite în cadrul Fondului european pentru competitivitate [inclusiv în ceea ce privește proiectele importante de interes european comun (PIIEC)], vizând în special consolidarea accesului statelor membre la capacități de mobilitate militară și disponibilitatea acestor capacități, precum și sprijinirea dezvoltării de soluții digitale pentru a facilita atât mobilitatea militară, cât și măsurile sprijinite în cadrul planurilor de parteneriat național și regional.

(6) În domeniul mobilității militare, programul urmărește să contribuie la facilitarea transportului de echipament și personal militar în întreaga Uniune, cu rapiditate și pe scară largă, ținând seama de expertiza militară la nivelul UE. Programul ar trebui să fie coerent cu eforturile UE de sporire a pregătirii Uniunii pentru apărare, astfel cum se subliniază în Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030.

(7) Uniunea și-a elaborat propriile sistemele spațiale de poziționare, navigație și sincronizare (PNT) (Galileo, EGNOS și LEO PNT), propriul program de observare și monitorizare a Pământului (Copernicus, EOGS) și propria conectivitate securizată (GOVSATCOM și IRIS^2). Toate acestea oferă servicii avansate care aduc beneficii economice importante utilizatorilor publici și privați. În consecință, orice infrastructură de transport sau energetică finanțată prin MIE care utilizează servicii PNT sau de observare a Pământului ar trebui să fie compatibilă din punct de vedere tehnic cu sistemele amintite mai sus. Pentru a asigura o astfel de compatibilitate, după caz, programul de lucru poate garanta că acțiunile sprijinite în cadrul MIE care includ tehnologie PNT, de conectivitate sau de observare sunt compatibile din punct de vedere tehnic cu sistemele spațiale ale UE.

(8) În strategia europeană de securitate internă (strategia „PROTECT EU”) este subliniat faptul că securitatea reprezintă fundația pe care sunt construite toate libertățile noastre, strategia bazându-se pe faptul că securitatea trebuie integrată în toate politicile UE.

(9) Extinderea și modernizarea infrastructurii energetice reprezintă o condiție esențială pentru o veritabilă uniune energetică interconectată și completă, care asigură securitatea și independența energetică, accesibilitatea prețurilor energiei și competitivitatea industrială la nivelul Uniunii, îndeplinind în același timp obiectivele Uniunii în materie de climă și energie până în 2030 și realizând neutralitatea climatică până în 2050. Rețelele energetice sunt necesare pentru a prelua producția suplimentară de energie din surse regenerabile, inclusiv a producției offshore, pentru a stimula

---

6 Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030, JOIN(2025) 120 final, 19 martie 2025.

7 Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

decarbonizarea industrială și electrificarea, dar și pentru a asigura o piață internă a energiei funcțională și competitivă care asigură o aprovizionare sigură cu energie, la prețuri accesibile. Raportul Draghi recunoaște, de asemenea, importanța creșterii investițiilor în infrastructura energetică. Raportul Draghi a subliniat în special investițiile în rețele energetice și necesitatea de sporire rapidă a implementării infrastructurii energetice transfrontaliere pentru a asigura integrarea energiei din surse regenerabile în sistemul european și pentru a decarboniza industria europeană. În Pactul pentru o industrie curată[8] și în Planul de acțiune pentru energie la prețuri accesibile[9], Comisia a subliniat rolul esențial al finalizării uniunii energetice prin investiții în infrastructura energetică și în rețele transfrontaliere pentru a garanta competitivitatea industriei europene și prosperitatea oamenilor, dar și pentru a asigura accesibilitatea prețurilor și securitatea aprovizionării cu energie. În Planul de acțiune pentru energie la prețuri accesibile se precizează că fiecare persoană, comunitate și întreprindere ar trebui să beneficieze de tranziția curată. Potrivit raportului de monitorizare a infrastructurii energetice[10] al Agenției pentru Cooperarea Autorităților de Reglementare din Domeniul Energiei, nevoile în materie de capacitate transfrontalieră vor ajunge la 66 GW până în 2030, din care o capacitate de 32 GW rămâne în prezent neabordată. Sprijinul acordat prin program pentru proiecte transfrontaliere va juca un rol important în ceea ce privește abordarea acestui decalaj.

(10) O atenție specială ar trebui să fie acordată interconexiunilor energetice transfrontaliere, inclusiv proiectelor complexe de tipul capacităților de interconexiune hibridă, dar și proiectelor care sunt necesare pentru atingerea țintei de interconectare a rețelelor electrice de 15 % pentru 2030 prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului[11].

(11) Regulamentul (UE) 2022/869 al Parlamentului European și al Consiliului[12] stabilește linii directoare referitoare la dezvoltarea rapidă și realizarea promptă a interoperabilității infrastructurii energetice transeuropene. Acesta prevede identificarea de proiecte de interes comun și de proiecte de interes reciproc și stabilește condițiile de eligibilitate pentru ca aceste proiecte să beneficieze de asistență financiară din partea Uniunii. Cu toate acestea, având în vedere natura lor transfrontalieră, proiectele de interes comun și proiectele de interes reciproc, deși generează externalități pozitive semnificative și promovează solidaritatea, presupun, de asemenea, provocări specifice pentru inițiatorii de proiecte din cauza naturii lor multijurisdicționale, provocări în

---

8 COM/2025/85 final.

9 COM/2025/79 final.

10 ACER: Dezvoltarea infrastructurii de energie electrică pentru sprijinirea unui sistem energetic competitiv și sustenabil, raport de monitorizare 2024, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Regulamentul (UE) 2022/869 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2022 privind liniile directoare pentru infrastructurile energetice transeuropene, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2009, (UE) 2019/942 și (UE) 2019/943 și a Directivelor 2009/73/CE și (UE) 2019/944 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 347/2013 (JO L 152, 3.6.2022, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

materie de coordonare și, adesea, o repartizare asimetrică a costurilor și beneficiilor. Prin urmare, acestea necesită sprijin acordat la nivelul Uniunii.

(12) În domeniul energiei, programul urmărește să contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun și proiecte de interes reciproc, în vederea promovării integrării pieței energiei și a interoperabilității dincolo de frontiere a rețelelor energetice. În plus, programul urmărește să faciliteze decarbonizarea, să promoveze eficiența energetică și să asigure securitatea aprovizionării, dar și să faciliteze cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei, inclusiv în domeniul producției de energie din surse regenerabile, precum și al instalațiilor de stocare care nu îndeplinesc criteriile de eligibilitate prevăzute în Regulamentul (UE) 2022/869. În acest sens, ar trebui să se țină seama de interesele tuturor părților interesate care pot fi afectate.

(13) Cooperarea transfrontalieră între statele membre sau între statele membre și țări terțe, în domeniul energiei din surse regenerabile, este esențială pentru realizarea obiectivelor Uniunii în ceea ce privește decarbonizarea, competitivitatea, finalizarea pieței interne a energiei și securitatea aprovizionării, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și sustenabil. Programul urmărește să abordeze problema riscului ca, în lipsa asistenței financiare din partea Uniunii, cooperarea transfrontalieră să rămână sub nivelul optim.

(14) Proiectele transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile ar trebui să ofere economii de costuri în introducerea energiei din surse regenerabile pe întreg teritoriul Uniunii sau alte beneficii pentru integrarea sistemelor, securitatea aprovizionării, competitivitate sau inovare, în comparație cu un proiect similar implementat de un singur stat membru sau o singură țară terță dintre cele participante. Atunci când selectează proiectele, Comisia ar trebui să analizeze în special contribuția acestora la o mai bună integrare a pieței interne a energiei din Uniune și să depună eforturi, atunci când este posibil, pentru a ține cont de echilibrul geografic. În cazul granturilor pentru lucrări, solicitantul ar trebui să demonstreze nevoia de a depăși disfuncționalități ale pieței sau obstacole financiare, de exemplu, viabilitate comercială insuficientă, costuri inițiale mari sau absența finanțării pe piață.

(15) Programul ar trebui să permită un transfer de fonduri către Mecanismul Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile instituit prin articolul 33 din Regulamentul (UE) 2018/1999[13], pentru a asigura contribuția la cadrul favorabil prevăzut la articolul 3 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului[14]. Acest transfer poate viza, de asemenea, proiecte care se încadrează în definiția proiectelor transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile. După caz, Comisia ar trebui să depună eforturi pentru ca acest sprijin financiar să fie acordat cu prioritate proiectelor care contribuie la o mai bună integrare a pieței interne a

---

13 Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE).

14 Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

energiei din Uniune, inclusiv proiectelor transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile.

(16) Ar trebui să se asigure sinergii între dezvoltarea rețelelor transeuropene în domeniul transporturilor și al energiei și proiectele transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile cu impact transfrontalier puternic sprijinite în cadrul MIE și proiectele în sectorul transporturilor și energiei care se încadrează în domeniul de aplicare al planurilor de parteneriat național și regional, al Programului-cadru pentru cercetare și inovare și al Fondului european pentru competitivitate. Sinergiile ar putea presupune, de asemenea, sprijin pentru proiecte importante de interes european comun (PIIEC) axate pe infrastructura transfrontalieră în sectoarele transporturilor și energiei.

(17) Programul ar trebui, de asemenea, să urmărească asigurarea coerenței cu acțiunile finanțate în cadrul instrumentului „Europa globală”. Este important ca rețelele transeuropene de transport și energetice să fie bine conectate la țări terțe. Cadrele de politică respective identifică proiecte de interes comun între state membre și țări terțe sau proiecte de interes reciproc care reprezintă prioritatea pentru conexiunile de transport și energetice dinspre și înspre aceste țări terțe. Pentru aceste proiecte, sprijinul din cadrul programului trebuie să fie strâns coordonat cu sprijinul acordat prin instrumentul „Europa globală”. În domeniul transporturilor, ar trebui să se acorde prioritate tronsoanelor transfrontaliere enumerate în anexa la prezentul regulament.

(18) Într-un mediu economic, social și geopolitic extrem de dinamic, experiența recentă a demonstrat necesitatea existenței unui cadru financiar multianual și a unor programe ale Uniunii cu o flexibilitate sporită. În acest scop și în concordanță cu obiectivele MIE, finanțarea ar trebui ține seama în mod corespunzător de evoluția nevoilor în materie de politici și de prioritățile Uniunii, astfel cum au fost acestea identificate în documentele relevante publicate de Comisie, în concluziile Consiliului și în rezoluțiile Parlamentului European, în condițiile asigurării unui grad suficient de previzibilitate pentru execuția bugetară.

(19) Pentru a se asigura coerența, garanția bugetară și instrumentele financiare din cadrul programului, inclusiv în cazul combinării acestora cu alte forme de sprijin nerambursabil în cadrul unor operațiuni de finanțare mixtă, ar trebui executate în conformitate cu normele aplicabile ale Instrumentului de investiții InvestEU al FEC și ale mecanismelor de furnizare EG prin acorduri încheiate pentru tipul respectiv de sprijin în cadrul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC și al mecanismelor de furnizare EG.

