



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 19.10.2011
COM(2011) 665 final

2011/0302 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que institui o Mecanismo Interligar a Europa

{SEC(2011) 1262 final}

{SEC(2011) 1263 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Em 29 de Junho de 2011, a Comissão adoptou uma proposta relativa ao próximo quadro financeiro plurianual para o período de 2014-2020¹: «Um orçamento para a estratégia Europa 2020». Na sua proposta, a Comissão decidiu propor a criação de um novo instrumento integrado para investir nas infra-estruturas prioritárias da UE nos sectores dos transportes, da energia e das telecomunicações: o Mecanismo Interligar a Europa (a seguir designado por CEF, do inglês *Connecting Europe Facility*).

Redes de transportes, de energia e digitais inteligentes, sustentáveis e totalmente interligadas são uma condição necessária para a realização do mercado único europeu. Além disso, os investimentos em infra-estruturas essenciais com forte valor acrescentado europeu podem promover a competitividade da Europa num contexto económico difícil, marcado por um crescimento lento e orçamentos públicos de contenção. Por último, esses investimentos em infra-estruturas são também fundamentais para a UE atingir os seus objectivos em matéria de crescimento sustentável, enunciados na estratégia Europa 2020, assim como os objectivos «20-20-20» fixados no âmbito da política energética e climática².

O presente regulamento estabelece as disposições que regem o CEF. Baseia-se no trabalho realizado para preparar a revisão do quadro político dos três sectores (transportes, energia e telecomunicações) para o próximo quadro financeiro plurianual (2014-2020). Em conformidade com o artigo 170.º do TFUE, propõem-se novas orientações em cada sector consonantes com o CEF. Por conseguinte, as orientações revistas para os transportes, a energia e as telecomunicações, por um lado, e o CEF, por outro, formam um pacote regulamentar coerente.

Nos últimos dez anos, os gastos com infra-estruturas na Europa têm, em média, baixado. A crise económica e financeira veio, no entanto, despertar novamente o interesse pela necessidade de investir nas infra-estruturas. Durante a crise económica, os investimentos específicos na renovação ou na construção de infra-estruturas constituíram uma parte importante dos planos de estímulo e de relançamento da economia aos níveis da UE e dos Estados-Membros, como forma de apoiar a procura agregada, garantindo ao mesmo tempo um retorno a longo prazo sobre o dinheiro investido. Mais importante ainda, a crise mostrou que as infra-estruturas são cruciais para o futuro económico da Europa.

Um mercado único verdadeiramente integrado, como indicava o Relatório Monti³, não será possível sem uma ligação fluida entre todas as suas componentes. As ligações de transportes, as redes eléctricas e as redes de banda larga são vitais para o bom funcionamento de uma zona

¹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Um orçamento para a estratégia Europa 2020», COM(2011)500 Final de 29.6.2011.

² Redução de 20 % das emissões de gases com efeito de estufa, quota de 20 % de energias renováveis no consumo final de energia da UE e 20 % de aumento da eficiência energética até 2020.

³ «Uma nova estratégia para o mercado único – ao serviço da economia e da sociedade europeias». Relatório apresentado por Mario Monti ao Presidente da Comissão Europeia, 9 de Maio de 2010, pp. 64-65.

económica integrada e para a sua coesão social e territorial. No entanto, embora a integração regulamentar avance na UE e os mercados se tornem mais integrados, mais recentemente no sector da energia, com a adopção e a entrada em vigor do terceiro pacote de medidas de liberalização, sente-se a falta de interconexões físicas transfronteiras. Faltam elos de ligação, nomeadamente nos novos Estados-Membros, o que cria linhas divisórias entre o centro e as periferias da União Europeia e dificulta o desenvolvimento das trocas comerciais intra-União ou o crescimento de novos sectores económicos, como o comércio electrónico.

Os investimentos necessários, que são consideráveis, foram identificados. No sector da energia, a proposta de regulamento que estabelece orientações para a implantação das infra-estruturas energéticas europeias prioritárias (a seguir designadas por «orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias») define doze corredores e zonas prioritários em matéria de infra-estruturas, quatro para cada sector, para o transporte de electricidade e gás, assim como a implantação de redes eléctricas inteligentes, de auto-estradas da electricidade e redes transfronteiras de dióxido de carbono. A rede energética europeia exige investimentos na ordem do 1 000 000 de milhões até 2020, dos quais se estima que, só para as redes de electricidade e gás de importância europeia, sejam necessários cerca de 200 000 milhões de EUR de investimentos. Desse investimento total, 100 000 milhões de EUR provirão exclusivamente do mercado, ao passo que os restantes 100 000 milhões de EUR exigirão uma acção pública para alavancar os investimentos necessários.

No sector dos transportes, foi definida uma rede “nuclear” (a seguir «rede principal») utilizando um método de planeamento pan-europeu. Essa rede principal, composta por corredores que transportam o tráfego de mercadorias e passageiros de forma altamente eficiente e com fraca produção de emissões, faz uma utilização intensiva da infra-estrutura existente. Com a construção dos elos em falta e a redução dos estrangulamentos e através da utilização de serviços mais eficientes nas combinações multimodais, a rede suportará o grosso dos fluxos de transporte no mercado único. O custo do desenvolvimento das infra-estruturas da UE de modo a poderem responder à procura de transportes foi estimado em mais de 1,5 biliões de EUR para o período de 2010-2030 para a totalidade das redes de transportes dos Estados-Membros da UE. A conclusão das redes transeuropeias de transportes exige cerca de 500 000 milhões de EUR até 2020, metade dos quais (250 000 milhões) serão necessários para construir as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos na rede principal.

Para as redes de telecomunicações, a eliminação dos estrangulamentos (digitais) que impedem a conclusão do mercado único digital é um objectivo primordial. Para isso, é necessário melhorar toda a rede de banda larga e estabelecer plataformas de infra-estruturas de serviços digitais que permitam a implantação digital coerente de serviços públicos europeus. Na verdade, estas redes, físicas ou baseadas em serviços, são vectores essenciais de um crescimento inteligente. No quadro da Agenda Digital, todos os europeus devem ter acesso à banda larga básica até 2013 e à banda larga rápida e ultra-rápida até 2020. Em Setembro de 2010, a Comissão apresentou as medidas gerais necessárias para mobilizar até 270 000 milhões de EUR de investimentos para levar a todas as famílias e empresas europeias a banda larga ultra-rápida até 2020. Nas circunstâncias actuais, uma parte dessas necessidades de investimento será assegurada pelo sector privado. Os investimentos necessários para atingir esses objectivos estão estimados em cerca de 270 000 milhões de EUR. No entanto, na ausência de intervenção da União, prevê-se que o investimento do sector privado não ultrapasse os 50 000 milhões de EUR no período que medeia até 2020, o que representa um défice de investimento de cerca de 220 000 milhões de EUR. Como os benefícios sociais do

investimento em infra-estruturas digitais ultrapassam de longe o incentivo ao investimento privado, é necessária uma intervenção pública focalizada para estimular o mercado.

A análise efectuada pelos serviços da Comissão na preparação do presente regulamento mostrou que, embora se espere que o mercado e os orçamentos nacionais contribuam de forma importante para a construção das infra-estruturas necessárias através dos investimentos adequados e de mecanismos de formação de preços, alguns investimentos em infra-estruturas não terão lugar ou serão adiados para bem depois de 2020, se a UE não intervier. Por conseguinte, é necessária uma contribuição significativa do orçamento da UE no próximo quadro financeiro plurianual para garantir a realização efectiva das prioridades da UE em matéria de infra-estruturas.

Para aumentar o impacto dos recursos orçamentais da UE, a Comissão propõe que se tire mais sistematicamente partido da utilização de instrumentos financeiros inovadores que ofereçam uma alternativa às tradicionais subvenções de financiamento e supram as lacunas de financiamento para os investimentos estratégicos. Uma importante característica dos instrumentos financeiros inovadores reside no facto de criarem um maior efeito multiplicador sobre o orçamento da UE do que os instrumentos tradicionais, facilitando e atraindo outras fontes de financiamento públicas e privadas para projectos de interesse europeu. Potenciam o investimento e, conseqüentemente, ampliam o impacto do orçamento da UE.

Baseando-se na experiência adquirida com os instrumentos financeiros previstos pelo actual quadro financeiro, instaurados em cooperação com o Banco Europeu de Investimento (BEI), como o instrumento de garantia de empréstimos para projectos de redes transeuropeias de transporte (a seguir designado por LGTT), a Comissão propõe-se pôr em prática uma parte significativa das suas intervenções no âmbito do CEF através de instrumentos financeiros. Em particular, a iniciativa da estratégia Europa 2020 que consiste na emissão de obrigações para financiamento de projectos⁴ será utilizada para assegurar os investimentos necessários para projectos de infra-estruturas com interesse estratégico europeu fundamental.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO

2.1 Consulta e pareceres de peritos

O presente regulamento baseia-se nos resultados de uma ampla consulta às partes interessadas, às instituições e organismos da UE, aos Estados-Membros, às autoridades regionais ou locais, aos parceiros sociais e económicos, a especialistas académicos e a instituições internacionais. Foram tidos em conta os resultados das avaliações intercalares efectuadas aos programas de 2007-2013 e as conclusões de uma vasta série de estudos e pareceres de peritos.

Para os três sectores, as propostas mereceram das partes interessadas os seguintes comentários/contributos:

⁴ COM(2011)xxx relativa ao lançamento da fase-piloto da iniciativa «Obrigações para projectos» da estratégia Europa 2020.

As consultas revelaram a existência de um amplo consenso quanto ao facto de a aceleração do desenvolvimento de infra-estruturas com valor acrescentado europeu exigir um maior apoio da UE.

As partes interessadas apelaram a que os financiamentos da UE produzam um maior efeito de alavanca em favor dos objectivos políticos das redes transeuropeias através, por exemplo, de uma melhor coordenação entre os diferentes instrumentos financeiros, nomeadamente o Fundo de Coesão e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), os programas para as redes europeias e as intervenções do BEI.

A ampliação da carteira de instrumentos financeiros disponíveis é vista pelas partes interessadas como um meio de melhor ajustar o apoio às necessidades particulares de um projecto, de permitir a estruturação eficaz dos projectos e de atrair novos investidores. A planeada iniciativa «Obrigações para Projectos» é particularmente adequada para investimentos mais avultados no quadro do CEF.

2.2 Avaliação de impacto

O regulamento proposto foi objecto de uma avaliação de impacto no que respeita às possíveis opções de implementação do CEF enquanto iniciativa política, ou seja, opções no que respeita à definição das regras operacionais do CEF. A avaliação de impacto partiu do objectivo geral do CEF proposto na Comunicação relativa ao quadro financeiro plurianual, intitulada «Um orçamento para a estratégia Europa 2020»⁵ - acelerar o desenvolvimento das infra-estruturas de que a UE necessita para atingir os objectivos da estratégia Europa 2020 assim como os objectivos «20-20-20» em matéria de energia e alterações climáticas – e baseou-se nos contributos fornecidos pelas partes interessadas no âmbito das consultas e em estudos de avaliação dos actuais programas da UE que concedem apoio financeiro ao desenvolvimento das RTE.

O foco principal da avaliação dos impactos das possíveis opções políticas foi a consecução, da maneira mais eficaz, eficiente e coerente possível, de dois objectivos específicos principais:

- 1) Aumentar a capacidade potenciadora dos fundos da UE – definindo formas, métodos e regras de financiamento que garantam o máximo potencial de atracção de investimento público e privado para projectos com dimensão europeia e de mercado único, em particular as redes prioritárias que devem ser implantadas até 2020 e os projectos em que há mais garantia de valor acrescentado europeu, incluindo, se necessário, os que se realizem em países terceiros;
- 2) Facilitar a conclusão atempada dos projectos co-financiados pela UE – definindo mecanismos de monitorização e avaliação que premeiem o bom desempenho e penalizem a utilização não eficaz dos fundos da UE.