(20) În cazul în care sprijinul acordat din partea Uniunii în cadrul programului trebuie furnizat sub forma unei garanții bugetare sau a unui instrument financiar, inclusiv atunci când este combinat cu sprijin nerambursabil în cadrul unei operațiuni de finanțare mixtă, acest sprijin trebuie furnizat exclusiv prin intermediul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC și al mecanismelor de furnizare EG în conformitate cu normele aplicabile ale Instrumentului de investiții al FEC și ale mecanismelor de furnizare EG. În cazul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC prin care sunt realizate obiectivele prezentului program, sprijinul consultativ ar trebui să fie disponibil pentru toate statele membre, la cererea acestora. Acest sprijin poate viza consolidarea capacităților, sprijin pentru identificarea, pregătirea și punerea în aplicare a proiectelor, precum și consiliere privind instrumentele financiare și platformele de investiții.

(21) Programul ar trebui să optimizeze utilizarea finanțării disponibile printr-o atentă monitorizare a finanțării puse la dispoziție și prin aplicarea, după caz, a măsurilor de

reducere sau încetare a granturilor. Acest lucru ar trebui să permită realocarea bugetului specific unei acțiuni, care rămâne necheltuit într-un termen prestabilit, către alte acțiuni care intră în domeniul de aplicare al prezentului program.

(22) Având în vedere amploarea lucrărilor necesare, este posibil ca pentru implementarea unui tronson transfrontalier să fie necesară derularea în paralel a mai multor activități care sunt sprijinite prin diferite acorduri de grant, însă contribuie la realizarea aceluiași obiectiv, denumit „proiectul global”. Pentru a contribui la o utilizare mai eficientă a resurselor Uniunii și pentru a se asigura că obiectivele importante în materie de infrastructură pot fi pe deplin realizate, programul ar trebui să permită redirecționarea fondurilor disponibile care intră în domeniul de aplicare al aceluiași proiect global. Fără a aduce atingere utilizării procedurilor competitive în conformitate cu articolul 192 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 al Parlamentului European și al Consiliului[15] și în plus față de dispozițiile articolului 198 din regulamentul menționat, ar trebui să fie posibil ca o astfel de redirecționare a fondurilor să fie acordată prin intermediul unor modificări aduse acțiunilor inițiale, sub rezerva condițiilor stabilite în programul de lucru, inclusiv cu respectarea contribuției maxime a Uniunii.

(23) Programului i se aplică Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 al Parlamentului European și al Consiliului. Acesta prevede normele privind întocmirea și execuția bugetului general al Uniunii, inclusiv norme privind granturile, premiile, donațiile nefinanciare, achizițiile, gestiunea indirectă, asistența financiară, instrumentele financiare și garanțiile bugetare.

(24) În conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, programele de lucru și documentația aferentă cererii de propuneri reprezintă locul adecvat în care să fie stabilite detalii tehnice suplimentare referitoare la execuția bugetară la nivelul setului de politici pentru care se acordă sprijin prin program, inclusiv criterii specifice de eligibilitate și de atribuire, în funcție de instrumentul de execuție bugetară - grant sau achiziție și de obiectivele specifice de politică urmărite. În conformitate cu articolul 136 din Regulamentul financiar, furnizorii cu grad ridicat de risc ar trebui să facă obiectul unor restricții în materie de eligibilitate, din motive de securitate.

(25) Sprijinul acordat prin program ar trebui să stimuleze investițiile prin remedierea disfuncționalităților pieței sau a situațiilor de investiții sub nivelul optim, în mod proporțional, cu evitarea suprapunerilor sau excluderilor și prin stimularea finanțării private și ar trebui să aibă valoarea adăugată europeană clară. Fără a aduce atingere aplicării articolelor 107 și 108 din TFUE în ceea ce privește resursele naționale, prin această abordare se va asigura coerența dintre acțiunile din cadrul programului și normele privind ajutoarele de stat, evitându-se astfel denaturarea nejustificată a concurenței pe piața unică. În plus, MIE și măsurile adoptate în cadrul uniunii economiilor și a investițiilor[16] se pot sprijini reciproc, deoarece finanțarea publică se poate dovedi eficace în sensul reducerii riscurilor aferente proiectelor de infrastructură de amploare și al atragerii de investiții private în UE, creând un efect de levier semnificativ. În același timp, disponibilitatea în creștere a unor instrumente eficiente de plasament colectiv, cum ar fi fondurile europene de investiții pe termen lung

---

15 Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 septembrie 2024 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

16 COM/2025/124 final.

(ELTIF), poate cataliza în mod eficient investițiile pe termen lung realizate de investitori instituționali și alți investitori privați în proiecte de infrastructură, completând și amplificând astfel finanțarea acordată în cadrul MIE.

(26) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a programului prin intermediul programelor de lucru, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare. Respectivele competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie[17].

(27) În conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[18], cu Regulamentele (CE, Euratom) nr. 2988/95[19], (Euratom, CE) nr. 2185/96[20] și (UE) 2017/1939[21] ale Consiliului, interesele financiare ale Uniunii trebuie protejate prin măsuri proporționale, inclusiv prin prevenirea, detectarea, corectarea și investigarea neregulilor și a cazurilor de fraudă, prin recuperarea fondurilor pierdute, plătite în mod necuvenit sau utilizate incorect și, atunci când este cazul, prin impunerea de sancțiuni administrative. În special, în conformitate cu Regulamentele (UE, Euratom) nr. 883/2013 și (Euratom, CE) nr. 2185/96, Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) poate efectua investigații, inclusiv verificări și inspecții la fața locului, pentru a stabili dacă a avut loc o fraudă, un act de corupție sau orice altă activitate ilegală care afectează interesele financiare ale Uniunii. În conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1939, Parchetul European (EPPO) poate ancheta și trimite în judecată cazurile de fraudă și de alte activități ilegale care afectează interesele financiare ale Uniunii, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2017/1371 a Parlamentului European și a Consiliului[22]. În conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, orice persoană sau entitate care primește fonduri din partea Uniunii trebuie să coopereze pe deplin pentru protejarea intereselor financiare ale Uniunii, să acorde accesul și drepturile necesare Comisiei, OLAF, EPPO și Curții de Conturi Europene și să se asigure că orice parte terță implicată în execuția fondurilor Uniunii acordă drepturi

---

17 Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie, JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

18 Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 septembrie 2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (Euratom) nr. 1074/1999 al Consiliului (JO L 248, 18.9.2013, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2988/95 al Consiliului din 18 decembrie 1995 privind protecția intereselor financiare ale Comunităților Europene (JO L312, 23.12.95, p. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri (JO L 292, 15.11.96, p.2). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Regulamentul (UE) 2017/1939 al Consiliului din 12 octombrie 2017 de punere în aplicare a unei forme de cooperare consolidată în ceea ce privește instituirea Parchetului European („EPPO”) (JO L283, 31.10.2017, p. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

22 Directiva (UE) 2017/1371 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iulie 2017 privind combaterea fraudelor îndreptate împotriva intereselor financiare ale Uniunii prin mijloace de drept penal (JO L 198, 28.7.2017, p. 29).

echivalente. Țările terțe asociate la program trebuie să acorde accesul și drepturile necesare pentru ca ordonatorul de credite responsabil, OLAF și Curtea de Conturi să își exercite în mod cuprinzător competențele care le revin.

(28) Programul urmează să fie pus în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) [XXX]* al Parlamentului European și al Consiliului [Regulamentul privind performanța], care stabilește normele pentru urmărirea cheltuielilor și cadrul de performanță pentru buget, inclusiv normele pentru asigurarea aplicării uniforme a principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” și a principiului egalității de gen menționate la articolul 33 alineatul (2) literele (d) și (f) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, normele de monitorizare și raportare cu privire la performanța programelor și a activităților Uniunii, normele de instituire a unui portal de finanțare al Uniunii, normele de evaluare a programelor, precum și alte dispoziții orizontale aplicabile tuturor programelor Uniunii, cum ar fi cele privind informarea, comunicarea și vizibilitatea.

(29) În temeiul articolului 85 alineatul (1) din Decizia (UE) 2021/1764[23] a Consiliului, persoanele și entitățile stabilite în țări și teritorii de peste mări (TTPM) sunt eligibile să primească finanțare, sub rezerva normelor și obiectivelor programului și a eventualelor mecanisme aplicabile statului membru de care aparține țara respectivă sau teritoriul respectiv.

(30) Programul ar trebui să respecte drepturile persoanelor cu handicap și, în special, să asigure accesibilitatea acestora, îndeosebi în sectorul transporturilor.

(31) Programul ar trebui să fie deschis pentru cooperare cu țări terțe, în cazul în care acest lucru este în interesul Uniunii. În acest sens, Uniunea poate asocia țări terțe, total sau parțial, la activitățile constitutive ale programului. Asocierea ar trebui să facă obiectul unui echilibru adecvat între contribuția țării terțe și beneficiile care îi revin acesteia și să asigure protejarea intereselor financiare și de securitate ale Uniunii.

(32) Pentru a ține seama în mod corespunzător de dezvoltarea rețelei transeuropene, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificările aduse listei orientative de proiecte de interes comun din anexa la prezentul regulament. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[24]. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(33) Articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2021/1153 împuternicește Comisia să adopte acte de punere în aplicare de specificare a cerințelor în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de acțiuni care vizează infrastructura cu dublă utilizare. Pe această bază, a fost adoptat Regulamentul de punere în aplicare

---

23 Decizia (UE) 2021/1764 a Consiliului din 5 octombrie 2021 privind asocierea țărilor și teritoriilor de peste mări la Uniunea Europeană, inclusiv relațiile dintre Uniunea Europeană, pe de o parte, și Groenlanda și Regatul Danemarcei, pe de altă parte (Decizia de asociere peste mări, inclusiv Groenlanda) (JO L 355, 7.10.2021, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

24 JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(UE) 2021/1328[25] al Comisiei. În urma revizuirii cadrului juridic cu ocazia adoptării Regulamentului (UE) 2024/1679 și pentru a asigura capacitatea de a actualiza în continuare cerințele în materie de infrastructură, independent de durata limitată a prezentului regulament, este necesar să se prevadă în regulamentul respectiv competența de a adopta acte de punere în aplicare care să precizeze cerințele în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de acțiuni de infrastructură cu dublă utilizare. Prin urmare, Regulamentul (UE) 2024/1679 ar trebui să fie modificat în consecință, astfel încât să împuternicească Comisia să adopte acte de punere în aplicare în acest sens.