Ao mesmo tempo, a avaliação das opções políticas teve de ter em conta dois grandes objectivos políticos conexos da União: por um lado, a consecução dos objectivos políticos específicos dos sectores no domínio das infra-estruturas, definidos nos artigos 170.º e 171.º do

⁵ COM(2011)500.

TFUE, e, por outro, a simplificação das regras de financiamento da UE através da exploração das sinergias dentro de cada sector e entre os sectores, com a qual a Comissão se comprometeu firmemente⁶. Atendendo a que estes dois objectivos políticos não são, no entanto, totalmente compatíveis, encontrar o justo equilíbrio entre a coerência com os objectivos políticos dos sectores e a maximização das sinergias foi um princípio essencial tido em conta na avaliação das opções que definem as regras operacionais do CEF.

Inicialmente, foram consideradas nove opções políticas principais, partindo da fundamentação central que está na base da decisão da Comissão de propor a criação do Mecanismo Interligar a Europa, a saber, a simplificação do quadro de financiamento actualmente em vigor na UE tirando partido das sinergias sectoriais. As opções políticas assentaram em combinações de cenários que correspondiam a três hipóteses de base para a simplificação das regras de financiamento – harmonização mínima, máxima e variável (ou «à la carte») das regras sectoriais – nos dois domínios de intervenção política correspondentes aos dois principais objectivos específicos atrás identificados – potenciação dos investimentos e execução dos programas.

A gama de opções cobria, assim, um largo espectro. Num extremo, a harmonização mínima quer da potenciação dos investimentos quer da execução dos programas, que remetia para uma situação em que seriam estabelecidas regras e estruturas específicas completamente distintas para fornecer o apoio financeiro da UE no quadro do CEF em cada sector. No outro extremo, situava-se a opção política caracterizada pela harmonização máxima quer das regras de potenciação dos investimentos quer das regras de execução dos programas, o que remetia para uma situação em que os três sectores dispunham de regras de financiamento e de estruturas de gestão dos programas totalmente comuns para a utilização dos fundos a título do CEF. Entre estes dois extremos, as restantes opções previam situações em que os sectores partilhavam certas regras e estruturas enquanto outras permaneciam distintas e específicas de cada sector, ou seja, a combinação da harmonização máxima ou variável das regras num domínio de intervenção política com a harmonização variável ou mínima das regras sectoriais noutra domínio.

A avaliação dos impactos destas opções políticas, no que respeita à realização dos objectivos acima mencionados, conduziu à conclusão de que duas das opções consideradas eram as que melhor garantiam que o CEF, através das suas regras operacionais, apoiaria o desenvolvimento acelerado das infra-estruturas de interesse europeu:

- a opção em que a harmonização das regras seria variável – ou seja, com um número de regras comuns e mantendo-se um número de regras específicas dos sectores – tanto no domínio da potenciação dos investimentos como no da execução dos programas – seria a melhor opção do ponto de vista da coerência com todos os objectivos políticos pertinentes da UE;

- a opção que prefere uma harmonização variável das regras de potenciação dos investimentos juntamente com uma harmonização máxima das regras de execução dos programas poderá revelar-se mais eficiente do ponto de vista dos custos.

No entanto, a segunda opção poderá ter um impacto negativo a mais longo prazo no que respeita à capacidade para responder a situações específicas dos sectores, em particular no que

⁶ Comunicações da Comissão relativas à reapreciação do orçamento (COM(2010) 700), à regulamentação inteligente (COM (2010) 543) e a «Um orçamento para a estratégia Europa 2020» (COM(2011) 500).

respeita à programação dos fundos, e poderá, a longo prazo, anular as economias de custos iniciais. Assim, acabou por se concluir que um certo grau de flexibilidade sectorial também na definição das regras do CEF no domínio da execução dos programas seria a melhor opção para garantir os objectivos do mecanismo.

As disposições relativas à utilização dos fundos a título do CEF constantes do presente regulamento foram elaboradas com base nas considerações e conclusões destacadas na avaliação de impacto acima mencionada.

2.3 Valor acrescentado europeu do CEF

O processo de consulta das partes interessadas, assim como a análise efectuada na avaliação de impacto, sublinharam que o valor acrescentado do CEF enquanto quadro de financiamento comum será quádruplo:

- (1) Um quadro comum irá simplificar o quadro legal da UE respeitante ao financiamento das infra-estruturas das redes transeuropeias (RTE). Além disso, garante uma abordagem coerente do financiamento dos projectos pela UE no conjunto dos três sectores.
- (2) Ao mesmo tempo, um único fundo e um único quadro europeu de financiamento das infra-estruturas representam uma abordagem coerente e transparente do financiamento pela UE que oferece segurança e, por isso, tem um enorme potencial para atrair mais financiamento do sector privado. Os instrumentos financeiros estarão disponíveis de um modo centralizado e coordenado, atraindo e melhorando a eficácia da relação com os investidores privados e com as instituições financeiras parceiras.
- (3) Além disso, a interdependência cada vez maior entre os projectos de infra-estruturas, as redes e os sectores económicos permitirá a realização de economias de escala. Um quadro europeu integrado de financiamento das infra-estruturas permitirá explorar as sinergias entre os diversos sectores ao nível do desenvolvimento e da execução dos projectos, permitindo economias de custos e/ou uma exploração mais eficiente e retornos mais elevados.
- (4) Por último, mas não menos importante, um quadro comum tira partido da experiência e da partilha das melhores práticas nos diferentes sectores, possibilitando uma aplicação dos fundos da UE mais eficaz e eficiente em todos os sectores.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

As redes transeuropeias estão previstas no artigo 170.º do TFUE, que especifica: “[...]a União contribuirá para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias nos sectores das infra-estruturas dos transportes, das telecomunicações e da energia”. O direito da UE de intervir no domínio do financiamento das infra-estruturas está previsto no artigo 171.º, nos termos do qual a União “pode apoiar projectos de interesse comum que beneficiem do apoio dos Estados-Membros, [...], em especial sob a forma de estudos de viabilidade, de garantias de empréstimo ou de bonificações de juros”. O artigo 172.º do TFUE estipula que “[a]s orientações e outras medidas a que se refere o n.º 1 do artigo 171.º serão adoptadas pelo

Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões”.

Na sua Comunicação relativa à reapreciação do orçamento, a Comissão sublinhou a importância de utilizar o orçamento da UE para “colmatar lacunas decorrentes da dinâmica do processo de tomada de decisões a nível nacional, respondendo de modo mais eficiente a desafios transfronteiriços em domínios como as infra-estruturas, a mobilidade, a coesão territorial [...] – lacunas que prejudicariam os interesses da UE no seu conjunto”⁷. No planeamento e financiamento de infra-estruturas, os Estados-Membros tendem a atribuir prioridade principalmente aos projectos com maior pertinência nacional, sendo que nem sempre estes projectos coincidem com os transfronteiras, que representam maior valor acrescentado para os cidadãos ao nível mais geral da UE⁸. A despesa agregada da União Europeia e dos Estados-Membros deve corresponder a uma execução eficiente dos projectos, garantir uma escala adequada para os investimentos e promover sinergias.

O instrumento legislativo e o tipo de medida (ou seja, o financiamento) são ambos definidos no TFUE, que fornece a base legal para o CEF e determina que as tarefas, os objectivos prioritários e a organização das redes transeuropeias podem ser definidos em regulamentos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta da Comissão para o próximo quadro financeiro plurianual inclui uma proposta de 50 000 milhões de EUR⁹ para o período de 2014–2020, dos quais 10 000 milhões de EUR, provenientes do Fundo de Coesão, se destinam a infra-estruturas de transporte.

CEF	40 000 M€
• Energia	9 100 M€
• Transportes	21 700 M€
• Telecomunicações/Serviços digitais	9 200 M€
Montante transferido do Fundo de Coesão para infra-estruturas de transporte	10 000 M€
Total	50 000M€

A experiência com o quadro financeiro actual mostra que muitos Estados-Membros, que são elegíveis para o Fundo de Coesão, têm dificuldades em conceber e implementar projectos complexos de infra-estruturas de transporte transfronteiras. Por conseguinte, para o próximo

⁷ COM(2010)700, p. 5.

⁸ Ver os relatórios das Avaliações de Impacto das Orientações revistas para a RTE-T, SEC(2011)xxx, das Orientações revistas para a RTE-E, SEC(2011)xxx, e das Orientações para a RTE-e (comunicações electrónicas), SEC(2011)xxx.

⁹ Valores expressos a preços constantes de 2011. Os montantes correspondentes expressos em preços correntes podem ser vistos na Ficha Financeira Legislativa.

quadro financeiro plurianual, a Comissão propõe que, embora o Fundo de Coesão continue a apoiar os Estados-Membros cujo rendimento nacional bruto (RNB) por habitante é inferior a 90% da média da UE27 no que toca a investimentos nas redes transeuropeias de transportes e no ambiente, parte das verbas do Fundo de Coesão (10 000 M€) seja utilizada para financiar projectos de transportes na rede principal de transportes nos Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa.

5. RESUMO DO CONTEÚDO DO REGULAMENTO

5.1 Um quadro único para os investimentos nas prioridades da UE em matéria de infra-estruturas

A experiência passada com o financiamento das infra-estruturas através dos quadros financeiros para as RTE, do Plano de Relançamento da Economia Europeia e dos Fundos de Coesão e Estruturais mostra que a UE pode inculcar valor acrescentado nas infra-estruturas. Existe um consenso entre as partes interessadas de que, num cenário em que tudo se mantenha como até aqui, a Europa possa não ser capaz de mobilizar em tempo útil os investimentos necessários para modernizar as suas redes de infra-estruturas e construir os elos em falta.

Na sequência da crise financeira, os orçamentos públicos dos Estados-Membros debatem-se com a necessidade de saneamento das finanças públicas. As despesas de investimento têm sofrido muitas vezes cortes substanciais, tendo os gastos com projectos de investimentos em infra-estruturas sido suspensos ou adiados. Ao mesmo tempo, as perspectivas de acelerar os investimentos provenientes de fontes privadas são incertas. Para além dos condicionalismos de ordem financeira, os obstáculos regulamentares também atrasam ou impedem a execução dos projectos de infra-estruturas necessários. Neste contexto, o quadro actual da UE para financiamento das infra-estruturas não parece adequado para fornecer uma resposta eficaz. Os fundos encontram-se dispersos por vários programas, o que impede a plena exploração das sinergias entre programas e sectores.

Ao reformular a sua estratégia de financiamento das infra-estruturas, a Comissão visou os seguintes objectivos:

- Garantir a implantação atempada e assente numa boa relação custo-eficácia das redes essenciais de infra-estruturas prioritárias nos sectores da energia, dos transportes e das TIC, identificadas no pacote de medidas para as infra-estruturas energéticas, no Livro Branco para um sector dos transportes competitivo e sustentável¹⁰ e na Agenda Digital para a Europa.
- Maximizar as sinergias entre os programas para os sectores energético, dos transportes e das TIC, para que o financiamento responda a uma estratégia política coerente e os projectos sejam seleccionados de acordo com critérios harmonizados claros.
- Reforçar a capacidade dos fundos da UE para exercerem um efeito de alavanca sobre outros fundos públicos ou privados, de maneira a que o volume de

¹⁰ COM(2011)144.

recursos agregados mobilizados seja adequado para satisfazer as necessidades de investimento previstas até 2020;

- Garantir uma selecção de projectos, um acompanhamento e uma monitorização óptimos, para que o financiamento da UE seja bem direccionado, produza o maior impacto possível e seja utilizado do modo mais eficaz.

A justificação para uma base legislativa comum para o fornecimento de apoio financeiro em três sectores diferentes com quadros políticos diferentes reside na oportunidade de explorar sinergias entre os diferentes sectores, decorrentes de questões comuns no que respeita ao financiamento da consecução de objectivos políticos que, de outro modo, variariam consideravelmente. O valor acrescentado de um quadro comum será triplo.