(34) Prin urmare, se impune ca Regulamentul (UE) 2021/1153 să fie abrogat cu efect de la 1 ianuarie 2028,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament instituie Mecanismul pentru interconectarea Europei (denumit în continuare „programul”) și stabilește obiectivele programului, bugetul acestuia pentru perioada 2028-2034, formele de finanțare din partea Uniunii și normele privind furnizarea finanțării respective.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „acțiune” înseamnă orice activitate care a fost identificată a fi independentă din punct de vedere financiar și tehnic, care este delimitată în timp și care este necesară pentru implementarea unui proiect;
2. „rețea transeuropeană de transport” înseamnă rețeaua transeuropeană de transport menționată în Regulamentul (UE) 2024/1679;
3. „proiect de interes comun” înseamnă un proiect de interes comun în sensul definiției de la articolul 3 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2024/1679 sau de la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2022/869;
4. „rețea transeuropeană de transport sustenabilă” înseamnă o rețea transeuropeană de transport care îndeplinește cerințele stabilite la articolele 5 și 45 din Regulamentul (UE) 2024/1679;
5. „rețea transeuropeană de transport inteligentă” înseamnă o rețea transeuropeană de transport care îndeplinește cerințele stabilite la articolele 43 și 45 din Regulamentul (UE) 2024/1679;

[25] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei din 10 august 2021 de specificare a cerințelor în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de acțiuni privind infrastructura cu dublă utilizare în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 288, 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

6. „rețea transeuropeană de transport reziliență” înseamnă o rețea transeuropeană de transport care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 46 din Regulamentul (UE) 2024/1679;

7. „mobilitate militară” înseamnă capacitatea Uniunii Europene și a statelor sale membre de a transporta, deplasa și desfășura, în mod rapid și eficient, personal militar, echipament militar și materiale militare, în interiorul și dincolo de frontierele statelor membre, asigurând un răspuns eficace și în timp util din partea forțelor armate ale statelor membre;

8. „studii” înseamnă activitățile necesare pentru a pregăti punerea în aplicare a proiectului, precum studiile pregătitoare, de cartografiere, de fezabilitate, de evaluare, de testare și de validare, inclusiv sub forma programelor informatice, și oricare alte măsuri de asistență tehnică, inclusiv acțiunile prealabile de definire și de dezvoltare a unui proiect, precum și de luare a deciziilor privind finanțarea sa, cum ar fi recunoașterea amplasamentelor în cauză și pregătirea pachetului financiar;

9. „lucrări” înseamnă cumpărarea, furnizarea și implementarea de componente, sisteme și servicii, inclusiv programe informatice, realizarea activităților de dezvoltare, construcție și instalare aferente unui proiect, recepția instalațiilor și lansarea unui proiect;

10. „proiect de interes reciproc” înseamnă un proiect de interes reciproc în sensul definiției de la articolul 2 punctul 6 din Regulamentul (UE) 2022/869;

11. „proiect transfrontalier în domeniul energiei din surse regenerabile” înseamnă oricare dintre următoarele:

    (a) un proiect de generare de energie din surse regenerabile care este inclus în cadrul unui acord de cooperare în înțelesul articolelor 8, 9, 11 sau 13 din Directiva (UE) 2018/2001;

    (b) un proiect de stocare a energiei, inclusiv de stocare a energiei în același amplasament, în înțelesul articolului 2 punctul 44d din Directiva (UE) 2018/2001, care sprijină integrarea energiei din surse regenerabile în sistemul energetic al Uniunii, cu excepția instalațiilor de stocare a energiei în sensul punctului 1 litera (c) din anexa II la Regulamentul (UE) 2022/869 și care este inclus în cadrul unui acord similar între două sau mai multe state membre sau între unul sau mai multe state membre și una sau mai multe țări terțe.

Articolul 3

Obiectivele programului

(1) Obiectivele generale ale programului sunt: construirea, dezvoltarea, securizarea, modernizarea și finalizarea rețelelor transeuropene în sectoarele transporturilor și energiei, cu scopul de a sprijini o piața unică funcțională și de a stimula coeziunea; facilitarea mobilității militare în cadrul rețelelor transeuropene de transport; facilitarea cooperării transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile; și facilitarea de sinergii între sectorul transporturilor și sectorul energiei.

(2) Programul are următoarele obiective specifice:

    (a) în sectorul transporturilor:

(i) să contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun care vizează rețele de transport interconectate, interoperabile, decarbonizate, inteligente, sigure, sustenabile, reziliente, securizate și multimodale, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679, în special prin:

(1) acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune transfrontalieră prin care se implementează rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv acțiuni privind tronsoanele orientative enumerate în anexa la prezentul regulament;

(2) acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune europeană, care vizează finalizarea unei rețele transeuropene de transport inteligente, reziliente, decarbonizate și sustenabile;

(3) acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune transfrontalieră în cooperare cu țări terțe, prin care se implementează rețeaua transeuropeană de transport în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2024/1679;

(ii) să adapteze anumite părți ale rețelei transeuropene de transport pentru dubla utilizare a infrastructurii de transport, în vederea îmbunătățirii atât a mobilității civile, cât și a celei militare, punând accent pe cele patru coridoare prioritare de mobilitate militară ale UE identificate de statele membre în anexa II la Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul și în afara UE, astfel cum au fost aprobate de Consiliu la 18 martie 2025 și cu trimiterea ST 6728/25 ADD1;

(b) în sectorul energiei:

(i) să contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun și de proiecte de interes reciproc astfel cum se prevede la articolul 18 din Regulamentul (UE) 2022/869 în vederea promovării finalizării uniunii energetice, la integrarea unei piețe interne a energiei eficiente și competitive și la interoperabilitatea rețelelor la nivel transfrontalier și transsectorial, la facilitarea decarbonizării economiei, la promovarea eficienței energetice și la asigurarea rezilienței și securității aprovizionării;

(ii) să faciliteze cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, prin sprijinirea proiectelor transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile sau prin proceduri de ofertare concurențiale pentru noi proiecte în domeniul energiei din surse regenerabile în cadrul Mecanismului Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile instituit prin articolul 33 din Regulamentul (UE) 2018/1999, sub rezerva îndeplinirii condițiilor menționate la articolul 11 alineatul (5) din prezentul regulament, în vederea realizării obiectivelor Uniunii în ceea ce privește decarbonizarea, competitivitatea, finalizarea pieței interne a energiei, reziliența și securitatea aprovizionării, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Articolul 4

Buget

(1) Pachetul financiar indicativ pentru punerea în aplicare a programului în perioada 2028-2034 este de 81 428 000 000 EUR în prețuri curente.

(2) Repartizarea orientativă a cuantumului menționat la alineatul (1) este următoarea:

(a) 51 515 000 000 EUR pentru obiectivele specifice care vizează transporturile și mobilitatea militară, menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (a);

(b) 29 912 000 000 EUR pentru obiectivele specifice care vizează energia menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (b).

(3) Angajamentele bugetare pentru activitățile care se desfășoară pe parcursul mai multor exerciții financiare pot fi defalcate pe mai mulți ani, în tranșe anuale.

(4) Creditele pot fi înscrise în bugetul Uniunii și după 2034 pentru a acoperi cheltuielile necesare și pentru a permite gestionarea acțiunilor care nu au fost finalizate până la încheierea programului.

(5) Pachetul financiar menționat la alineatul (1) de la prezentul articol și cuantumurile resurselor suplimentare menționate la articolul 5 pot fi utilizate, de asemenea, pentru asistență tehnică și administrativă pentru punerea în aplicare a programului și a orientărilor specifice sectoarelor menționate în Regulamentul (UE) 2024/1679 sau în Regulamentul (UE) 2022/869, cum ar fi activități de pregătire, monitorizare, control, audit și evaluare, sisteme și platforme instituționale de tehnologie a informației, activități de informare și comunicare, inclusiv comunicarea instituțională privind prioritățile politice ale Uniunii și toate celelalte cheltuieli cu asistența tehnică și administrativă sau cu personalul suportate de Comisie pentru gestionarea programului.

Articolul 5

Resurse suplimentare

(1) Statele membre, instituțiile, organele și agențiile Uniunii, țările terțe, organizațiile internaționale, instituțiile financiare internaționale sau alte părți terțe pot aduce contribuții suplimentare financiare sau nefinanciare la program, fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din TFUE. Contribuțiile financiare suplimentare constituie venituri alocate externe în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (a), (d) sau (e) sau al articolului 21 alineatul (5) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509.

(2) Resursele alocate statelor membre în cadrul gestiunii partajate pot fi, la cererea acestora, puse la dispoziție pentru program. Comisia execută direct sau indirect resursele respective, în conformitate cu articolul 62 alineatul (1) litera (a) sau (c) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509. Acestea se adaugă cuantumului menționat la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament. Resursele respective sunt utilizate în beneficiul statului membru în cauză. În cazul în care Comisia nu și-a asumat un angajament juridic în cadrul gestiunii directe sau indirecte pentru sumele suplimentare puse astfel la dispoziția programului, sumele neangajate corespunzătoare pot fi transferate înapoi, la cererea statului membru în cauză, către unul sau mai multe programe-sursă sau către programele care le succed acestora.

Articolul 6

Finanțare alternativă, combinată și cumulativă

(1) Programul se pune în aplicare în coordonare cu alte programe ale Uniunii. O acțiune care a beneficiat de o contribuție din partea Uniunii în contextul unui alt program poate primi o contribuție și în cadrul programului. Normele respectivului program al Uniunii se aplică contribuției corespunzătoare sau se poate aplica un set unic de norme tuturor contribuțiilor din cadrul programului și se poate încheia un singur angajament juridic. În cazul în care contribuțiile Uniunii se bazează pe costurile eligibile, sprijinul cumulativ de la bugetul Uniunii nu depășește costurile eligibile totale ale acțiunii și poate fi calculat pe o bază proporțională, în conformitate cu documentele care stabilesc condițiile de acordare a sprijinului.

(2) Procedurile de atribuire din cadrul programului pot fi desfășurate în comun cu statele membre, instituțiile, organele și agențiile Uniunii, țările terțe, organizațiile internaționale, instituțiile financiare internaționale sau alte părți terțe („parteneri la procedura de atribuire comună”), prin gestiune directă sau indirectă, cu condiția să se asigure protejarea intereselor financiare ale Uniunii. Aceste proceduri fac obiectul unui set unic de norme și duc la încheierea unor angajamente juridice unice. În acest scop, partenerii la procedura de atribuire comună pot pune resurse la dispoziția programului în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament sau punerea în aplicare a procedurii de atribuire poate fi încredințată partenerilor, în cazurile aplicabile în conformitate cu articolul 62 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509. În cadrul procedurilor comune de atribuire, reprezentanții partenerilor la procedura de atribuire comună în cauză pot avea, de asemenea, calitatea de membru în cadrul comitetului de evaluare menționat la articolul 153 alineatul (3) din Regulamentul (UE, EURATOM) 2024/2509.

Articolul 7

Țările terțe asociate la program

(1) Programul poate fi deschis participării următoarelor țări terțe prin asociere totală sau parțială, în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 3 și cu acordurile internaționale relevante sau cu orice decizii adoptate în cadrul respectivelor acorduri și care sunt aplicabile:

(a) membrilor Asociației Europene a Liberului Schimb care sunt membri ai Spațiului Economic European, precum și microstatelor europene;

(b) țărilor în curs de aderare, țărilor candidate și țărilor potențial candidate;

(c) țărilor care intră în sfera politicii europene de vecinătate;

(d) altor țări terțe.

(2) Acordurile de asociere pentru participarea la program trebuie:

(a) să asigure un echilibru adecvat între contribuțiile și beneficiile țării terțe care participă la program;

(b) să prevadă condițiile de participare la programe, inclusiv calculul contribuțiilor financiare, constând într-o contribuție operațională și într-o

taxă de participare la un program, și la costurile administrative generale ale acestuia;

(c) să nu confere țării terțe nicio competență decizională în ceea ce privește programul;

(d) să garanteze drepturile Uniunii de a asigura buna gestiune financiară și de a-și proteja interesele financiare;

(e) după caz, să asigure protecția intereselor de securitate și de ordine publică ale Uniunii.

În sensul literei (d), țara terță în cauză acordă drepturile și accesul necesare în temeiul Regulamentelor (UE, Euratom) 2024/2509 și (UE, Euratom) nr. 883/2013 și garantează faptul că deciziile de executare care impun o obligație pecuniară în baza articolului 299 din TFUE, precum și hotărârile și ordonanțele Curții de Justiție a Uniunii Europene sunt executorii.

Articolul 8

Punerea în aplicare și formele de finanțare din partea Uniunii

(1) Programul este pus în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 prin gestiune directă sau prin gestiune indirectă cu entitățile menționate la articolul 62 alineatul (1) litera (c) din regulamentul menționat.

(2) Finanțarea din partea Uniunii poate fi acordată sub orice formă în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, în special sub formă de granturi, premii, achiziții și donații nefinanciare.

(3) În cazul în care sprijinul din partea Uniunii este furnizat sub forma unei garanții bugetare sau a unui instrument financiar, inclusiv atunci când este combinat cu sprijin nerambursabil în cadrul unei operațiuni de finanțare mixtă, acest sprijin trebuie furnizat exclusiv prin intermediul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC sau al mecanismului de furnizare EG și implementat în conformitate cu normele aplicabile ale Instrumentului de investiții InvestEU al FEC și ale mecanismului de furnizare EG prin acorduri încheiate pentru tipul respectiv de sprijin în cadrul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC sau al mecanismelor de furnizare EG.

(4) Sprijinul din partea Uniunii acordat sub forma unei garanții bugetare se furnizează în limita cuantumului maxim al garanției bugetare stabilit în Regulamentul privind FEC sau EG.

(5) În cazul în care programul utilizează Instrumentul de investiții InvestEU al FEC sau mecanismul de furnizare EG, acesta furnizează provizionarea pentru garanția bugetară și finanțarea pentru instrumentele financiare, inclusiv atunci când este combinat cu sprijin nerambursabil sub forma unei operațiuni de finanțare mixtă.

Articolul 9

Eligibilitate

(1) Se stabilesc criterii de eligibilitate pentru a sprijini îndeplinirea obiectivelor prevăzute la articolul 3 din prezentul regulament și în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509.

(2) În procedurile de atribuire desfășurate prin gestiune directă și indirectă, una sau mai multe dintre următoarele entități juridice pot fi eligibile pentru a acorda sau a primi finanțare din partea Uniunii:

(a) entitățile stabilite într-un stat membru;

(b) entitățile stabilite într-o țară terță asociată;

(c) organizațiile internaționale;

(d) alte entități stabilite în țări terțe neasociate, în cazul în care finanțarea unor astfel de entități este esențială pentru punerea în aplicare a acțiunii și contribuie la obiectivele prevăzute la articolul 3.

(3) Pe lângă cele prevăzute la articolul 168 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, țările terțe asociate menționate la articolul 7 alineatul (1) din prezentul regulament pot, după caz, să participe la oricare dintre mecanismele de achiziții prevăzute la articolul 168 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 și să beneficieze de acestea. Normele aplicabile statelor membre se aplică, *mutatis mutandis*, țărilor terțe asociate participante.

(4) Procedurile de atribuire care afectează securitatea sau ordinea publică, în special în ceea ce privește activele și interesele strategice ale Uniunii sau ale statelor sale membre, sunt restricționate în conformitate cu articolul 136 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509. În conformitate cu articolul 136 din Regulamentul financiar, furnizorii cu grad ridicat de risc fac obiectul unor restricții în materie de eligibilitate, în conformitate cu dreptul Uniunii, din motive de securitate.

(5) În ceea ce privește acțiunile menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (a) din prezentul regulament, evaluarea propunerilor pe baza criteriilor de atribuire asigură, după caz, faptul că acțiunile propuse sunt coerente cu planurile de acțiune pentru coridor și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 54 și 55 din Regulamentul (UE) 2024/1679 și că iau în considerare avizul consultativ al coordonatorului european responsabil menționat la articolul 52 alineatul (9) din regulamentul menționat.

(6) Propunerile de granturi se depun de către unul sau mai multe state membre sau, cu aprobarea statelor membre în cauză, de proiectul de interes comun sau de proiectul de interes reciproc.

(7) Procedurile de atribuire pentru granturi sau părți ale acestora care sunt deja finanțate integral din alte surse publice sau private, cu excepția contribuțiilor din partea Uniunii acordate în contextul acțiunilor sinergice menționate la articolul 6, nu sunt eligibile pentru finanțare.

(8) Programul de lucru menționat la articolul 110 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 sau în documentele aferente procedurii de atribuire poate preciza mai în detaliu criteriile de eligibilitate stabilite în prezentul regulament sau poate stabili criterii de eligibilitate suplimentare pentru acțiuni specifice.

Articolul 10

Norme complementare pentru granturi

(1) În plus față de motivele de reducere stabilite la articolul 132 alineatul (4) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509, cuantumul grantului poate fi redus în următoarele condiții:

(a) în ceea ce privește studiile, în cazul în care acțiunea nu a început în termen de un an de la data de începere indicată în acordul de grant;

(b) în ceea ce privește lucrările, în cazul în care acțiunea nu a început în termen de doi ani de la data de începere indicată în acordul de grant;

(c) în urma unei analize a progreselor înregistrate în desfășurarea acțiunii, se stabilește că implementarea acțiunii a suferit întârzieri atât de mari încât cel mai probabil obiectivele sale nu vor fi realizate;

(2) Acordul de grant poate fi modificat sau poate înceta în baza condițiilor stabilite la alineatul (1).

(3) Creditele de angajament disponibile rezultate în urma aplicării alineatului (1) sau (2) se pun la dispoziție în cadrul prezentului program.

(4) Fără a aduce atingere utilizării procedurilor competitive, ori de câte ori se impune acest lucru, în conformitate cu articolul 192 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 și în plus față de articolul 198 din regulamentul respectiv, programul de lucru menționat la articolul 12 din prezentul regulament poate, atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător în raport cu necesitatea de a facilita finalizarea unui proiect global, să specifice o acțiune și beneficiarii și să stabilească un cuantum până la care pot fi solicitate propuneri de prelungire a unor acțiuni în curs sau finalizate din cadrul programului, în condițiile asigurării egalității de tratament și a transparenței în conformitate cu articolul 191 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509. Atribuirea pentru acțiunile în curs poate lua forma unei modificări a acțiunii inițiale prin adăugarea de noi activități și prin creșterea contribuției maxime a Uniunii. Creditele de angajament menționate la alineatul (3) de la prezentul articol se utilizează pentru a acoperi sumele rezervate în programul de lucru pentru astfel de atribuiri.

(5) Pentru studii, cuantumul sprijinului financiar din partea Uniunii nu depășește 50 % din costurile eligibile totale.

(6) Pentru lucrări referitoare la obiectivele specifice menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (a), cuantumul sprijinului financiar din partea Uniunii nu depășește 50 % din costul eligibil total. Rata de cofinanțare pentru acțiuni care se desfășoară în state membre al căror venit național brut (VNB) pe cap de locuitor este mai mic de 90 % din VNB-ul Uniunii, cuantumul sprijinului financiar din partea Uniunii nu depășește 75 % din costul eligibil total.

(7) Pentru lucrări referitoare la obiectivele specifice menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (b), se aplică următoarele dispoziții:

(a) cuantumul sprijinului financiar din partea Uniunii nu depășește 50 % din costul eligibil total;

(b) ratele de cofinanțare menționate la litera (a) pot fi majorate până la cel mult 75 % din costul eligibil total pentru acțiuni care contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun care, pe baza dovezilor menționate la articolul 18 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2022/869, oferă un grad înalt de securitate a aprovizionării la nivel regional sau la nivelul Uniunii, consolidează solidaritatea Uniunii sau oferă soluții extrem de inovatoare.

(8) În fiecare dintre sectoarele transporturilor și cel al energiei, în ceea ce privește lucrările realizate în regiunile ultraperiferice, se aplică o rată specifică maximă de cofinanțare de 60 %.

(9) Sprijinul acordat prin program accelerează sau stimulează investițiile prin remedierea disfuncționalităților pieței sau a situațiilor de investiții sub nivelul optim, în mod proporțional, cu evitarea suprapunerilor sau a excluderilor și prin stimularea finanțării private și generează valoare adăugată europeană.

Articolul 11

Proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile

(1) Comisia efectuează, cel puțin o dată pe an, o selecție de proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile, pe baza criteriilor și a procedurii stabilite în prezentul articol, în actul delegat menționat la alineatul (4) de la acest articol și în programul de lucru aferent menționat la articolul 12.

(2) Proiectele transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile ar trebui să ofere economii de costuri în introducerea energiei din surse regenerabile pe întreg teritoriul Uniunii sau alte beneficii pentru integrarea sistemelor, securitatea aprovizionării, competitivitate sau inovare, în comparație cu un proiect similar implementat de un singur stat membru sau o singură țară terță dintre cele participante.

(3) În cazul granturilor pentru lucrări, solicitantul ar trebui să demonstreze nevoia de a depăși disfuncționalități ale pieței sau obstacole financiare, de exemplu, viabilitate comercială insuficientă, costuri inițiale mari sau absența finanțării pe piață.

(4) Până la (zi/lună/an) (sau în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului act), Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 14 pentru completarea prezentului regulament, prin stabilirea criteriilor și a procedurii specifice de selecție a proiectelor transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile.

(5) Comisia poate să decidă să aloce bugetul programului prevăzut pentru proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile către Mecanismul Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile instituit prin articolul 33 din Regulamentul (UE) 2018/1999 în cazul în care în acest mod poate realiza obiectivul specific menționat la articolul 3 alineatul (2) litera (b) punctul (ii) din regulament și poate contribui la reducerea costurilor de capital pentru proiectele din domeniul energiei din surse regenerabile. Contribuția totală efectuată pentru perioada 1 ianuarie 2028-31 decembrie 2034 nu depășește 5 % din bugetul prezentului program prevăzut pentru obiectivele specifice menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (b).

Articolul 12

Programul de lucru

(1) Programul este pus în aplicare prin programele de lucru menționate la articolul 110 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509.

(2) Programele de lucru stabilesc, după caz, activitățile și cuantumurile aferente ale sprijinului din partea Uniunii care urmează să fie implementate prin intermediul Instrumentului de investiții InvestEU al FEC și al mecanismului de furnizare EG.

(3) Programele de lucru sunt adoptate de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (3).

Articolul 13

Acte delegate

Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament pentru a modifica anexa la prezentul regulament care cuprinde lista orientativă a proiectelor.

Articolul 14

Exercitarea delegării de competențe

(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (4) și la articolul 13 se conferă Comisiei până la 31 decembrie 2034.

(3) Delegarea de competențe prevăzută la articolul 11 alineatul (4) și la articolul 13 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (4) și al articolului 13 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul menționat se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. Reprezentanții țărilor terțe sau ai organizațiilor internaționale nu participă la deliberările care vizează chestiuni legate de articolul 12 alineatul (3) din prezentul regulament.

Articolul 15

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În ceea ce privește chestiunile legate de obiectivele menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (a), comitetul se întrunește în următoarea configurație: „MIE Transport”.

În ceea ce privește chestiunile legate de obiectivele menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (b), comitetul se întrunește în următoarea configurație: „MIE Energie”

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(4) Atunci când avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, procedura respectivă se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă a membrilor comitetului solicită acest lucru.

(5) În conformitate cu acordurile internaționale încheiate de Uniune, reprezentanți ai țărilor terțe sau ai organizațiilor internaționale pot fi invitați în calitate de observatori la reuniunile comitetului programului, în condițiile prevăzute în regulamentul său de procedură, ținând seama de securitatea și de ordinea publică a Uniunii sau a statelor sale membre. Reprezentanții țărilor terțe sau ai organizațiilor internaționale nu participă la deliberările care vizează chestiuni legate de articolul 9 din prezentul regulament.