Um quadro comum simplifica o quadro legal da UE respeitante ao financiamento das infra-estruturas das redes transeuropeias. Além disso, garante uma abordagem coerente do financiamento dos projectos pela UE no conjunto dos três sectores. Como já sublinhado, o quadro da UE que rege o financiamento das infra-estruturas é actualmente bastante complexo, principalmente devido ao número e à heterogeneidade dos textos legais existentes. A simplificação das regras é uma das palavras-chave da nova abordagem proposta pela Comissão no que respeita à despesa orçamental da UE.

Ao mesmo tempo, um único quadro europeu para o financiamento das infra-estruturas e um único fundo constituem uma abordagem coerente e transparente do financiamento pela UE que oferece segurança e, por isso, tem um enorme potencial para atrair mais financiamento do sector privado. Os instrumentos financeiros estarão disponíveis de um modo centralizado e coordenado, atraindo e melhorando a eficácia da relação com os investidores privados e com as instituições financeiras parceiras.

Além disso, a interdependência cada vez maior entre os projectos de infra-estruturas, as redes e os sectores económicos permitirá a realização de economias de escala. Um quadro europeu integrado de financiamento das infra-estruturas permitirá explorar as sinergias trans-sectoriais ao nível do desenvolvimento e da execução dos projectos, permitindo economias de custos e/ou uma exploração mais eficiente e retornos mais elevados.

Por último, mas não menos importante, um quadro comum permitirá a partilha de experiências e das melhores práticas entre os diferentes sectores, possibilitando uma aplicação dos fundos da UE mais eficaz e eficiente em todos os sectores.

5.2 Medidas de simplificação e coerência com as regras em vigor

A simplificação das regras é uma das palavras-chave da nova abordagem proposta pela Comissão no que respeita à despesa orçamental da UE. O quadro comum do CEF simplifica o quadro legal da UE respeitante ao financiamento das infra-estruturas das redes transeuropeias. Um texto legal único cobre o financiamento de projectos pela UE nas redes de transporte, de energia e digitais.

Embora os sectores sejam do ponto de vista tecnológico, financeiro e regulamentar diferentes, os seus pontos comuns são suficientemente numerosos para se poder propor uma verdadeira melhoria em relação aos diferentes instrumentos existentes. Ao mesmo tempo, a proposta enuncia regras específicas que é necessário manter para realizar o objectivo geral do CEF:

Acelerar e canalizar melhor o fluxo de dinheiros públicos da UE para projectos importantes de infra-estruturas com interesse para a UE.

O presente texto introduz uma simplificação, no que toca sobretudo às seguintes questões:

- Alinhamento dos indicadores pelos objectivos da estratégia Europa 2020
- Flexibilidade nas dotações orçamentais
- Gestão centralizada para os três sectores, possivelmente através da atribuição da execução a uma agência executiva
- Instrumentos de financiamento comuns
- Critérios de adjudicação comuns
- Condições comuns para a concessão de ajuda financeira
- Visibilidade única, através de programas de trabalho anuais comuns – importante para os sectores – e um comité comum – importante para os Estados-Membros.

Além disso, garantiu-se a coerência total com o actual e o futuro Regulamento Financeiro. As excepções previstas ou estão contempladas nos textos jurídicos relacionados ou baseiam-se em precedentes existentes.

5.3 Maior ênfase nos instrumentos financeiros

Para otimizar o impacto do financiamento, o CEF complementarará o apoio directo da UE com instrumentos financeiros. Através dos efeitos altamente multiplicadores dos instrumentos financeiros (que podem ser da ordem de 1:15 a 1:20), o acesso ao capital para os investimentos substanciais necessários será facilitado. A par da boa absorção do apoio directo da UE (como já foi o caso no Plano de Relançamento da Economia Europeia e do programa RTE-T), a maior sustentação em instrumentos financeiros contribuirá significativamente para atenuar os riscos para os promotores dos projectos e, por conseguinte, para garantir a execução dos projectos de interesse comum.

A tarefa consiste, além disso, em construir um ambiente que incentive os investimentos privados e desenvolver instrumentos que sejam veículos atraentes para os investidores especializados em infra-estruturas. Para serem o mais eficazes possível, esses veículos devem ter por objectivo reduzir os riscos através da diversificação da carteira de projectos potenciais. A diversificação máxima consegue-se visando múltiplos sectores num grande leque de países. Ora, apenas a nível europeu e com base em corredores bem definidos e em domínios de investimento específicos tal será possível. Por conseguinte, a maioria dos instrumentos financeiros deve ser comum a todos os sectores. No entanto, não está excluída a hipótese de se poderem criar alguns instrumentos financeiros para responder às necessidades específicas de um dado sector.

Com base na análise efectuada na fase de preparação do presente regulamento, os serviços da Comissão estimam que, embora o apoio financeiro para a banda larga conte principalmente com os instrumentos financeiros, para os transportes e a energia o volume de recursos

orçamentais da UE necessários para os instrumentos financeiros não deverá ser superior a 2 000 milhões de EUR e a 1 000 milhões de EUR respectivamente. Estas estimativas não devem ser entendidas como tectos vinculativos, dado que o volume de financiamento da UE atribuído aos instrumentos financeiros será ajustado todos os anos com base numa avaliação da carteira de projectos efectuada por intermediários financeiros (como o BEI, no caso das obrigações (*bonds*) para financiamento de projectos).

5.4 O Mecanismo Interligar a Europa no contexto do próximo quadro financeiro plurianual

O Mecanismo Interligar a Europa será um elemento essencial de uma agenda europeia para o crescimento centrada no aumento do potencial de crescimento a longo prazo da UE. O Mecanismo será coordenado com as restantes intervenções a título do orçamento da UE, tais como o programa «Horizonte 2020» e os Fundos de Coesão e Estruturais.

No que respeita à coordenação com o programa Horizonte 2020, é necessário garantir as complementaridades e, ao mesmo tempo, evitar potenciais sobreposições. É também importante que a coordenação entre o CEF e o programa Horizonte 2020 garanta que a cadeia de investigação e inovação cujos resultados tenham aplicabilidade nas infra-estruturas não seja interrompida. Esta questão é particularmente crítica numa altura em que os avanços tecnológicos significativos a nível dos transportes, da energia e das TIC serão necessários para ajudar a UE a cumprir os seus ambiciosos objectivos, definidos na estratégia Europa 2020. Todo o apoio às actividades de investigação e inovação através de instrumentos financeiros será fornecido através dos instrumentos financeiros relacionados com o programa Horizonte 2020.

No que respeita à relação com o Fundo de Coesão e os Fundos Estruturais, o quadro estratégico comum da política de coesão, assim como os contratos de parceria com os Estados-Membros, serão estreitamente coordenados com os quadros políticos dos sectores dos transportes, da energia e das telecomunicações. As respectivas orientações contarão com o Fundo de Coesão e os Fundos Estruturais para construir as infra-estruturas locais e regionais e as suas ligações às infra-estruturas prioritárias da UE, ligando assim toda a União Europeia e os seus cidadãos.

Além disso, o Mecanismo Interligar a Europa será um mecanismo gerido de modo centralizado, beneficiando de montantes do Fundo de Coesão especialmente reservados para os transportes (10 000 milhões de EUR a preços de 2011). Na atribuição desses 10 000 milhões de EUR, será dada a maior prioridade possível aos projectos que respeitem as dotações previstas para os países pelo Fundo de Coesão. Além disso, estes 10 000 milhões de EUR estarão reservados para os Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão e as taxas de co-financiamento do orçamento da União serão estabelecidas ao mesmo nível que as do Fundo.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que institui o Mecanismo Interligar a Europa

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o seu artigo 172.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia¹¹,

Após a transmissão da proposta aos Parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A criação do Mecanismo Interligar a Europa deverá maximizar o potencial de crescimento, através da realização de sinergias entre as políticas de transportes, energia e telecomunicações e a sua aplicação, aumentando assim a eficiência da intervenção da União.
- (2) O funcionamento em pleno do mercado único depende de infra-estruturas modernas e com elevado nível de desempenho que interliguem a Europa, sobretudo no domínio dos transportes, da energia e das telecomunicações. Estas conexões potenciadoras de crescimento facilitarão o acesso ao mercado interno e contribuirão, por conseguinte, para uma economia de mercado mais competitiva, em consonância com os objectivos e metas da estratégia Europa 2020¹⁴.
- (3) A criação de um mecanismo que visa interligar a Europa pretende acelerar os investimentos nas redes transeuropeias e mobilizar os financiamentos provenientes dos sectores público e privado.

¹¹ JO C de ..., p. .

¹² JO C de ..., p. .

¹³ JO C de ..., p. .

¹⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Uma Agenda Digital para a Europa», 26.8.2010, COM(2011) 245 final/2.

- (4) A criação de redes de infra-estruturas de transportes e energia eficientes é uma das 12 acções-chave identificadas pela Comissão na sua Comunicação relativa ao Acto para o Mercado Único¹⁵.
- (5) A Comissão comprometeu-se a integrar as políticas no domínio das alterações climáticas nos programas de despesas da União e destinar pelo menos 20% do orçamento da União aos objectivos em matéria de clima. É importante garantir que a atenuação dos efeitos das alterações climáticas e a adaptação a essas mesmas alterações, assim como a prevenção e a gestão dos riscos, sejam promovidas na preparação, concepção e execução dos projectos de interesse comum. Os investimentos em infra-estruturas abrangidos pelo presente regulamento deverão contribuir para promover a transição para uma economia e uma sociedade hipocarbónicas e capazes de resistir às alterações climáticas e às catástrofes naturais. O Parlamento Europeu, na sua Resolução de 8 de Junho de 2011 sobre “Investir no futuro: um novo Quadro Financeiro Plurianual (QFP) para uma Europa competitiva, sustentável e inclusiva”, sublinhou a importância de garantir a rápida execução da Agenda Digital da União e de prosseguir os esforços no sentido da consecução, até 2020, do objectivo de tornar a Internet de elevado débito acessível a todos os cidadãos da União, inclusivamente nas regiões menos desenvolvidas¹⁶.
- (6) O Parlamento sublinhou igualmente que o investimento em infra-estruturas de transportes eficazes era fundamental para a Europa defender a sua competitividade e abrir caminho ao pós-crise e ao crescimento económico a longo prazo e que a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) era vital para garantir o correcto funcionamento do mercado interno e fornecer um importante valor acrescentado europeu. O Parlamento declarou a sua firme convicção de que a RTE-T deve, nessa óptica, ser uma prioridade fundamental do próximo QFP, que também deve prever um aumento dos fundos para a RTE-T. Além disso, o Parlamento frisou a necessidade de maximizar o impacto do financiamento concedido pela União e as possibilidades oferecidas pelo Fundo de Coesão e os Fundos Estruturais e pelos instrumentos financeiros para financiar projectos europeus fundamentais de infra-estruturas energéticas prioritárias, nacionais e transfronteiras, tendo ainda sublinhado a necessidade de atribuir fundos substanciais do orçamento da União a instrumentos financeiros neste domínio.
- (7) Em 28 de Março de 2011, a Comissão adoptou o Livro Branco intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»¹⁷. O Livro Branco visa reduzir, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa do sector dos transportes em, pelo menos, 60% em relação aos níveis de 1990. No que respeita às infra-estruturas, o Livro Branco visa estabelecer uma “rede principal” transeuropeia multimodal de transportes totalmente funcional até 2030. O Livro Branco pretende também otimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros. Os objectivos que o Livro Branco estabelece para a política da RTE-T são, pois, os seguintes: transferir para outros modos de transporte, até 2030, 30% do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050; triplicar, até 2030, a extensão da rede ferroviária de alta velocidade existente e, até 2050, conseguir que o transporte de médio curso de passageiros se efectue maioritariamente por

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Acto para o Mercado Único - Doze alavancas para estimular o crescimento e reforçar a confiança mútua “Juntos para um novo crescimento”», 13.4.2011, COM(2011) 206 final.

¹⁶ Resolução do Parlamento Europeu 2010/2211/(INI)

¹⁷ Roteiro para um espaço único dos transportes (COM(2011) 144).

caminho-de-ferro; até 2050, ligar todos os aeroportos da rede principal à rede ferroviária; assegurar que todos os portos marítimos tenham ligações à rede ferroviária e, se possível, ao sistema de vias navegáveis interiores, para o transporte de mercadorias.