Articolul 16

Modificarea Regulamentului (UE) 2024/1679

La articolul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1679 se adaugă următorul alineat (3):

„(3) Comisia poate adopta un act de punere în aplicare de specificare a cerințelor în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de infrastructură, care să răspundă atât nevoilor în materie civilă, cât și nevoilor în materie de apărare («infrastructura cu dublă utilizare»).

Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3)”.

Articolul 17

Abrogare

Regulamentul (UE) 2021/1153 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2028.

Articolul 18

Dispoziții tranzitorii

(1) Prezentul regulament nu afectează continuarea sau modificarea acțiunilor vizate, până la încheierea lor, în temeiul Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) 2021/1153, care continuă să se aplice acțiunilor în cauză până la încheierea lor.

(2) Pachetul financiar al programului poate acoperi, de asemenea, cheltuielile cu asistența tehnică și administrativă necesare pentru a asigura tranziția între program și măsurile adoptate în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153.

Articolul 19

Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2028.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președinta	*Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI 3
1.1. Titlul propunerii/inițiativei 3
1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e) 3
1.3. Obiectiv(e) 3
1.3.1. Obiectiv(e) general(e) 3
1.3.2. Obiectiv(e) specific(e) 3
1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate 3
1.3.4. Indicatori de performanță 3
1.4. Obiectul propunerii/inițiativei 4
1.5. Motivele propunerii/inițiativei 4
1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei 4
1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre. 4
1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare 4
1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare 5
1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor 5
1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar 6
1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate) 6
2. MĂSURI DE GESTIUNE 8
2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare 8
2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control 8
2.2.1. Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse 8
2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor 8
2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere) 8
2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor 9
3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI 10

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate) 10
3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor 12
3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale 12
3.2.1.1. Credite din bugetul votat 12
3.2.1.2. Credite din venituri alocate externe 17
3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale 22
3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative 24
3.2.3.1. Credite din bugetul votat 24
3.2.3.2. Credite din venituri alocate externe 24
3.2.3.3. Total credite 24
3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat 25
3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat 25
3.2.4.2. Finanțare din venituri alocate externe 26
3.2.4.3. Necesarul total de resurse umane 26
3.2.5. Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală 28
3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual 28
3.2.7. Contribuțiile terților 28
3.3. Impactul estimat asupra veniturilor 29
4. DIMENSIUNILE DIGITALE 29
4.1. Cerințe cu relevanță digitală 30
4.2. Date 30
4.3. Soluții digitale 31
4.4. Evaluarea interoperabilității 31
4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale 32

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentului (UE) 2021/1153 pentru perioada 2028-2034

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Investiții europene strategice

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivele generale ale programului sunt: construirea, dezvoltarea, securizarea, modernizarea și finalizarea rețelelor transeuropene în sectoarele transporturilor și energiei; facilitarea mobilității militare în cadrul rețelelor transeuropene de transport; facilitarea cooperării transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile și facilitarea de sinergii între sectorul transporturilor și sectorul energiei.

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific

Obiectivele specifice ale sectorului transporturilor în cadrul MIE sunt:

1) să contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun care vizează rețele de transport interconectate, interoperabile, inteligente, sustenabile, reziliente și multimodale, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679, în special prin:

- acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune transfrontalieră prin care se implementează rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv acțiuni privind tronsoanele orientative enumerate în anexă;

- acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune europeană, care vizează finalizarea unei rețele transeuropene de transport inteligente, reziliente și sustenabile;

- acțiuni referitoare la proiectele de interes comun cu dimensiune transfrontalieră în cooperare cu țări terțe, prin care se implementează rețeaua transeuropeană de transport în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2024/1679;

2) să adapteze anumite părți ale rețelei transeuropene de transport pentru dubla utilizare a infrastructurii de transport, în vederea îmbunătățirii atât a mobilității civile, cât și a celei militare.

Obiectivele specifice ale sectorului energiei sunt:

1) să contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun și de proiecte de interes reciproc astfel cum se prevede la articolul 18 din Regulamentul (UE) 2022/869 în vederea promovării finalizării uniunii energetice, la integrarea unei piețe interne a energiei eficiente și competitive și la interoperabilitatea rețelelor la nivel transfrontalier și transsectorial, la facilitarea decarbonizării economiei, la promovarea eficienței energetice și la asigurarea securității aprovizionării;

2) să faciliteze cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, prin sprijinirea proiectelor transfrontaliere în domeniul energiei din

surse regenerabile sau prin proceduri de ofertare concurențiale pentru noi proiecte în domeniul energiei din surse regenerabile în cadrul Mecanismului Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile instituit prin articolul 33 din Regulamentul (UE) 2018/1999, în vederea realizării obiectivelor Uniunii în ceea ce privește decarbonizarea, competitivitatea, finalizarea pieței interne a energiei și securitatea aprovizionării, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Pentru sectorul transporturilor, MIE urmărește să contribuie la finalizarea rețelei transeuropene de transport („TEN-T”), cu accent pe finalizarea rețelei centrale și a rețelei centrale extinse până în 2030 și, respectiv, până în 2040. În acest context, MIE se va concentra îndeosebi pe proiecte de infrastructură cu o puternică dimensiune transfrontalieră. MIE va contribui, de asemenea, la introducerea unor soluții de mobilitate inteligente în rețeaua TEN-T (de exemplu, prin implementarea de sisteme europene de management al traficului) și la facilitarea tranziției UE către o mobilitate durabilă (de exemplu, prin asigurarea alimentării cu energie electrică de la mal pentru navele din porturile TEN-T). MIE poate, de asemenea, să sporească conectivitatea cu țări terțe prin dezvoltarea tronsoanelor transfrontaliere ale coridoarelor TEN-T către țările candidate. În plus, MIE adaptează anumite părți ale TEN-T pentru dubla utilizare a infrastructurii de transport, în vederea îmbunătățirii atât a mobilității civile, cât și a celei militare.

MIE Energie face parte integrantă din cadrul de politică privind rețelele transeuropene de energie (TEN-E), care se axează pe conectarea sistemelor energetice ale statelor membre ale UE. Acesta oferă sprijin financiar pentru proiecte cu cea mai mare valoare adăugată europeană, care au un impact transfrontalier semnificativ. MIE Energie sprijină, de asemenea, cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile prin finanțare acordată unor proiecte relevante.

MIE Energie sprijină punerea în aplicare a unor proiecte transfrontaliere esențiale care contribuie la: o mai bună interconectare a rețelelor electrică, de hidrogen și de CO2 ale statelor membre, digitalizarea rețelelor energetice, dezvoltarea de rețele offshore și integrarea în rețele a capacităților de stocare și a electrolizoarelor. La rândul lor, cele enumerate mai sus vor permite integrarea unei ponderi tot mai mari din sursele regenerabile și integrarea sistemului la nivelul vectorilor energetici, conducând astfel la decarbonizarea sistemului energetic, la securitatea aprovizionării cu energie la prețuri accesibile pentru consumatori, la o mai bună integrare a pieței și la competitivitatea industriei.

Prin acordarea de sprijin direct, la nivelul UE, pentru proiecte transfrontaliere, MIE contribuie la depășirea problemelor de coordonare care decurg din natura multijurisdicțională a proiectelor. Prin modul eficient în care este pus în aplicare, MIE oferă soluții la disfuncționalitățile pieței și contribuie la mobilizarea de investiții și finanțări suplimentare din alte surse, cum ar fi bugete naționale, sisteme naționale de tarifare în domeniul energiei și, în special, sectorul privat, utilizând întreaga gamă de instrumente pe care le are la dispoziție în temeiul Regulamentului financiar. MIE este un instrument dovedit pentru inițiatorii de proiecte de infrastructură transfrontalieră, întrucât oferă un punct unic de contact, un singur acord de grant și un singur set de norme care se aplică și în cazul sistemului de monitorizare și audit.

1.3.4. Indicatori de performanță

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Programul urmează să fie pus în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) [XXX]* al Parlamentului European și al Consiliului [Regulamentul privind performanța], care stabilește normele pentru urmărirea cheltuielilor și cadrul de performanță pentru buget. Regulamentul conține un set de domenii de intervenție cu indicatori care vor fi utilizați pentru investițiile în infrastructura de transport și energie realizate în cadrul MIE.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei

☐ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare[30]

☒ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Bazându-se pe experiența pozitivă dobândită în urma punerii în aplicare a MIE Transport și MIE Energie începând din 2014, Comisia prezintă o propunere pentru succesorul MIE în contextul pregătirii cadrului financiar multianual (CFM) aferent perioadei de după anul 2027. Programul se concentrează pe proiecte cu o puternică dimensiune transfrontalieră și valoare adăugată europeană mare, care necesită dirijare specifică din partea UE pentru a fi puse în aplicare într-un mod coordonat la nivel transfrontalier, între statele membre.

În sectorul transporturilor, MIE contribuie la finalizarea rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) până în 2030 și a rețelei centrale extinse până în 2040, prin crearea și modernizarea infrastructurii necesare pentru operațiuni de transport transfrontalier continue. Acest lucru va conduce la o rețea de înaltă performanță pentru transportul de pasageri și mărfuri. MIE sprijină, de asemenea, adaptarea părților relevante din rețeaua TEN-T la cerințele în materie de mobilitate militară.

În sectorul energiei, MIE contribuie la dezvoltarea de proiecte de interes comun și proiecte de interes reciproc astfel cum se prevede la articolul 18 din Regulamentul (UE) 2022/869 în vederea promovării finalizării uniunii energetice, la integrarea unei piețe interne a energiei eficiente și competitive și la interoperabilitatea rețelelor la nivel transfrontalier și transsectorial, la facilitarea decarbonizării economiei, la promovarea eficienței energetice și la asigurarea securității aprovizionării. În plus, MIE facilitează cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei din surse regenerabile, prin proiecte transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile sau prin proceduri de ofertare concurențiale pentru noi proiecte în

[30] Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

domeniul energiei din surse regenerabile în cadrul Mecanismului Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile.

Programul ar trebui să fie operațional odată cu demararea următorului CFM, la începutul anului 2028. Detalii referitoare la punerea în aplicare a programului, cum ar fi calendare ale cererilor de propuneri, tematica și bugetul orientativ ale acestora sau norme detaliate privind criteriile de eligibilitate și de atribuire, vor fi stabilite în programele de lucru. MIE Transport, în special, alocă deja ultimele sale fonduri din 2025, iar inițiatorii de proiecte majore de infrastructură se vor confrunta cu un deficit de finanțare pentru anii rămași din actualul CFM. Prin urmare, lansarea promptă a următorului MIE și alocarea din timp a fondurilor UE către beneficiari reprezintă aspecte esențiale.

În ceea ce privește modul de gestiune pentru punerea în aplicare a programului, se propune continuarea punerii în aplicare în condiții de eficiență și specifice, sub gestiunea directă asigurată de Comisie. Eventuala reînnoire a delegării către o agenție executivă, cum ar fi Agenția Executivă Europeană pentru Climă, Infrastructură și Mediu (CINEA) în cadrul actualului CFM va depinde de rezultatele analizei cost-beneficiu și de deciziile conexe care urmează a fi adoptate.

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Articolul 171 din TFUE împuternicește Uniunea să definească proiecte de interes comun în cadrul infrastructurii TEN, în timp ce alegerea metodei de punere în aplicare este lăsată la latitudinea statelor membre. În baza aceluiași articol, Uniunea este împuternicită să sprijine astfel de proiecte de interes comun, precum și proiecte de interes reciproc realizate împreună cu țări terțe.

Amploarea și tipul problemelor vizate de MIE impun în mod specific o acțiune la nivelul Uniunii, întrucât aceste probleme, prin natura lor, se manifestă în întreaga Uniune și pot fi soluționate într-un mod mai eficient la nivelul Uniunii în cazul în care acțiunile statelor membre sunt coordonate de Comisie, conducând la beneficii mai mari per ansamblu, la accelerarea punerii în aplicare și la reducerea costurilor. Finanțarea din partea Uniunii constituie, de asemenea, mijlocul adecvat de abordare a provocărilor în materie de finanțare cu care se confruntă de obicei proiectele transfrontaliere: distribuirea inegală a beneficiilor și costurilor proiectelor între diferitele state membre în cauză îngreunează finanțarea acestor proiecte din surse naționale de finanțare.

Infrastructura TEN-T și TEN-E: Având în vedere natura lor transfrontalieră, proiectele TEN-T și TEN-E, deși generează externalități pozitive semnificative la nivelul UE și stimulează solidaritatea între statele membre, presupun, de asemenea, provocări specifice pentru inițiatorii de proiecte din cauza naturii lor multijurisdicționale, probleme în materie de coordonare și, adesea, o repartizare asimetrică a costurilor și beneficiilor. Prin urmare, acestea necesită sprijin acordat la nivelul UE. De asemenea, pentru o mobilitate militară continuă pe întreg teritoriul Uniunii este necesar un instrument care să coordoneze finanțarea la nivelul statelor membre.

Energia din surse regenerabile: Cooperarea transfrontalieră între statele membre sau între statele membre și țări terțe în domeniul energiei din surse regenerabile este esențială pentru realizarea obiectivelor Uniunii în ceea ce privește decarbonizarea, competitivitatea, finalizarea pieței interne a energiei și securitatea aprovizionării, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Cu toate acestea, numai câteva state membre explică, în planurile lor naționale finale privind energia și clima, transmise în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1999, modul în care intenționează să instituie un cadru pentru cooperarea în domeniul proiectelor comune cu participarea unuia sau mai multor state membre. Există riscul ca, în lipsa asistenței financiare din partea Uniunii, cooperarea transfrontalieră să rămână sub nivelul optim.

Valoarea adăugată la nivelul UE pe care se preconizează că o va avea intervenția (*ex post*)

MIE creează valoare adăugată europeană prin sporirea conectivității în sectoarele transporturilor și energiei și prin intensificarea cooperării transfrontaliere în domeniul energiei din surse regenerabile, punând accent pe bunuri publice cu dimensiune europeană și pe proiecte care nu s-ar materializa fără sprijin din partea UE. Mai precis, valoarea adăugată a UE adusă de MIE se regăsește în capacitatea sa:

– de a direcționa finanțarea publică și privată în vederea realizării obiectivelor de politică 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 trecerea la o infrastructură cu emisii scăzute de carbon, digitală și rezilientă.

Sprijinul acordat de UE prin noul program MIE se concentrează pe acțiuni care generează cea mai mare valoare adăugată europeană. Mai exact:

În domeniul transporturilor, sunt acoperite tronsoane transfrontaliere și blocaje, în principal în rețeaua centrală TEN-T și rețea centrală extinsă și proiecte referitoare la coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE.

În domeniul energiei, MIE urmărește să asigure îmbunătățirea integrării pieței energiei și a interoperabilității rețelelor energetice la nivel transfrontalier, decarbonizarea, eficiența energetică, reziliența și securitatea aprovizionării, precum și să faciliteze cooperarea transfrontalieră în domeniul energiei, inclusiv al energiei din surse regenerabile. Aceste proiecte transfrontaliere care vor fi eligibile pentru finanțare în cadrul MIE Energie constitute verigile lipsă pentru dezvoltarea unui sistem energetic complet interconectat și decarbonizat, întrucât nu sunt îndeajuns de promovate și de prioritizate de statele membre și de operatorii naționali. MIE contribuie la realizarea acestor proiecte transfrontaliere prin sprijinirea activităților specifice sectoarelor sub formă de studii și lucrări.

1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare

Evaluarea *ex post* a MIE 2014-2020 și evaluarea intermediară a MIE 2021-2027 se derulează în paralel, iar activitățile de evaluare se află într-un stadiu avansat.

Constatările preliminare ale ambelor evaluări privind MIE confirmă faptul că programul, până în prezent, s-a derulat în mod corespunzător. Instrumentul este

conceput într-un mod adecvat pentru a aborda lipsa istorică de finanțare pentru infrastructura transfrontalieră cu valoare adăugată europeană ridicată, prin constituirea unei finanțări dedicate pentru astfel de proiecte, sub forma unui instrument specific. Există un grad adecvat de coerență cu alte instrumente și politici de finanțare din partea UE, în special în ceea ce privește decarbonizarea. Modelul de guvernanță a instrumentului, care utilizează cereri competitive de propuneri și gestiunea directă a fondurilor prin intermediul unei agenții centralizate, este adecvat pentru a răspunde nevoilor programului și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru solicitanți. Se consideră în mod constant că finanțarea în cadrul MIE este indispensabilă, întrucât permite realizarea de proiecte esențiale în sectorul transporturilor și energiei, care, în lipsa acestei finanțări, s-ar confrunta cu întârzieri semnificative, ar avea un domeniu de aplicare restrâns sau nu ar fi realizate deloc din cauza caracterului insuficient al finanțării naționale sau private. Pe lângă sprijinul financiar direct, MIE asigură un efect de levier semnificativ, atrăgând capital public și privat suplimentar și acționând drept ancoră strategică în materie de investiții.

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Inițiativa face parte din propunerea de cadru financiar multianual pentru 2028-2034.

MIE ar trebui să se concentreze pe sprijinirea proiectelor transfrontaliere din rețelele TEN-T și TEN-E, a proiectelor care urmăresc asigurarea unei mobilități militare continue la nivelul UE și a proiectelor de cooperare în domeniul energiei din surse regenerabile.

Investițiile în rețeaua TEN-T realizate de statele membre prin planurile lor de parteneriat național și regional ar trebui să completeze investițiile realizate prin MIE, în special pe tronsoanele naționale care se conectează la legăturile transfrontaliere indicate în anexa la MIE și să finanțeze atât infrastructura națională a rețelei energetice, cât și producerea de energie în această rețea.

În domeniul energiei, planurile de parteneriat național și regional pot consolida investițiile în infrastructura energetică realizate prin MIE, de exemplu, prin investiții în active energetice care, deși nu au un caracter transfrontalier, sunt la fel de importante pentru tranziția energetică.

Ar trebui sprijinită extinderea coridoarelor TEN-T la țări candidate și infrastructura de transport și energetică din țări terțe, în strânsă coordonare cu instrumentul „Europa globală”.

Orizont Europa va continua să sprijine cercetarea și inovarea în domeniul transporturilor și al energiei și va fi strâns conectat cu Fondul european pentru competitivitate, acoperind extinderea și implementarea de soluții inovatoare de vârf pentru decarbonizarea, digitalizarea și reziliența sectoarelor transporturilor și energiei. Fondul european pentru competitivitate va fi, de asemenea, complementar MIE, oferind posibilități de acordare a unor garanții pentru proiecte de infrastructură.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

Chiar dacă legătura mai strânsă între finanțarea din partea UE și prioritățile de politică ale planurilor ar consolida dimensiunea transfrontalieră a acestora, în condițiile în care mecanismul de coordonare s-ar concentra în mai mare măsură pe

proiectele transfrontaliere cu o valoare adăugată ridicată la nivelul UE, implementarea de proiecte de infrastructură transfrontalieră prin intermediul planurilor ar fi mai complexă și mai costisitoare atât pentru autoritățile statelor membre, cât și pentru inițiatorii de proiecte. Alinierea de către statele membre a agendelor proprii în materie de investiții cu agendele de investiții ale statelor învecinate ar presupune o procedură de durată, derulată atât pe parcursul negocierilor referitoare la planul inițial, cât și în cazul în care survin modificări ale acestuia. De exemplu, Germania ar trebui să își coordoneze planul național cu opt state membre învecinate; Ungaria cu cinci. În situația în care procedura este întârziată în unul sau mai multe state membre, pot fi provocate întârzieri cu efect de domino. Deși Comisia ar putea sprijini aceste eforturi de coordonare - atât în timpul negocierilor, cât și prin acordarea de asistență tehnică prin intermediul planurilor - sarcina administrativă pentru autoritățile statelor membre ar continua să fie semnificativă. Acest lucru ar putea, de asemenea, să sporească în mod considerabil sarcina administrativă care revine inițiatorilor de proiecte, care ar trebui să își pună în aplicare proiectele transfrontaliere în cadrul mai multor planuri naționale și să raporteze prin sisteme separate de raportare și audit (câte unul pentru fiecare stat membru).

Acestea fiind spuse, evaluarea impactului a reliefat faptul că planurile de parteneriat național și regional ar putea acoperi investiții complementare pentru tronsoane transfrontaliere și proiecte de mare relevanță pentru UE. Un instrument specific de gestiune directă va asigura faptul că proiectele transfrontaliere sunt finanțate pe baza unei abordări competitive, în condițiile selectării de proiecte de cea mai înaltă calitate, maturitate și valoare adăugată europeană. Beneficiarii dispun de un punct unic de contact și de o procedură unică pentru depunerea de cereri și pentru punerea în aplicare a unui proiect. În plus, proiectele sunt monitorizate cu atenție de către Comisie.

1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

☐ **durată limitată**

– ☒ în vigoare de la 1.1.2028 până la 31.12.2034

– ☒ impact financiar din 2028 până în 2034 pentru creditele de angajament și din 2028 până în 2040 pentru creditele de plată.

☐ **durată nelimitată**

– punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

– ☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii

– ☒ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☒ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

– ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea

– ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza)

– ☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții

– ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar

– ☒ organismelor de drept public

– ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate

– ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate

– ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant

– ☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații:

Programul este implementat prin gestiune directă și indirectă în conformitate cu Regulamentul financiar. Potrivit analizei perioadei 2021-2027 în raport cu perioada 2014-2020, execuția bugetară ar putea fi realizată, în cea mai mare parte, prin delegare către o agenție executivă. În acest caz, numai acțiunile de sprijinire a programului ar fi gestionate direct de către Comisie.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

Programul urmează să fie pus în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) [XXX]* al Parlamentului European și al Consiliului [Regulamentul privind performanța], care stabilește normele pentru urmărirea cheltuielilor și cadrul de performanță pentru buget, inclusiv măsurile de monitorizare, de evaluare și de raportare pentru toate programele.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse

Programul va fi pus în aplicare prin intermediul gestiunii directe. Se preconizează ca gestiunea să fie delegată unei agenții executive, urmând ca unele măsuri de sprijinire a programului să facă obiectul gestiunii directe de către Comisie. CINEA, în calitate de agenție executivă consacrată, dispune de structura și de procedurile necesare pentru a asigura continuarea gestionării MIE.

Programul va fi pus în aplicare în principal prin intermediul granturilor, care constituie instrumentul de finanțare adecvat pentru proiecte de amploare în domeniul infrastructurii și al producției de energie.