- (8) O Parlamento Europeu, na sua Resolução de 6 de Julho de 2010 sobre um futuro sustentável para os transportes¹⁸, realçou que uma política de transportes eficiente exige um quadro financeiro adequado aos novos desafios e que, para isso, os recursos actualmente consagrados aos transportes e à mobilidade deverão ser aumentados; além disso, considerou ser necessário criar um mecanismo para coordenar a utilização das diferentes fontes de financiamento dos transportes, dos fundos disponíveis a título da política de coesão, das parcerias público-privadas (PPP) ou de outros instrumentos financeiros, como as garantias.
- (9) O Conselho dos Transportes, Telecomunicações e Energia (TTE), nas suas conclusões de 11 de Junho de 2009 relativas à revisão da política da RTE-T¹⁹, reafirmou a necessidade de se prosseguirem os investimentos em infra-estruturas de transporte para garantir o correcto desenvolvimento da RTE-T em todos os modos de transporte, como base para o mercado interno e a competitividade, a coesão económica, social e territorial da União e a sua ligação aos países vizinhos, com ênfase no valor acrescentado europeu. O Conselho sublinhou a necessidade de a Comunidade disponibilizar os recursos financeiros necessários para estimular os investimentos em projectos RTE-T e, em particular, a necessidade de conciliar o apoio financeiro adequado do orçamento da RTE-T para os projectos prioritários que envolvem troços transfronteiriços pertinentes e cuja execução se prolongará para além de 2013 com os condicionalismos institucionais do quadro de programação financeira. Na perspectiva do Conselho, as abordagens baseadas nas parcerias público-privadas devem ser mais desenvolvidas e apoiadas neste contexto, sempre que adequado.
- (10) Com base nos objectivos estabelecidos pelo Livro Branco, as orientações para a RTE-T, constantes do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de...²⁰, identificam a infra-estrutura da rede transeuropeia de transportes, especificam os requisitos a cumprir por essa infra-estrutura e prevêm medidas para a sua execução. As orientações prevêm, nomeadamente, a conclusão da rede principal até 2030.
- (11) Com base numa análise dos planos dos Estados-Membros para as infra-estruturas de transporte, a Comissão estima que as necessidades de investimento em transportes ascendam a 500 000 milhões de EUR na totalidade da rede RTE-T no período de 2014–2020, dos quais se estima que cerca de 250 000 milhões de EUR deverão ser investidos na rede principal da RTE-T. Atendendo aos recursos disponíveis a nível da União, os mesmos terão de concentrar-se nos projectos que apresentem o valor acrescentado europeu mais elevado, para conseguir o impacto desejado. O apoio deverá, por conseguinte, concentrar-se na rede principal (em particular, nos seus corredores) e nos projectos de interesse comum no domínio dos sistemas de gestão do tráfego (nomeadamente os sistemas de gestão do tráfego aéreo resultantes do SESAR, que exigem recursos orçamentais da União no valor de cerca de 3000 milhões de EUR).
- (12) No quadro da revisão da política para a RTE-T, lançada em Fevereiro de 2009, foi criado um grupo de peritos com a missão específica de dar apoio à Comissão e de estudar a questão da

¹⁸ Resolução do Parlamento Europeu 2009/2096/(INI)

¹⁹ Documento 10850/09 do Conselho.

²⁰ JO L ..., p.

estratégia de financiamento e as perspectivas financeiras para a RTE-T. O grupo de peritos n.º 5 aproveitou a experiência de peritos externos de vários domínios: gestores de infra-estruturas, responsáveis pelo planeamento de infra-estruturas, representantes das administrações nacionais, regionais e locais, peritos em ambiente, académicos e representantes do sector privado. O relatório final do grupo de peritos n.º 5²¹, adoptado em Julho de 2010, contém 40 recomendações, algumas das quais foram tidas em conta na presente proposta.

- (13) A experiência com o quadro financeiro actual mostra que muitos Estados-Membros, que são elegíveis para o Fundo de Coesão, enfrentam obstáculos significativos ao cumprimento dos prazos de execução de projectos complexos de infra-estruturas de transporte transfronteiras com um elevado valor acrescentado europeu. Por conseguinte, para ajudar à conclusão dos projectos no sector dos transportes, em particular os projectos transfronteiras com elevado valor acrescentado europeu, parte das verbas do Fundo de Coesão (10 000 milhões de EUR²²) deverá ser transferida para financiar projectos na rede principal de transportes nos Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão, no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa. A Comissão deve ajudar os Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão a elaborarem uma carteira adequada de projectos por forma a dar a máxima prioridade às dotações previstas pelo Fundo de Coesão para os países.
- (14) Na sua Comunicação intitulada «Prioridades em infra-estruturas energéticas para 2020 e mais além - Matriz para uma rede europeia integrada de energia», adoptada em Novembro de 2010²³, a Comissão identificou os corredores prioritários necessários para que a União cumpra os seus ambiciosos objectivos em matéria de energia e de clima até 2020, que consistem em concluir o mercado interno da energia, garantir a segurança do aprovisionamento e permitir a integração das fontes de energia renováveis, e prepare as redes para uma maior descarbonização do sistema energético após 2020.
- (15) Para realizar os objectivos da política da União em matéria de energia e clima – a competitividade, a sustentabilidade e a segurança do aprovisionamento – de um modo eficaz e económico, são necessários grandes investimentos na modernização e na expansão da infra-estrutura energética da Europa e na interligação das redes através das fronteiras. Segundo as estimativas, será necessário, até 2020, um investimento em infra-estruturas energéticas de 1 bilião de EUR, dos quais cerca de 200 000 milhões de EUR serão para infra-estruturas de transporte e armazenamento de electricidade e gás consideradas de relevância europeia. Entre os projectos de relevância europeia, cerca de 100 000 milhões de EUR de investimentos estão em risco de não se efectuarem devido a obstáculos relacionados com a concessão de licenças, a regulamentação e o financiamento.
- (16) A urgência em construir a infra-estrutura energética do futuro e o aumento significativo dos volumes de investimento comparado com as tendências passadas impõem uma mudança radical do modo como a infra-estrutura energética é financiada a nível da UE. Nas suas conclusões²⁴, o

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf
²² A preços de 2011.

²³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Prioridades em infra-estruturas energéticas para 2020 e mais além - Matriz para uma rede europeia integrada de energia», 17.11.2010, COM(2010) 677 final.

²⁴ Documento 6950/11 do Conselho.

Conselho dos Transportes, Telecomunicações e Energia (TTE) de 28 de Fevereiro 2011 aprovou os corredores energéticos como prioridades para a Europa.

- (17) O Conselho Europeu de 4 de Fevereiro 2011²⁵ apelou à Comissão para que simplificasse e melhorasse os procedimentos de autorização e promovesse um quadro regulamentar capaz de atrair investimentos. O Conselho Europeu sublinhou que o grosso dos investimentos terá de provir do mercado, que recuperará os custos através das tarifas. O Conselho Europeu reconheceu que é necessário financiamento público para os projectos que são indispensáveis na perspectiva da segurança do aprovisionamento ou da solidariedade e que não conseguem atrair financiamento no mercado.
- (18) O Regulamento (UE) n.º XXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de... [Orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias]²⁶ define as prioridades da infra-estrutura energética, as quais devem ser realizadas até 2020 para cumprir os objectivos da política da União Europeia em matéria de energia e de clima; estabelece regras para a identificação dos projectos de interesse comum necessários para realizar essas prioridades, prevê medidas no domínio da concessão de licenças, do envolvimento do público e da regulação a fim de acelerar e/ou facilitar a execução desses projectos, incluindo critérios para a elegibilidade geral de tais projectos para ajuda financeira da União.
- (19) As telecomunicações estão a transformar-se cada vez mais em infra-estruturas baseadas na Internet, em que as redes de banda larga e os serviços digitais se encontram estreitamente inter-relacionados. A Internet está a tornar-se a plataforma dominante para a comunicação, a oferta de serviços e a actividade empresarial. Por conseguinte, a disponibilidade a nível transeuropeu de acesso rápido à Internet e de serviços digitais é essencial para o crescimento económico e para o mercado único.
- (20) Redes Internet modernas e baseadas na fibra óptica constituem uma infra-estrutura crucial para o futuro, em termos de conectividade das empresas europeias, em particular as PME que pretendam utilizar a nebulosa computacional para melhorar a sua eficiência em termos de custos.
- (21) A estratégia Europa 2020²⁷ apela à aplicação da Agenda Digital para a Europa²⁸, que estabelece um quadro legal estável para estimular os investimentos numa infra-estrutura de Internet de alta velocidade aberta e concorrencial e em serviços conexos. O Conselho Europeu de Junho de 2010 aprovou a Agenda Digital para a Europa e apelou a todas as instituições para que se empenhem na sua plena aplicação²⁹.
- (22) Em 31 de Maio de 2010, o Conselho concluiu que a Europa deveria investir os recursos necessários no desenvolvimento de um mercado único digital baseado na Internet rápida e ultra-rápida e em aplicações interoperáveis, e reconheceu que o investimento eficiente e

²⁵ EUCO 2/1/11

²⁶ JO L ..., p.

²⁷ COM(2010) 2020 final de 3.3.2010.

²⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Uma Agenda Digital para a Europa», 26.8.2010, COM(2011) 245 final/2.

²⁹ Conclusões do Conselho Europeu sobre uma nova estratégia europeia para o crescimento e o emprego – Ultimeiração e implementação da Estratégia "Europa 2020", 17 de Junho de 2010.

competitivo em redes de banda larga da próxima geração seria importante para a inovação, a diversificação da escolha para os consumidores e a competitividade da União e poderia proporcionar melhor qualidade de vida, traduzida, por exemplo, em melhores cuidados de saúde, transportes mais seguros, novas oportunidades em matéria de meios de comunicação social e um acesso mais fácil a bens e serviços, especialmente a nível transfronteiras³⁰.

- (23) Os incentivos ao investimento em redes de banda larga de elevado débito concedidos aos privados parecem ser inferiores aos benefícios para toda a sociedade. As necessidades estimadas de investimento para cumprir o objectivo da Agenda Digital de fornecer acesso à Internet rápida a todas as empresas e cidadãos rondam os 270 000 milhões de EUR. No entanto, na ausência de intervenção da União, prevê-se que o investimento do sector privado não ultrapasse os 50 000 milhões de EUR no período que medeia até 2020. O notório défice de investimento constitui um dos grandes impedimentos à oferta de infra-estruturas, embora, ao mesmo tempo, o mercado único digital assente no pressuposto de todos os cidadãos estarem ligados através da infra-estrutura do futuro.
- (24) Há que desenvolver redes fortes e coerentes à escala europeia para a realização por via digital de acções que visam o bem público, envolvendo os actores quer do sector público quer da sociedade civil a nível nacional e regional, e, para isso, é essencial garantir o financiamento europeu estruturado dos custos de concepção do sistema e do *software*, assim como a manutenção de um *hub* resistente para essas redes, deixando apenas os custos incorridos no território dos diferentes países para os orçamentos dos operadores nacionais.
- (25) É necessário utilizar vários métodos de execução, que exigem diferentes taxas de financiamento para aumentar a eficiência e o impacto da ajuda financeira da União, encorajar o investimento privado e responder às necessidades específicas de cada projecto.
- (26) No domínio das telecomunicações, certas plataformas de serviços básicos que garantem a interoperabilidade transeuropeia precisarão de uma taxa de financiamento mais elevada por parte da União, sobretudo na fase de arranque, embora respeitando o princípio do co-financiamento.
- (27) Para garantir a interoperabilidade transfronteiras na implantação dos projectos de infra-estruturas de grande envergadura, em particular a nível dos serviços básicos, podem ser necessários concursos públicos e instalação de equipamentos em simultâneo pela Comissão, os Estados-Membros e/ou os seus beneficiários. Nesses casos, a ajuda financeira da União pode ter de ser atribuída a contratos públicos executados por fornecedores de infra-estruturas dos Estados-Membros, quer em seu próprio nome quer em colaboração com a Comissão. As disposições também permitem o recurso a múltiplas fontes, eventualmente necessário, nomeadamente, para a resolução de aspectos linguísticos, para garantir a segurança do aprovisionamento e/ou para criar na rede as redundâncias necessárias para eliminar o tempo de inoperacionalidade da rede de infra-estruturas susceptível de ser causado por um único ponto de ruptura.