Strategia de control va fi stabilită în consecință și se va axa pe trei etape esențiale ale execuției granturilor, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului financiar, și anume: organizarea cererilor de propuneri și selecția propunerilor care corespund obiectivelor de politică ale programului; controale operaționale, de monitorizare și *ex ante* care vizează punerea în aplicare a proiectelor; achiziții publice, prefinanțare, plăți intermediare și finale, precum și controale *ex post* și plăți.

Se preconizează că această strategie de control va furniza rezultate de performanță în concordanță cu indicatorii avuți în vedere pentru prima iterație a programului:

~100 % execuție a creditelor de angajament și de plată;

~ 100 % din beneficiari informați la timp;

~100 % din granturi semnate la timp;

~ 100 % din plăți efectuate la timp;

~ risc la plată și la închidere, anual, sub pragul de semnificație de 2 %.

2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor

Riscurile identificate rămân, în mare măsură, identice cu cele identificate pentru versiunile anterioare ale programului, și anume:

Dezvoltarea priorităților esențiale (coridoare, proiecte de interes comun) mai lent decât s-a preconizat, din cauza gradului insuficient de absorbție pe piață sau a calității proiectelor prezentate;

Întârzieri în punerea în aplicare a proiectelor;

Indisponibilitatea datelor în materie de performanță sau probleme legate de calitatea datelor;

Posibile erori sau gestiunea defectuoasă a fondurilor UE, inclusiv riscul potențial de dublă finanțare și complexitatea normelor;

Riscuri externe care afectează în mod semnificativ infrastructura și/sau prioritățile, cum ar fi riscurile geopolitice sau evenimentele climatice majore;

Riscuri externe care afectează disponibilitatea finanțării sau condițiile de piață, în special în cazul unei reduceri a cererii în materie de infrastructură sau a ofertei de credite, așa cum s-a întâmplat în ultima criză financiară.

Se preconizează că vor rămâne valabile principalele funcții de control stabilite pentru iterația anterioară a programului, în condițiile acordării atenției cuvenite în ceea ce privește competitivitatea fluxului de proiecte, cu accent pus pe obiectivele de politică, precum și cu asigurarea implicării tuturor actorilor, a flexibilității bugetului și a unor controale *ex ante* și *ex post* coerente.

Abordarea riscurilor se va realiza prin acordarea atenției cuvenite în ceea ce privește competitivitatea și pregătirea fuxului de proiecte, cu accent pus pe contribuțiile proiectelor la obiectivele de politică și cu asigurarea unei implicări sistematice a tuturor actorilor, prin menținerea unei flexibilități bugetare corespunzătoare. Setul de controale *ex ante* și *ex post* va fi adaptat în funcție de nivelul perceput al riscurilor.

În acest sens, pe lângă controale se va efectua o evaluare anuală a riscurilor de la bază spre vârf, printr-o evaluare sistematică a cadrului de control, prin raportarea adecvată a abaterilor (excepții și registrul de neconformitate) și prin derularea de acțiuni corective în legătură cu recomandările formulate de Serviciul de audit intern, de Curtea de Conturi a Uniunii Europene sau de către autoritatea care acordă descărcarea de gestiune.

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)

Costul și beneficiile controalelor

În ipoteza că cea mai mare parte a programului va fi pusă în aplicare de agenția executivă CINEA, se va asigura un cost al controalelor comparabil cu cel al actualului MIE. Numărul limitat de granturi executate direct de serviciile Comisiei ar putea face obiectul unor costuri de control mai ridicate, din cauza valorilor individuale mai scăzute ale acestor granturi și a absenței economiilor de scară.

Pentru proiectele gestionate de agenția executivă, costul controlului pentru actualul MIE a fost împărțit între costul supravegherii efectuate la nivelul Comisiei și costul controalelor operaționale efectuate la nivelul organismului de implementare.

Costul controalelor efectuate la nivelul Comisiei, pentru ambele direcții generale implicate, este estimat la[31] aproximativ 0,1 % din creditele de plată operaționale la nivel de program.

[31] Această estimare nu include aspectele strategice și de politică aferente programului și nici supravegherea instrumentelor delegate MIE.

Aceste controale urmăresc să asigure o supraveghere eficientă și cursivă a agenției de către direcțiile generale responsabile, precum și gradul de încredere necesar la nivelul Comisiei.

În condiții constante, se preconizează că o creștere a costurilor de supraveghere la nivelul Comisiei reflectă cerințele extinse în ceea ce privește supravegherea agențiilor executive, precum și eforturile suplimentare legate de furnizarea de asigurări referitoare la modificările aduse programului.

CINEA prezintă un mediu de control stabil. Conform estimărilor, costul controalelor la nivelul agenției se încadrează în intervalul observat în perioada 2021-2024 sau se apropie de acest interval (între 0,9 % și 1,3 %). Cu toate acestea, consolidarea capacităților, necesară în vederea adaptării la modificările aduse programului sau în vederea adaptării procedurilor de control, poate conduce la creșterea costului controalelor. Beneficiile controalelor sunt următoarele:

- evitarea selectării unor propuneri mai puțin adecvate sau inadecvate;

- optimizarea planificării și a utilizării fondurilor UE, astfel încât să se mențină valoarea adăugată a UE;

- asigurarea calității acordurilor de grant, pentru a se evita erorile de identificare a entităților juridice, a se asigura calcularea corectă a contribuțiilor UE și a se ține seama de garanțiile necesare pentru o funcționare corectă a granturilor;

- detectarea de costuri neeligibile în etapa de plată;

- detectarea de erori care afectează legalitatea și regularitatea operațiunilor în etapa de audit;

- Sporirea fiabilității informațiilor furnizate Comisiei.

Va fi analizată posibilitatea de a introduce opțiuni simplificate în materie de costuri, sub rezerva unei evaluări costuri-beneficii pozitive în ceea ce privește efectul acestor opțiuni asupra ratei de eroare, asupra costurilor controalelor, precum și asupra eficacității și eficienței controalelor.

Nivelul de eroare estimat

Se preconizează că riscul estimat la momentul plății și la închidere rămâne sub 2 % anual, în același interval ca și ratele de eroare observate pentru MIE2.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

Direcțiile generale ale Comisiei care răspund de acțiunile finanțate în temeiul prezentului regulament se angajează să protejeze interesele financiare ale Uniunii în conformitate cu Strategia antifraudă a Comisiei [COM(2019) 196] final și cu planul de acțiune revizuit [COM(2023) 405 final].

Măsurile antifraudă vizează în special aplicarea de măsuri preventive antifraudă, anticorupție și împotriva oricăror alte activități ilegale; controale efective; recuperarea sumelor plătite în mod necuvenit și, în cazul în care se constată abateri, sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare, în conformitate cu Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2988/95 al Consiliului, cu Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului și cu Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului.

DG MOVE și ENER, precum și organismul de implementare CINEA, și-au actualizat strategiile antifraudă și planurile de acțiune conexe la nivel de direcție generală care

acoperă întreg ciclul de cheltuieli, ținând seama de proporționalitatea și de rentabilitatea măsurilor ce urmează a fi implementate, permițând o evaluare a riscurilor pe care le prezintă programul.

Cele trei servicii se vor asigura că abordarea lor în materie de gestionare a riscului de fraudă este utilizată în sensul identificării zonelor cu grad ridicat de risc, ținând cont de o analiză a rentabilității specifică sectorului efectuată de fiecare DG și de activitățile de prevenire a fraudei și de analiză a riscului derulate de OLAF.

Responsabilitatea monitorizării administrative a contractelor, a granturilor și a plăților aferente îi revine CINEA. Strategia antifraudă este actualizată o dată la doi ani, ultima actualizare fiind efectuată în 2024. Agenția își elaborează propriile măsuri antifraudă, inclusiv o strategie de audit *ex post*, pentru a evalua legalitatea și regularitatea operațiunilor subiacente și pentru a recupera sumele plătite în mod necuvenit. Anual, CINEA face obiectul unui audit efectuat de Curtea de Conturi Europeană, care vizează imaginea corectă și fidelă a conturilor și legalitatea și regularitatea operațiunilor subiacente (venituri și cheltuieli), iar agenția face anual obiectul procedurilor de descărcare de gestiune ale Parlamentului European și ale Consiliului UE.

Contractele pentru granturi și achiziții încheiate de direcțiile generale responsabile cu punerea în aplicare sau de CINEA se vor baza pe modele standard, care vor stabili măsurile antifraudă general aplicabile, inclusiv competența de a desfășura auditurile, controalele la fața locului și inspecțiile menționate mai sus. Comisia, reprezentanții acesteia și Curtea de Conturi au competența de a audita, pe baza documentelor și la fața locului, toți beneficiarii de granturi, contractanții și subcontractanții care au primit fonduri din partea Uniunii.

Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) este autorizat să efectueze controale și inspecții la fața locului la operatorii economici care beneficiază direct sau indirect de o astfel de finanțare, în conformitate cu procedurile prevăzute în Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96, cu scopul de a stabili existența unei fraude, a unui act de corupție sau dacă a avut loc orice altă activitate ilegală care aduce atingere intereselor financiare ale Uniunii în legătură cu un acord de grant sau cu o decizie de acordare a unui grant sau în legătură cu un contract de finanțare din partea Uniunii. Parchetul European (EPPO) va avea accesul necesar pentru a-și exercita competențele în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1939 al Consiliului.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate) - linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif[32].	din partea țărilor AELS[33]	din partea țărilor candidate și potențial candidate[34]	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
2	05 01 01 Cheltuieli de sprijin pentru MIE (Transport, Energie, Mobilitate militară)	/Nedif.	NU	DA	DA	NU
2	05 02 01 01 - MIE Transporturi	Dif.	NU	DA	DA	NU
2	05 02 01 02 - MIE Mobilitate militară	Dif.	NU	DA	DA	NU
2	05 02 02 - MIE Energie	Dif.	NU	DA	DA	NU

32 Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.
33 AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.
34 Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	2

			Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	**TOTAL CFM 2028-2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Credite operaționale										
05 02 01 01– MIE Transport	Angajamente	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Plăți	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – MIE Mobilitate militară	Angajamente	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Plăți	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – MIE Energie	Angajamente	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Plăți	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice										
05 01 01	Cheltuieli de sprijin pentru MIE (Transport, Energie, Mobilitate militară)	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

TOTAL credite	Angajamente	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
pentru DG MOVE/ENER	Plăți	=2a+2b+3								

Rubrica din cadrul financiar multianual	**4**	„Cheltuieli administrative”[35]

DG		Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**	**TOTAL CFM 2028-2034**
• Resurse umane		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Alte cheltuieli administrative		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTAL DG MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[35] Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 4 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

		Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**	**TOTAL CFM 2028-2034**
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-4	Angajamente								
din cadrul financiar multianual	Plăți								

milioane EUR (cu trei zecimale)

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale (nu se completează pentru agențiile descentralizate)

Indicatorii de realizare și de rezultat în scopul monitorizării progreselor și realizărilor prezentului program vor corespunde indicatorilor comuni prevăzuți în Regulamentul (UE) [XXX] * al Parlamentului European și al Consiliului [Regulamentul privind performanța].

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

CREDITE VOTATE	Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**	**TOTAL 2028-2034**
RUBRICA 4								
Resurse umane	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Alte cheltuieli administrative	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Subtotal de la RUBRICA 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
În afara RUBRICII 4								
Resurse umane	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Subtotal în afara RUBRICII 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTAL	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)

CREDITE VOTATE	Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0	0	0	0
• Personal extern (în ENI)								
20 02 01 (AC, END din „pachetul global")		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0	0	0	0
Admin. Linie de sprijin	– la sediu	0	0	0	0	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7		0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTAL		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Necesarul total de resurse umane

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE		Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)								
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegațiile UE)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0	0	0	0
• Personal extern (în echivalent normă întreagă)								
20 02 01 (AC, END din „pachetul global")		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0	0	0	0
Admin. Linie de sprijin	– la sediu	0	0	0	0	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 4		0	0	0	0	0	0	0

Cheltuieli de sprijin pentru Secretariat, pentru evaluarea performanței	40	40	40	40	40	40	40
TOTAL	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Având în vedere situația dificilă per ansamblu de la rubrica 4, atât în ceea ce privește personalul, cât și nivelul creditelor, necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite în cadrul DG-ului sau al altor servicii ale Comisiei.

Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii (în ENI):

•	• **Personal ce urmează să fie acoperit de personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei**	• **În mod excepțional, personal suplimentar***		
•	•	• **Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7 sau Cercetare**	• **Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA**	• **Personal ce urmează să fie finanțat din taxe**
Posturi din schema de personal	61		N/A	
Personal extern (AC, END, INT)	32		10*	

*Cele 10 noi posturi ENI corespund celor 10 posturi care urmează să fie primite în 2028 pentru Secretariat pentru evaluarea performanței, în cadrul liniei bugetare 02 01 21 02, astfel cum s-a convenit între colegiuitori pe parcursul negocierilor pentru Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare).

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	• Elaborarea de politici si strategie • Sprijin pentru foruri regionale și tematice destinate identificării proiectelor de interes comun și a proiectelor de interes reciproc • Coordonarea și colaborarea cu toate părțile interesate (state membre, țări terțe, alte DG și alte instituții UE, foruri tematice și regionale etc.) • Elaborarea programului de lucru • Procese de selecție • Gestionarea cererilor anuale de propuneri și selectarea proiectelor care vor beneficia de sprijin financiar din partea UE • Gestionarea operațională și financiară a proiectelor • Evaluări

Personal extern	• Sprijin pentru foruri regionale și tematice destinate identificării proiectelor de interes comun și a proiectelor de interes reciproc • Sprijin pentru procesele de selecție • Sprijin pentru gestionarea cererilor anuale de propuneri și selectarea proiectelor care vor beneficia de sprijin financiar din partea UE • Sprijin pentru gestiune financiară și de proiect • Sprijin pentru organizarea evaluărilor

3.2.5. Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**	**TOTAL CFM 2028-2034**
RUBRICA 4								
Cheltuieli IT* (corporative)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Subtotal de la RUBRICA 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
În afara RUBRICII 4								
Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Subtotal în afara RUBRICII 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTAL	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*Cheltuielile IT de la rubrica 4 s-au calculat cu respectarea instrucțiunii DG BUDG: număr de ENI înmulțit cu 8 200 EUR per ENI.

3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea este în concordanță cu propunerea privind CFM 2028-2034

Propunerea/inițiativa:

– ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților

– ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**	Total

A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

– ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

– ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

  – ☐ asupra resurselor proprii

  – ☐ asupra altor venituri

  – ☐ vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei[36]						
		Anul **2028**	Anul **2029**	Anul **2030**	Anul **2031**	Anul **2032**	Anul **2033**	Anul **2034**
Articolul …….								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) va continua să sprijine instrumente informatice care s-au dovedit a fi esențiale pentru gestionarea eficientă și transparentă a proiectelor. Instrumente precum Spațiul unic pentru schimbul electronic de date (*Single Electronic Data Interchange Area* – SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (sau o altă soluție de tip Business Intelligence și Data Analytics care sprijină vizualizarea, explorarea și analizarea datelor), platforma de transparență (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey și ARACHNE sunt esențiale în acest sens. În plus, MIE va continua să sprijine activitățile de punere în aplicare realizate de Comisie în legătură cu o serie de sisteme informatice și medii de schimb de informații prevăzute prin legislația și inițiativele

[36] În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

Uniunii, cum ar fi ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI etc.

SEDIA, prin intermediul Portalului pentru oportunități de finanțare și ofertare, asigură un punct de intrare unic pentru procesele de finanțare și de achiziții, centralizând datele participanților și reducând activitățile manuale. eGrants acoperă întregul ciclu de viață al grantului, asigurând coerența și trasabilitatea. Map-IT permite codificarea atât a indicatorilor calitativi, cât și a celor cantitativi ai proiectelor, pentru a sprijini operațiunile de raportare tematică și la nivel de țară. CIRCABC facilitează gestionarea colaborativă a documentelor, având funcție de control al versiunilor și de acces multilingv. EUSurvey este utilizat pentru colectarea structurată a datelor, iar ARACHNE îmbunătățește monitorizarea proiectelor prin identificarea potențialelor riscuri de fraudă prin date și indicatori de risc îmbunătățiți.

TENtec, sistemul informatic pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), furnizează hărți interactive și rapoarte actualizate pentru a sprijini transparența, procesul decizional în cunoștință de cauză și sensibilizarea publicului. TENtec colectează și stochează informații geografice, financiare și istorice cu privire la infrastructura rețelei de transport a UE și a țărilor învecinate în scopul planificării, al luării deciziilor politice și al monitorizării punerii în aplicare a programului TEN-T. TENtec este un sistem impus de Regulamentul (UE) 2024/1679. Elaborat împreună cu statele membre și cu părțile interesate, acesta oferă o imagine de ansamblu cuprinzătoare a politicii TEN-T, a instrumentelor de asistență pentru monitorizarea proiectelor, sprijinind modelarea și planificarea viitoare în sectorul transporturilor. TENtec include, de asemenea, date privind mobilitatea militară și infrastructura pentru combustibili alternativi, ambele sprijinind prioritățile politice relevante și poate să integreze diferite tipuri de date de politică pentru care este necesară geolocalizarea.

Legat de TENtec, Observatorul european privind combustibilii alternativi (EAFO) este un instrument informatic esențial care sprijină monitorizarea tranziției către o mobilitate durabilă, astfel cum se prevede, de exemplu, în Regulamentul (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi. EAFO furnizează date și statistici cuprinzătoare și actualizate privind infrastructura pentru combustibili alternativi, adoptarea vehiculelor și măsurile de politică naționale la nivelul UE. EAFO servește drept instrument informatic care sprijină punerea în aplicare a obligațiilor legale în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1804, cum ar fi punctul de acces comun al UE pentru datele privind combustibilii alternativi.

EMI-ECS este un instrument informatic utilizat pentru selectarea și contractarea experților externi implicați în evaluarea propunerilor. QlikSense este un instrument utilizat în scop statistic și de monitorizare a proiectelor. Platforma de transparență și TP Viewer sunt instrumente utilizate pentru a furniza publicului informații și statistici privind proiectele finanțate.

Platforma European Single Sky (ESSKY) sprijină părțile interesate în punerea în aplicare a sistemului de performanță și de tarifare aferent aplicației Cerul unic european (*Single European Sky* – SES). Aceasta asigură acces la informații relevante prin intermediul bibliotecilor și oferă funcționalitatea de depunere a documentelor.

Sistemul aferent Platformei indicatorilor-cheie de performanță pentru administratorii infrastructurii feroviare europene (PRIME KPI) permite monitorizarea indicatorilor-cheie de performanță referitori la transportul feroviar. Sistemul oferă o platformă de raportare pentru administratorii de infrastructură.

Sistemul Uniunii Europene de gestionare a acreditărilor de securitate pentru C-ITS (CCMS

al UE) sprijină implementarea sistemelor și tehnologiilor C-ITS în Europa. Acesta se bazează pe elemente centrale pentru a sprijini interoperabilitatea securizată la nivel european. Rolurile Comisiei în cadrul CCMS al UE sunt definite în Directiva 2010/040/UE privind sistemele de transport inteligente.

Mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim, un cadru juridic și tehnic de armonizare a formalităților de natură administrativă derulate între operatorii maritimi și autorități în timpul escalelor în port efectuate în Uniune, a fost instituit prin Regulamentul (UE) 2019/1239. Acesta este format dintr-o rețea de ghișee unice naționale în domeniul maritim, completată de componente și servicii informatice comune gestionate de Comisie.

Mediul de schimb electronic de informații referitoare la transportul de mărfuri (eFTI) reprezintă o arhitectură informatică descentralizată la nivelul UE, instituită prin Regulamentul (UE) 2020/1056. Acest mediu va sprijini schimbul de informații între operatori și autoritățile competente pentru efectuarea de operațiuni de verificare a conformității cu șase regulamente și directive ale UE în domeniul transporturilor și cu peste 170 de acte juridice naționale care reglementează transportul de mărfuri în statele membre.

Aplicația Galileo Green Lane (soluție privind culoarele verzi) monitorizează starea traficului la punctele de trecere a frontierei TEN-T pentru transportul rutier de mărfuri și timpul de deplasare pentru transportul feroviar de marfă pe coridoarele TEN-T. Aplicația le oferă autorităților de frontieră și transportatorilor vizibilitate cu privire la situația de la punctul de trecere a frontierei, permițându-le acestora să vadă punctele de trecere suprasolicitate. Galileo Green Lane permite punctelor de trecere a frontierei să respecte cerințele referitoare la „culoarele verzi”, și anume să asigure un flux de trafic cu timp de traversare a punctului de trecere în cel mult 15 minute.

Spațiul european comun al datelor privind mobilitatea (EMDS) ar trebui să permită descoperirea și schimbul de date din surse de date existente și viitoare referitoare la transport și mobilitate. În Comunicarea privind EMDS (COM/2023/751 final), Comisia a subliniat că una dintre componentele principale ale acestui spațiu este un portal de (meta)date unde toate ecosistemele de date relevante ar putea partaja metadate aferente tipurilor de date pe care le gestionează, alături de condițiile de acces aplicabile.

4.2. Date

Instrumentele digitale sprijinite în cadrul MIE sunt de natură foarte diferită, vizează diferite moduri de transport și actori diferiți care fac schimb de informații (servicii ale Comisiei, beneficiari, autorități naționale, parteneri de afaceri etc.). Prin urmare, prin aceste instrumente se prelucrează o gamă extrem de largă de date diferite. În general, se aplică principiul „doar o singură dată”, asigurându-se reutilizarea maximă a datelor și evitarea introducerii repetitive a datelor, partajarea datelor fiind efectuată în condiții de siguranță și securitate.

4.3. Soluții digitale

Toate instrumentele descrise sunt concepute pentru a promova coerența, pentru a spori eficiența și pentru a asigura interoperabilitatea, consolidând astfel calitatea de ansamblu a proceselor care stau la baza serviciilor Comisiei referitoare la MIE și sprijină implementarea fără sincope a pieței unice.

4.4. Evaluarea interoperabilității

Toate instrumentele digitale descrise sunt deja utilizate de părțile interesate. Acestea și-au demonstrat capacitatea robustă în materie de interoperabilitate prin tehnici standardizate de schimb de informații.

În ceea ce privește Spațiul european comun al datelor privind mobilitatea, Comisia lucrează la detaliile implementării acestuia.

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Instrumentele digitale descrise funcționează în mod eficace, iar eventualele modificări sau îmbunătățiri viitoare vor fi implementate în mod controlat și etapizat pentru a asigura continuitatea și pentru a evita orice fel de perturbare a operațiunilor sau disfuncționalitate în punerea în aplicare a regulamentului.