³⁰ Conclusões do Conselho relativas à Agenda Digital para a Europa – 3017.^a reunião do Conselho Transportes, Telecomunicações e Energia; Bruxelas, 31 de Maio de 2010.

- (28) Os serviços genéricos em domínios de interesse público (enquanto serviços centrais) são muitas vezes afectados pelas fortes deficiências do mercado. Na verdade, os domínios a financiar prendem-se com a prestação de serviços públicos (a implantação em grande escala e a interoperabilidade dos sistemas de saúde em linha, de identidade electrónica, de contratos públicos electrónicos), por definição, não comerciais numa primeira fase. Além disso, se apenas forem financiados os serviços centrais, o desafio consistirá em criar os incentivos certos a nível dos Estados-Membros e a nível regional para efectivamente implantar serviços de interesse público: isto deve-se em particular à falta de incentivos a nível nacional para ligar os sistemas nacionais aos sistemas centrais (o que implica desenvolver condições para a interoperabilidade e os serviços transfronteiras), assim como ao facto de os investidores privados não assegurarem, por si sós, a implantação de serviços em moldes interoperáveis.
- (29) As Orientações para as redes digitais estabelecidas no Regulamento (UE) n.º XXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de ...³¹ [Orientações INFSO] definem o processo e os critérios de financiamento e também as várias categorias de investimentos.
- (30) Horizonte 2020 – o futuro programa-quadro de investigação e inovação, concentrar-se-á, entre outras, nos desafios societais (por exemplo, transportes inteligentes, ecológicos e integrados, energia segura, limpa e eficiente e saúde, administração pública e desenvolvimento sustentável baseados nas tecnologias da informação e das comunicações) para responder directamente aos desafios identificados na estratégia Europa 2020 através do apoio a actividades que cobrem todo o espectro, desde a investigação até ao mercado. O programa Horizonte 2020 apoiará todas as etapas da cadeia de inovação, em especial as actividades mais próximas do mercado, prevendo inclusivamente instrumentos financeiros inovadores. Com o objectivo de conseguir um maior impacto para o financiamento da União e para garantir a coerência, o Mecanismo Interligar a Europa desenvolverá sinergias estreitas com o programa Horizonte 2020.
- (31) A União Europeia e a maioria dos Estados-Membros são Partes na Convenção das Nações Unidas sobre os direitos das pessoas com deficiência, estando os restantes Estados-Membros em vias de a ratificar. É importante que, na execução dos projectos e nas suas especificações, a acessibilidade para as pessoas com deficiência, mencionada no artigo 9.º da Convenção, seja tida em conta.
- (32) Os instrumentos financeiros a aplicar ao abrigo do presente regulamento devem reflectir as regras previstas no título VIII do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Novo Regulamento Financeiro] e no Acto Delegado e ser consonantes com as regras das melhores práticas aplicáveis aos instrumentos financeiros³².
- (33) As medidas de carácter orçamental em muitos Estados-Membros levarão, ou já levaram, as autoridades públicas a reavaliar os seus programas de investimento em infra-estruturas. Neste contexto, as PPP têm sido consideradas um meio eficaz para executar projectos de infra-estruturas que garantam a realização de objectivos políticos como o combate às alterações climáticas, a promoção das fontes de energia alternativas, assim como da eficiência na utilização da energia e dos recursos, o apoio a transportes sustentáveis e a implantação de redes de banda larga. A Comissão, na sua Comunicação de 19 de Novembro de 2009 relativa às

³¹ JO L ..., p.

³² COM(2011)xxx, Um quadro para a próxima geração de instrumentos financeiros.

PPP³³, comprometeu-se a melhorar o acesso ao financiamento para as PPP, alargando o âmbito de aplicação dos instrumentos financeiros existentes.

- (34) Embora o grosso do investimento no âmbito da estratégia Europa 2020 possa provir dos mercados e ser incentivado por medidas de regulação, o desafio do financiamento exige intervenções do sector público e o apoio da União através de subvenções e de instrumentos financeiros inovadores. Os instrumentos financeiros deverão ser utilizados para responder a necessidades específicas do mercado, de acordo com os objectivos do CEF, e não barrar o caminho ao financiamento privado. Antes de decidir utilizar instrumentos financeiros, a Comissão deverá efectuar avaliações *ex ante* desses instrumentos.
- (35) A Reapreciação do Orçamento da UE³⁴ sublinhou que a norma para os projectos com potencial comercial a longo prazo deve ser a utilização dos fundos da UE em parceria com os sectores financeiro e bancário, em particular o Banco Europeu de Investimento (BEI) e as instituições financeiras públicas dos Estados-Membros, mas também com outras instituições financeiras internacionais e o sector financeiro privado.
- (36) Na estratégia Europa 2020, a Comissão comprometeu-se a mobilizar instrumentos financeiros da União no quadro de uma estratégia de financiamento coerente que reúna fundos da União e fundos nacionais públicos e privados para as infra-estruturas. A justificação para isso reside no facto de, em muitos casos, situações de investimento insuficiente e as imperfeições do mercado poderem ser combatidas mais eficazmente através de instrumentos financeiros do que através de subvenções.
- (37) O mecanismo Interligar a Europa deverá propor instrumentos financeiros para promover a participação substancial de investidores e instituições financeiras do sector privado nos investimentos em infra-estruturas. Para serem suficientemente atraentes para o sector privado, os instrumentos financeiros devem ser concebidos e aplicados tendo na devida conta a simplificação e a redução do ónus administrativo, prevendo ao mesmo tempo um nível de flexibilidade capaz de responder de um modo flexível a necessidades de financiamento identificadas. A concepção destes instrumentos deverá basear-se na experiência adquirida com a aplicação dos instrumentos financeiros do quadro financeiro plurianual para 2007–2013, como o instrumento das garantias de empréstimo para os projectos RTE-T (LGTT), o Mecanismo de Financiamento com Partilha de Riscos (RSFF) e o Fundo Europeu 2020 para a energia, as alterações climáticas e as infra-estruturas (o chamado «Fundo Marguerite»).
- (38) Embora a maioria dos instrumentos financeiros deva ser comum a todos os sectores, alguns podem ser específicos para determinados sectores. Segundo as estimativas dos serviços da Comissão, o apoio financeiro para a banda larga assentará principalmente nos instrumentos financeiros, mas, para os transportes e a energia, o volume de recursos orçamentais da União canalizados para os instrumentos financeiros não deve ser superior a 2 000 milhões de EUR e 1 000 milhões de EUR respectivamente.

³³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - «Mobilizar o investimento privado e público com vista ao relançamento da economia e à mudança estrutural a longo prazo: desenvolver parcerias publico-privadas», COM(2009) 615 final.

³⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu, ao Comité das Regiões e aos Parlamentos nacionais: «Reapreciação do orçamento da UE», 19.10.2010, COM(2010)700 final.

- (39) Para garantir a diversificação sectorial dos beneficiários dos instrumentos financeiros e para encorajar a diversificação geográfica gradual pelos diversos Estados-Membros, a Comissão, em parceria como o BEI, através de iniciativas conjuntas como o Centro Europeu de Especialização em PPP (EPEC) e o Jaspers, devem dar apoio aos Estados-Membros na elaboração de uma carteira adequada de projectos que possam ser considerados para financiamento.
- (40) No que respeita às condições para os instrumentos financeiros, poderá ser necessário acrescentar novos requisitos nos programas de trabalho, por exemplo, para garantir mercados concorrenciais, atentos a evolução das políticas da União, o progresso tecnológico e outros factores que podem tornar-se relevantes.
- (41) A programação plurianual com vista à obtenção de apoio do Mecanismo deverá orientar-se para a realização das prioridades da União, garantindo a disponibilidade dos recursos financeiros necessários, bem como a coerência e a continuidade da acção conjunta da União e dos Estados-Membros. Para as propostas apresentadas após a execução do primeiro programa de trabalho plurianual no sector dos transportes, a elegibilidade dos custos deverá começar em 1 de Janeiro de 2014 para garantir a continuidade dos projectos já abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia³⁵.
- (42) Devido ao orçamento avultado necessário para a execução de alguns projectos de infra-estruturas, deverá prever-se a possibilidade de dividir em prestações anuais as autorizações orçamentais relativas à ajuda financeira para algumas acções.
- (43) As avaliações intercalares e *ex post* deverão ser efectuadas pela Comissão para apurar a eficácia e a eficiência do financiamento e o seu impacto nos objectivos gerais do Mecanismo e nas prioridades da estratégia Europa 2020.
- (44) Com base nas orientações específicas para cada sector estabelecidas em regulamentos distintos, foi elaborada uma lista dos domínios prioritários a que o presente regulamento se aplica, lista essa que deve ser incluída no anexo. Para ter em conta possíveis alterações nas prioridades políticas e nas capacidades tecnológicas, assim como os fluxos de tráfego, o poder para adoptar actos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à adopção de alterações ao anexo. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, designadamente a nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir actos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (45) Para garantir condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser concedidos poderes de execução à Comissão no que respeita aos programas de trabalho plurianuais e anuais. Esses poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, que

³⁵ JO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

estabelece as regras e princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo por parte dos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão³⁶.

- (46) O Regulamento (CE) n.º 2236/95 de 18 de Setembro de 1995³⁷, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias, e o Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho devem ser, por conseguinte, revogados.
- (47) Os interesses financeiros da União deverão ser protegidos através de medidas proporcionadas ao longo do ciclo de despesa, incluindo a prevenção, detecção e investigação de irregularidades, a recuperação dos fundos perdidos, pagos indevidamente ou utilizados incorrectamente e, se adequado, sanções.
- (48) Alguns dos projectos de infra-estruturas com interesse para a União terão de estabelecer ligações com - e atravessar o território de - países vizinhos, países pré-candidatos à adesão e outros países terceiros. O Mecanismo Interligar a Europa deverá oferecer meios simplificados de ligar e financiar essas infra-estruturas, para garantir a coerência entre os instrumentos internos e externos do orçamento da União.
- (49) Atendendo a que os objectivos da acção a realizar, e em particular o desenvolvimento e o financiamento coordenados das redes transeuropeias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, devido à necessidade de coordenar esses objectivos, ser melhor alcançados ao nível da União, a União pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esses objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

³⁶ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

³⁷ JO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS

CAPÍTULO I

O MECANISMO INTERLIGAR A EUROPA

Artigo 1.º *Objecto*

O presente regulamento cria o Mecanismo Interligar a Europa e determina as condições, os métodos e os procedimentos para a concessão de ajuda financeira da União às redes transeuropeias, a fim de apoiar projectos no domínio das infra-estruturas de transporte, energia e telecomunicações.

Artigo 2.º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Projecto de interesse comum», um projecto identificado no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [a completar depois de adoptado, mencionando a data de adopção e a designação completa] [Orientações para a RTE-T]³⁸, no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [a completar depois de adoptado, mencionando a data de adopção e a designação completa] [Orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias]³⁹ ou no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [a completar depois de adoptado, mencionando a data de adopção e a designação completa]⁴⁰;
- (2) «Troço transfronteiras», o troço que garante a continuidade de um projecto de interesse comum entre, pelo menos, dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- (3) «Obras», consoante o caso, a aquisição, o fornecimento e a implantação de componentes, sistemas e serviços, incluindo *software*, a realização dos trabalhos de desenvolvimento, construção e instalação relativos a um projecto, a homologação das instalações e o lançamento de um projecto;
- (4) «Estudos», as actividades necessárias para preparar a execução de um projecto, como estudos preparatórios, de viabilidade, de avaliação, de teste e de validação, inclusivamente na forma de *software*, e quaisquer outras medidas de apoio técnico, incluindo os trabalhos prévios de

³⁸ JO L ..., p.

³⁹ JO L ..., p.

⁴⁰ JO L ..., p.

definição e de desenvolvimento de um projecto e a decisão sobre o seu financiamento, nomeadamente o reconhecimento dos locais em causa e a preparação do pacote financeiro;

- (5) «Acções de apoio ao programa», as medidas de acompanhamento necessárias para a aplicação do Mecanismo Interligar a Europa e as orientações específicas para cada sector, nomeadamente serviços (como a assistência técnica), actividades preparatórias, de estudo da viabilidade, de coordenação, de monitorização, de controlo, de auditoria e de avaliação directamente necessárias para a gestão deste mecanismo e a consecução dos seus objectivos, e em particular estudos, reuniões, acções de informação, cartografia das infra-estruturas, geminação, acções de divulgação, sensibilização e comunicação, as despesas associadas às redes TI centradas no intercâmbio de informações, assim como todas as outras despesas de assistência técnica e administrativa que possam ser necessárias para a gestão deste mecanismo ou a aplicação das orientações específicas para cada sector;
- (6) «Acção», qualquer actividade que seja necessária para a execução de um projecto de interesse comum e que é independente em termos financeiros, técnicos ou de calendário;
- (7) «Custos elegíveis» - têm a mesma acepção que no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 da Comissão [novo Regulamento Financeiro];
- (8) «Beneficiário», um Estado-Membro, uma organização internacional, uma empresa ou entidade pública ou privada que tenha sido seleccionada para receber ajuda financeira ao abrigo do presente regulamento e de acordo com as modalidades especificadas em cada programa de trabalho;
- (9) «Entidade de execução», uma empresa ou entidade pública ou privada designada por um beneficiário, no segundo caso um Estado-Membro ou uma organização internacional, para executar a acção. Esta designação é decidida pelo beneficiário por sua própria responsabilidade e, se exigir a adjudicação de um contrato público, em conformidade com as regras da contratação pública aplicáveis;
- (10) «Rede principal» - a infra-estrutura de transportes identificada de acordo com o capítulo III do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 (Orientações para a RTE-T);
- (11) «Corredores da rede principal», instrumentos destinados a facilitar a implantação coordenada da rede principal prevista no capítulo IV do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 (Orientações para a RTE-T) e cuja lista consta do anexo I do presente regulamento;
- (12) «Estrangulamento», um obstáculo físico que provoca uma falha do sistema, afectando a continuidade dos fluxos de longa distância. Esse tipo de obstáculo pode ser ultrapassado por novas infra-estruturas, como pontes ou túneis, que resolvam problemas como, por exemplo, os gradientes, os raios de curvatura e os gabaritos. A modernização necessária das infra-estruturas existentes não é considerada um estrangulamento;
- (13) «Prioridade», qualquer das prioridades em matéria de infra-estruturas energéticas de 1 a 8 e de 10 a 12 designadas no anexo I do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias];

- (14) «Infra-estrutura energética», a infra-estrutura definida no artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias];
- (15) «Redes de banda larga», redes de acesso com e sem fios (inclusive por satélite), infra-estruturas auxiliares e redes de base capazes de fornecer conectividade com débito muito elevado, conforme definidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO].
- (16) «Infra-estruturas de serviços digitais», serviços em rede fornecidos por meios electrónicos, normalmente através da Internet, que viabilizam serviços transeuropeus interoperáveis de interesse público e que facilitam a vida dos cidadãos e a actividade das empresas e/ou das administrações públicas, conforme definidos no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO];
- (17) «Plataformas de serviços centrais», os serviços identificados no anexo do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO];
- (18) «Serviços genéricos», os serviços identificados no anexo do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO];
- (19) «Funcionamento e manutenção dos serviços», a garantia da continuidade do funcionamento de certas infra-estruturas de serviços digitais, conforme definidas com mais pormenor no anexo do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO];
- (20) «Autoridades reguladoras nacionais», as entidades definidas no artigo 3.º da Directiva 2002/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março de 2002, relativa a um quadro regulamentar comum para as redes e serviços de comunicações electrónicas (Directiva-Quadro)⁴¹.

Artigo 3.º
Objectivos gerais

O Mecanismo Interligar a Europa permite a preparação e execução de projectos de interesse comum no quadro da política das redes transeuropeias nos sectores da energia, dos transportes e das telecomunicações. Em particular, o Mecanismo Interligar a Europa apoia a execução de projectos que visam desenvolver e construir novas infra-estruturas no domínio dos transportes, da energia e das telecomunicações ou modernizar as existentes. Para isso, o Mecanismo Interligar a Europa terá os seguintes objectivos:

- (a) Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo através do desenvolvimento de redes transeuropeias modernas e de alto desempenho, beneficiando assim toda a União Europeia em termos de competitividade e de coesão económica, social e territorial dentro do mercado único e criando um ambiente mais propício ao investimento privado e público, através de uma combinação de instrumentos financeiros e apoio directo da União, e explorando as sinergias entre os diferentes sectores. A consecução deste objectivo será aferida pelo volume de investimentos públicos e privados em projectos de interesse

⁴¹ JO L 108 de 24.4.2002, p. 33.

comum e, em particular, o volume de investimentos públicos e privados em projectos de interesse comum realizados através dos instrumentos financeiros previstos no presente regulamento.

- (b) Contribuir para que a União atinja as suas metas de redução de 20% das emissões de gases com efeito estufa⁴², de aumento de 20% na eficiência energética e de aumento para 20% da quota das energias renováveis até 2020, garantindo ao mesmo tempo uma maior solidariedade entre os Estados-Membros.

Artigo 4.º

Objectivos sectoriais específicos

1. Para além dos objectivos gerais enunciados no artigo 3.º, o Mecanismo Interligar a Europa deve contribuir para a consecução dos seguintes objectivos específicos dos sectores:
- (a) No domínio dos transportes, o Mecanismo Interligar a Europa apoiará projectos de interesse comum que persigam os seguintes objectivos, especificados com mais pormenor no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T]:
- (i) eliminar os estrangulamentos e colmatar os elos em falta. A consecução deste objectivo será aferida pelo número de novas ligações transfronteiras ou de ligações melhoradas e estrangulamentos eliminados nas vias de transportes que tenham beneficiado do CEF;
 - (ii) garantir transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo. A consecução deste objectivo será aferida pela extensão da rede ferroviária convencional e da rede ferroviária de alta velocidade na UE27;
 - (iii) otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte. A consecução deste objectivo será aferida pelo número de portos e aeroportos ligados à rede ferroviária.
- (b) No domínio da energia, o Mecanismo Interligar a Europa apoiará projectos de interesse comum que persigam os seguintes objectivos, especificados com mais pormenor no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012:
- (i) promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de electricidade e de gás através das fronteiras, nomeadamente através da garantia de que nenhum Estado-Membro fique isolado da rede europeia. A consecução deste objectivo será aferida pelo número de projectos que efectivamente interligam as redes dos Estados-Membros e que eliminam os estrangulamentos internos;
 - (ii) reforçar a segurança do aprovisionamento da União. A consecução deste objectivo será aferida pela evolução da resiliência do sistema e da segurança das operações

⁴² Se as condições o permitirem, até 30%.

nele realizadas, assim como pelo número de projectos que permitem diversificar as fontes, as contrapartidas e as rotas de aprovisionamento;

- (iii) contribuir para o desenvolvimento sustentável e a protecção do ambiente, nomeadamente promovendo a integração das fontes de energia renováveis na rede de transporte e desenvolvendo redes de dióxido de carbono. A consecução deste objectivo será aferida pelo volume de energias renováveis transportadas desde a produção até aos grandes centros de consumo e locais de armazenamento e pela quantidade total de emissões de CO₂ evitadas graças à construção de projectos que tenham beneficiado do CEF.
- (c) No domínio das telecomunicações, o Mecanismo Interligar a Europa prevê acções destinadas a apoiar projectos de interesse comum que persigam os seguintes objectivos, especificados com mais pormenor no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO]:
- (i) acelerar a implantação de redes de banda larga rápidas e ultra-rápidas e a sua adopção, nomeadamente pelas pequenas e médias empresas (PME). A consecução deste objectivo será aferida pelo nível de cobertura das redes de banda larga e das redes ultra-rápidas e pelo número de famílias que tenham subscrito ligações de débito superior a 100 Mbps;
 - (ii) promover a interconexão e a interoperabilidade dos serviços públicos nacionais em linha assim como o acesso as referidas redes. A consecução deste objectivo será aferida pela percentagem de cidadãos e empresas que utilizam serviços públicos em linha e pela disponibilidade desses serviços para além das transfronteiras.

Artigo 5.º *Orçamento*

1. A dotação financeira para a implementação do Mecanismo Interligar a Europa no período de 2014 a 2020 é de 50 000 milhões de EUR⁴³. Esse montante distribui-se pelos sectores referidos no artigo 3.º do seguinte modo:
 - a) Transportes: 31 694 milhões de EUR, dos quais 10 000 milhões EUR são transferidos do Fundo de Coesão para serem gastos nos termos do presente Regulamento nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão;
 - b) Energia: 9 121 milhões de EUR;
 - c) Telecomunicações: 9 185 milhões de EUR.
2. A dotação financeira do Mecanismo Interligar a Europa pode cobrir despesas referentes a actividades de preparação, monitorização, controlo, auditoria e avaliação, necessárias para a gestão do programa e a consecução dos seus objectivos, designadamente estudos, reuniões de peritos, na medida em que se relacionem com os objectivos gerais do presente regulamento,

⁴³ Valores expressos a preços constantes de 2011. Os montantes correspondentes expressos em preços correntes figuram na Ficha Financeira Legislativa.

despesas ligadas às redes TI decorrentes do processamento e da troca de informações e ainda todas as outras despesas de assistência técnica e administrativa efectuadas pela Comissão para a gestão do programa.

A dotação financeira pode também cobrir as despesas de assistência técnica e administrativa necessárias para assegurar a transição entre o programa e as medidas adoptadas por força do Regulamento (CE) n.º 680/2007⁴⁴. Se necessário, as dotações podem ser inseridas no orçamento para depois de 2020 para cobrir despesas similares, por forma a permitir a gestão das acções ainda não concluídas em 31 de Dezembro de 2020.

3. Após a avaliação intercalar nos termos do artigo 26.º, n.º 1, a Comissão pode transferir entre os sectores montantes da dotação prevista no n.º 1, com excepção dos 10 000 milhões de EUR transferidos do Fundo de Coesão para financiar projectos do sector dos transportes nos Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão.

CAPÍTULO II

FORMAS DE FINANCIAMENTO E DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

Artigo 6.º

Formas de ajuda financeira

1. O Mecanismo Interligar a Europa pode ser implementado por uma ou várias das formas de ajuda financeira previstas pelo Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], nomeadamente subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros.
2. A Comissão pode confiar parte da implementação do Mecanismo Interligar a Europa às entidades previstas no artigo 55.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro].

Artigo 7.º

Elegibilidade e condições da assistência financeira

1. Apenas as acções que contribuam para projectos de interesse comum conformes com os Regulamentos (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T], (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas] e (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO] e as acções de apoio ao programa são elegíveis para apoio através da ajuda financeira da UE na forma de subvenções, instrumentos financeiros e contratos públicos.
2. No domínio dos transportes, apenas as acções que contribuam para projectos de interesse comum conformes com o Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e as acções de apoio ao programa podem beneficiar de apoio financeiro da União na forma de contratos públicos e de instrumentos financeiros a título do presente regulamento. Na forma de

⁴⁴ Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia, JO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

subvenções, apenas podem beneficiar de ajuda financeira da União a título do presente regulamento as seguintes acções:

- (a) acções que implantem a rede principal em conformidade com o capítulo III do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T], incluindo a implantação de novas tecnologias e produtos de inovação em conformidade com o artigo 39.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (b) estudos para projectos de interesse comum, conforme definidos no artigo 8.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (c) acções de apoio a projectos de interesse comum, conforme definidas no artigo 8.º, n.º 1, alíneas a) e d), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (d) acções de apoio aos sistemas de gestão do tráfego em conformidade com o artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (e) acções de apoio aos serviços de transporte de mercadorias em conformidade com o artigo 38.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (f) acções destinadas a reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias através da adaptação do material circulante existente;
- (g) acções de apoio ao programa.

As acções no domínio dos transportes que envolvam um troço transfronteiriço ou parte desse troço são elegíveis para beneficiarem de ajuda financeira da União se existir um acordo escrito entre os Estados-Membros envolvidos ou entre os Estados-Membros e os países terceiros envolvidos sobre a conclusão do troço transfronteiriço em causa. A título excepcional, quando for necessário um projecto para construir uma ligação à rede de um Estado-Membro vizinho ou de um país terceiro, ligação essa que, no entanto, não atravessa efectivamente a fronteira, o acordo escrito acima referido não é exigido.

O financiamento através de subvenções para projectos com fontes de receitas significativas provenientes dos utilizadores está prioritariamente disponível para a preparação dos projectos, nomeadamente a avaliação das PPP.

- 3. No domínio da energia, as condições específicas de elegibilidade das acções que dão execução aos projectos de interesse comum para ajuda financeira da União na forma de instrumentos financeiros e de subvenções a título do presente regulamento são enunciadas no artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas].
- 4. No domínio das telecomunicações, todas as acções que dêem execução a projectos de interesse comum e as acções de apoio ao programa constantes do anexo do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] são elegíveis para receberem ajuda financeira da União na forma de subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros a título do presente regulamento.

CAPÍTULO III SUBVENÇÕES

Artigo 8.º

Formas de subvenções e custos elegíveis

1. As subvenções concedidas a título do presente regulamento podem assumir qualquer das formas previstas pelo artigo XXX do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [novo Regulamento Financeiro].

Os programas de trabalho estabelecem as formas das subvenções que podem ser utilizadas para financiar as acções em causa.

2. As despesas podem ser elegíveis a partir da data de apresentação do pedido de ajuda financeira. [As despesas das acções que resultem de projectos incluídos no primeiro programa plurianual podem ser elegíveis a partir de 1 de Janeiro de 2014].
3. Apenas podem ser elegíveis as despesas efectuadas nos Estados-Membros, excepto nos casos em que o projecto de interesse comum envolve o território de países terceiros e em que a acção é indispensável para realizar os objectivos do projecto em causa.
4. O custo dos equipamentos e das infra-estruturas que é considerado uma despesa de capital pelo beneficiário pode ser elegível até à sua totalidade.
5. As despesas relacionadas com estudos sobre a protecção do ambiente e o cumprimento do acervo da União em matéria ambiental podem ser elegíveis.
6. As despesas relacionadas com a compra de terrenos não são um custo elegível.
7. O IVA não é um custo elegível.
8. As regras relativas à elegibilidade dos custos suportados pelos beneficiários aplicam-se *mutatis mutandis* aos custos suportados pelas entidades de execução.

Artigo 9.º

Condições de participação

1. As propostas podem ser apresentadas por um ou vários Estados-Membros, organizações internacionais, empresas comuns, ou empresas ou entidades públicas ou privadas estabelecidas em Estados-Membros.
2. Para isso, as propostas podem ser apresentadas por entidades que não tenham personalidade jurídica nos termos do direito nacional aplicável, desde que os seus representantes tenham capacidade para assumir obrigações legais em seu nome e ofereçam garantias de protecção dos interesses financeiros da União equivalentes às oferecidas por pessoas colectivas.
3. As propostas apresentadas por pessoas singulares não são elegíveis.

4. Nos casos em que seja necessário para realizar os objectivos de um dado projecto de interesse comum, países terceiros e entidades estabelecidas em países terceiros podem participar em acções que contribuam para os projectos de interesse comum.

Esses países e entidades não podem receber financiamento a título do presente regulamento, excepto se tal for indispensável para realizar os objectivos de um dado projecto de interesse comum.

Se necessário para realizar mais eficazmente acções pertinentes que contribuam para projectos de interesse comum em países terceiros nos termos dos Regulamentos (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T], (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-E], (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas] e (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO], o financiamento a título do presente regulamento pode ser conjugado com financiamento coberto por outros regulamentos pertinentes da União. Nesse caso, a Comissão pode decidir, através de um acto de execução, um conjunto único de regras que devem aplicar-se à execução.

5. Todos os pedidos de subvenções devem ser acompanhados do acordo dos Estados-Membros abrangidos pela acção, excepto no domínio das telecomunicações e no dos transportes no que respeita à gestão do tráfego aéreo.
6. Os programas de trabalho plurianuais e anuais podem prever regras específicas adicionais relativas à apresentação de propostas.

Artigo 10.º
Taxas de financiamento

1. Excepto nos casos referidos no artigo XXX do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], as propostas são seleccionadas através de convites à apresentação de propostas baseados nos programas de trabalho referidos no artigo 17.º.
2. No domínio dos transportes:
 - (a) no que respeita às subvenções para estudos, o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 50% dos custos elegíveis;
 - (b) no que respeita às subvenções para trabalhos:
 - (i) ferrovias e vias navegáveis interiores: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 20% dos custos elegíveis; a taxa de financiamento pode ser aumentada para 30% para as acções que visem resolver estrangulamentos; a taxa de financiamento pode ser aumentada para 40% para as acções que digam respeito a troços transfronteiriços;
 - (ii) ligações dos transportes terrestres a portos e aeroportos, acções para reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias através da adaptação do material circulante existente, assim como o desenvolvimento de portos e plataformas multimodais: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 20% dos custos elegíveis.

- (c) no que respeita às subvenções para sistemas e serviços de gestão do tráfego:
 - (i) Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS): o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 50% dos custos elegíveis;
 - (ii) sistemas de gestão do tráfego, serviços de transporte de mercadorias, parques de estacionamento seguros na rede rodoviária principal e acções de apoio ao desenvolvimento das auto-estradas do mar: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 20% dos custos elegíveis.
- 3. No domínio da energia:
 - (a) o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 50% do custo elegível dos estudos e/ou trabalhos;
 - (b) as taxas de co-financiamento podem ser aumentadas para um máximo de 80% para as acções que se baseiem nos elementos de prova referidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas], garantam um grau elevado de segurança do aprovisionamento à escala regional ou da União, reforcem a solidariedade da União ou proponham soluções altamente inovadoras.
- 4. No domínio das telecomunicações:
 - (a) acções no domínio das redes de banda larga: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 50% dos custos elegíveis;
 - (b) acções no domínio dos serviços genéricos: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 75% dos custos elegíveis;
 - (c) as plataformas de serviços centrais serão tipicamente financiadas no quadro de contratos públicos. Em casos excepcionais, podem ser financiadas por uma subvenção que cubra até 100% dos custos elegíveis, sem prejuízo do princípio do co-financiamento;
 - (d) acções de apoio ao programa, incluindo a cartografia das infra-estruturas, acções de geminação e a assistência técnica: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 75% dos custos elegíveis.
- 5. As taxas de co-financiamento acima mencionadas podem ser aumentadas até um máximo de 10 pontos percentuais para as acções que apresentem sinergias intersectoriais, cumpram objectivos de atenuação dos efeitos das alterações climáticas, reforcem a resistência aos choques climáticos ou reduzam as emissões de gases com efeito de estufa. Este aumento não se aplica às taxas de co-financiamento referidas no artigo 11.º.
- 6. O montante da ajuda financeira a conceder às acções seleccionadas será modulado com base na análise custos-benefícios de cada projecto, na disponibilidade de recursos orçamentais e na necessidade de maximizar o efeito de alavanca do financiamento da UE.

Artigo 11.º

Convites específicos para fundos transferidos do Fundo de Coesão no domínio dos transportes

1. No que respeita aos 10 000 milhões de EUR transferidos do Fundo de Coesão [Regulamento XXX, artigo XX] para serem gastos nos Estados-Membros elegíveis para financiamento por este fundo, serão lançados convites à apresentação de propostas específicas para projectos de implantação da rede principal exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo da Coesão.
2. As regras aplicáveis ao sector dos transportes por força do presente regulamento aplicam-se a esses convites específicos. Na implementação desses convites, é dada a máxima prioridade possível aos projectos que respeitem as dotações previstas para os países pelo Fundo de Coesão.
3. Por derrogação ao artigo 10.º, e no que respeita aos 10 000 milhões de EUR transferidos do Fundo de Coesão [Regulamento XXX, artigo XX] para serem gastos nos Estados-Membros elegíveis para financiamento por este fundo, as taxas de financiamento máximas são as aplicáveis ao Fundo de Coesão referidas no artigo 22.º e no artigo 110.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Regulamento que estabelece disposições comuns sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu, o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e o Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas cobertos pelo Quadro Estratégico Comum e que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão e revoga o Regulamento (CE) n.º 1083/2006]⁴⁵ para as seguintes acções:
 - (a) no que respeita às subvenções para estudos:
 - (b) no que respeita às subvenções para trabalhos:
 - (i) ferrovias e vias navegáveis interiores;
 - (ii) acções de apoio aos troços rodoviários transfronteiras;
 - (iii) ligações dos transportes terrestres a portos e aeroportos, desenvolvimento de plataformas multimodais e dos portos;
 - (c) no que respeita às subvenções para sistemas e serviços de gestão do tráfego:
 - (i) o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS);
 - (ii) sistemas de gestão do tráfego.

⁴⁵ COM(2011) 615 final.

Artigo 12.º
Anulação, redução, suspensão e cessação da subvenção

1. A Comissão anula, excepto em casos devidamente justificados, a ajuda financeira concedida para acções cuja execução não tenha começado no prazo de um ano após a data de início da acção fixada nas condições de concessão da ajuda financeira.
2. A Comissão pode suspender, reduzir, recuperar ou cessar a ajuda financeira de acordo com as condições enunciadas no Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], nomeadamente:
 - (a) em caso de irregularidade na execução da acção relativamente às disposições do direito da União;
 - (b) em caso de incumprimento das condições que regem a concessão da ajuda financeira, nomeadamente se tiver sido introduzida uma alteração significativa que afecte a natureza do projecto ou acção sem a aprovação da Comissão;
 - (c) na sequência de uma avaliação do progresso do projecto, em particular no caso de importantes atrasos na execução da acção.
3. A Comissão pode pedir o reembolso da ajuda financeira concedida se, no prazo de dois anos após a data-limite de conclusão fixada nas condições de concessão da ajuda, a execução da acção que beneficia dessa ajuda não tiver sido concluída.
4. Antes de tomar qualquer das decisões previstas nos números 1, 2 e 3, a Comissão examina o caso em questão e informa os beneficiários em causa para que estes possam apresentar as suas observações dentro de um prazo determinado.

CAPÍTULO IV
CONTRATOS PÚBLICOS

Artigo 13.º
Contratos públicos

1. Os procedimentos de contratação pública seguidos pela Comissão ou por uma das entidades referidas no artigo 6.º, n.º 2, em seu próprio nome ou conjuntamente com os Estados-Membros:
 - (a) podem prever condições específicas, como o local de realização das actividades contratadas, se devidamente justificadas pelos objectivos das acções e desde que tais condições não infrinjam os princípios que regem os contratos públicos;
 - (b) podem autorizar a adjudicação de vários contratos no âmbito do mesmo procedimento («fornecedores múltiplos»).

2. Nos casos devidamente justificados e se exigido pela realização prática das acções, o n.º 1 pode igualmente aplicar-se aos procedimentos de adjudicação de contratos seguidos pelos beneficiários de subvenções.

CAPÍTULO V

INSTRUMENTOS FINANCEIROS

Artigo 14.º

Tipo de instrumentos financeiros

1. Os instrumentos financeiros estabelecidos em conformidade com o título VIII do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro] podem ser utilizados para facilitar o acesso ao financiamento às entidades que executem acções que contribuam para projectos de interesse comum, conforme definidos nos Regulamentos (UE) n.º XXXX/2012, (UE) n.º XXX/2012 e (UE) n.º XXX/2012, e para a realização dos seus objectivos. Os instrumentos financeiros baseiam-se em avaliações *ex ante* das imperfeições do mercado ou das situações de investimento insatisfatórias, assim como das necessidades de investimento.
2. Os instrumentos financeiros estabelecidos por força do Regulamento (CE) n.º 680/2007 podem, se for caso disso, ser fundidos com os criados no quadro do Mecanismo Interligar a Europa.
3. Podem ser utilizados os seguintes instrumentos financeiros:
 - a) instrumentos de capitais próprios, como fundos de investimento que privilegiem o fornecimento de capitais de risco para acções que contribuam para projectos de interesse comum;
 - b) empréstimos e/ou garantias facilitados por instrumentos de partilha de riscos, incluindo mecanismos de melhoria da qualidade das obrigações para o financiamento de projectos, emitidas por uma instituição financeira com base em recursos próprios com uma contribuição da União para o provisionamento e/ou a afectação de capitais;
 - c) qualquer outro instrumento financeiro.

Artigo 15.º

Condições de concessão de ajuda financeira através de instrumentos financeiros

1. As acções que beneficiam de apoio através de instrumentos financeiros são seleccionadas segundo o princípio da «ordem de chegada» e devem procurar a diversificação sectorial em conformidade com os artigos 3.º e 4.º assim como a diversificação geográfica progressiva pelos vários Estados-Membros.
2. A União, qualquer Estado-Membro e outros investidores podem fornecer uma contribuição financeira adicional para além das contribuições recebidas por via dos instrumentos financeiros, desde que a Comissão concorde com as alterações aos critérios de elegibilidade

das acções e/ou à estratégia de investimento do instrumento que possa ser necessário introduzir devido à contribuição adicional.

3. Os instrumentos financeiros visarão preservar o valor dos activos fornecidos pelo orçamento da União. Podem gerar rendimentos aceitáveis para cumprir os objectivos de outros parceiros ou investidores.
4. Os instrumentos financeiros podem ser combinados com subvenções financiadas pelo orçamento da União, inclusivamente por força do presente regulamento.
5. Os programas de trabalho podem estabelecer condições adicionais em função das necessidades específicas dos sectores.
6. De acordo com o artigo 18.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], as receitas e os reembolsos gerados por um instrumento financeiro revertem a favor desse instrumento financeiro. Relativamente aos instrumentos financeiros já criados no quadro financeiro plurianual para o período de 2007-2013, as receitas e os reembolsos gerados por operações iniciadas nesse período revertem a favor do instrumento financeiro para o período de 2014-2020.

Artigo 16.º
Acções em países terceiros

As acções realizadas em países terceiros podem beneficiar do apoio dos instrumentos financeiros se tal for necessário para a execução de um projecto de interesse comum.

CAPÍTULO VI **PROGRAMAÇÃO, EXECUÇÃO E CONTROLO**

Artigo 17.º
Programas de trabalho plurianuais e/ou anuais

1. A Comissão adopta programas de trabalho plurianuais e anuais para cada sector. A Comissão pode igualmente adoptar programas de trabalho plurianuais e anuais que abrangam mais do que um sector. Esses actos de execução são adoptados em conformidade com o procedimento de exame para o qual remete o artigo 24.º, n.º 2.
2. O programa de trabalho plurianual é examinado, pelo menos, a meio da sua execução. Se necessário, a Comissão revê o programa de trabalho plurianual por intermédio de um acto de execução. Esses actos de execução são adoptados em conformidade com o procedimento de exame para o qual remete o artigo 24.º, n.º 2.
3. É adoptado um programa de trabalho plurianual no domínio dos transportes para os projectos de interesse comum enumerados na parte I do anexo do presente regulamento.

O montante da dotação financeira situar-se-á entre os 80 % e os 85 % dos recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a).

4. Os programas de trabalho plurianuais no domínio da energia e das telecomunicações fornecem orientações estratégicas para os projectos de interesse comum e podem incluir projectos de interesse comum específicos.
5. Os programas de trabalho anuais para cada sector (transportes, energia e telecomunicações) são adoptados para os projectos de interesse comum não incluídos no programa plurianual.
6. Agindo em conformidade com o procedimento referido no n.º 1, a Comissão, ao estabelecer os programas de trabalho plurianuais e os programas de trabalho sectoriais anuais, define os critérios de selecção e de adjudicação de acordo com os objectivos e prioridades enunciados nos seguintes regulamentos:
 - a) para os transportes, no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
 - b) para a energia, no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infra-estruturas energéticas transeuropeias];
 - c) para as telecomunicações, no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFISO].
7. Os programas de trabalho são coordenados para se explorarem as sinergias entre os sectores dos transportes, da energia e das telecomunicações, nomeadamente em domínios como as redes energéticas inteligentes, a mobilidade eléctrica, os sistemas de transporte inteligentes e sustentáveis ou os direitos de passagem comuns. Podem ser adoptados convites à apresentação de propostas multissectoriais.

Artigo 18.º
Prestações anuais

As autorizações orçamentais podem ser divididas em prestações anuais. Nesse caso, todos os anos, a Comissão autoriza as prestações anuais tendo em conta o avanço das acções que beneficiam de apoio financeiro, as necessidades estimadas e o orçamento disponível.

O calendário indicativo para a autorização das diferentes prestações anuais é comunicado aos beneficiários das subvenções e, se aplicável aos instrumentos financeiros, às instituições financeiras em causa.

Artigo 19.º
Transição das dotações anuais

As dotações não utilizadas no final do exercício para o qual foram inscritas transitam automaticamente para o exercício seguinte por uma única vez.

[Artigo 20.º
Actos delegados

É conferido à Comissão o poder para adoptar actos delegados em conformidade com o artigo 25.º no que diz respeito a adunções ou à modificação das listas constantes do anexo.]

Artigo 21.º
Responsabilidade dos beneficiários e dos Estados-Membros

No âmbito das respectivas responsabilidades, e sem prejuízo das obrigações que incumbem aos beneficiários nos termos das condições que regem as subvenções, os beneficiários e os Estados-Membros envidam todos os esforços para executar os projectos de interesse comum que beneficiem do apoio financeiro da União concedido a título do presente regulamento.

Os Estados-Membros efectuam, no que respeita aos projectos relacionados com os sectores dos transportes e da energia, o acompanhamento técnico e o controlo financeiro das acções, em estreita cooperação com a Comissão, e certificam a veracidade e a conformidade das despesas efectuadas no quadro dos projectos ou de partes dos projectos. Os Estados-Membros podem solicitar a participação da Comissão nos controlos no local.

No domínio das telecomunicações em particular, as autoridades reguladoras nacionais devem envidar todos os esforços para garantirem a segurança jurídica e as condições de investimento necessárias para facilitar a execução dos projectos que beneficiam de apoio financeiro da União a título do presente regulamento.

Os Estados-Membros informam permanentemente a Comissão, através dos sistemas interactivos de informação geográfica e técnica, nomeadamente o sistema TENtec, no caso das redes transeuropeias de transportes, dos progressos realizados na execução dos projectos de interesse comum e dos investimentos efectuados para esse efeito, incluindo o montante do apoio utilizado na consecução dos objectivos em matéria de alterações climáticas.

Artigo 22.º
Conformidade com as políticas e com o direito da União

Apenas são financiadas a título do presente regulamento as acções que respeitem o direito da União e que sejam conformes com as políticas pertinentes da União.

Artigo 23.º
Protecção dos interesses financeiros da União

1. A Comissão toma as medidas adequadas para garantir que, quando as acções financiadas a título do presente regulamento forem executadas, os interesses financeiros da União sejam protegidos, através da aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e outras actividades ilícitas, através de controlos eficazes e, caso sejam detectadas irregularidades, da recuperação dos montantes indevidamente pagos e, se adequado, através de sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas.
2. A Comissão ou os seus representantes e o Tribunal de Contas têm poderes para efectuar auditorias, com base em documentos e em visitas ao local, em relação a todos os beneficiários de subvenções, entidades de execução, contratantes e subcontratantes que tenham recebido fundos da União.
3. O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) é autorizado a efectuar controlos e inspecções no local aos operadores económicos abrangidos directa ou indirectamente por esse

financiamento, de acordo com os procedimentos previstos no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de Novembro de 1996, relativo às inspecções e verificações no local efectuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades⁴⁶, tendo em vista determinar se houve fraude, corrupção ou qualquer outra actividade ilícita que afecte os interesses financeiros da União Europeia no que respeita a uma convenção ou decisão de subvenção ou um contrato relativo a financiamento pela União.

4. Sem prejuízo do disposto nos parágrafos precedentes, os acordos de cooperação com países terceiros e organizações internacionais, assim como as convenções e decisões de subvenção e os contratos resultantes da aplicação do presente regulamento autorizam expressamente a Comissão, o Tribunal de Contas e o OLAF a conduzirem tais auditorias, controlos no local e inspecções.

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 24.º *Comités*

1. A Comissão é assistida por um comité de coordenação do Mecanismo. Esse comité é um comité na acepção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. O comité assegura uma visão horizontal dos programas de trabalho referidos no artigo 17.º, para garantir a coerência, assim como a identificação e exploração das sinergias entre os sectores.

Artigo 25.º *Exercício da delegação*

1. O poder de adoptar actos delegados é conferido à Comissão, sob reserva das condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder para adoptar os actos delegados a que se refere o artigo 20.º é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 20.º pode ser revogada em qualquer altura pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afecta a validade de actos delegados já em vigor.

⁴⁶ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

4. Logo que adopte um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um acto delegado adoptado nos termos do artigo 20.º apenas entra em vigor se o Parlamento Europeu ou o Conselho não manifestarem a sua oposição no prazo de dois meses a contar da notificação do referido acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes da expiração desse período, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado ambos a Comissão de que não se oporão. Esse prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 26.º
Avaliação

1. O mais tardar em meados de 2018, a Comissão elabora um relatório de avaliação sobre a consecução dos objectivos de todas as medidas (a nível dos resultados e dos impactos), a eficiência na utilização dos recursos e o seu valor acrescentado europeu, tendo em vista a tomada de uma decisão quanto à renovação, modificação ou suspensão das medidas. A avaliação examina além disso as possibilidades de simplificação, a coerência interna e externa, a manutenção da pertinência de todos os objectivos, assim como a contribuição das medidas para as prioridades da União em termos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. A Comissão tem em conta os resultados das avaliações do impacto a longo prazo das medidas precedentes.
2. A Comissão efectua uma avaliação *ex post* em estreita cooperação com os Estados-Membros e os beneficiários. A avaliação *ex post* examina a eficácia e a eficiência do Mecanismo Interligar a Europa e o seu impacto na coesão económica, social e territorial, assim como a sua contribuição para as prioridades da União em matéria de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, e a escala e os resultados do apoio utilizado para o cumprimento dos objectivos em matéria de alterações climáticas. A avaliação *ex post* contribui para a tomada de uma decisão sobre uma eventual renovação, modificação ou suspensão de uma medida subsequente.
3. As avaliações têm em conta os progressos realizados face aos indicadores de desempenho referidos nos artigos 3.º e 4.º.
4. A Comissão comunica as conclusões dessas avaliações ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.
5. A Comissão e os Estados-Membros, assistidos pelos outros eventuais beneficiários, podem avaliar os métodos de execução dos projectos, bem como o impacto da sua execução, de modo a verificar se os objectivos previstos, nomeadamente em matéria de protecção ambiental, foram atingidos.
6. A Comissão pode solicitar a um Estado-Membro beneficiário envolvido num projecto de interesse comum que apresente uma avaliação específica das acções e dos projectos a elas associados financiados a título do presente regulamento ou, se adequado, que lhe preste as informações e a assistência necessárias para efectuar a avaliação dos referidos projectos.

Artigo 27.º
Informação, comunicação e publicidade

1. Os beneficiários e, se for caso disso, os Estados-Membros em causa asseguram que seja feita a devida publicidade ao apoio concedido a título do presente regulamento a fim de informar o público do papel desempenhado pela União na realização dos projectos.
2. A Comissão leva a cabo acções de informação e comunicação sobre os projectos e os resultados do Mecanismo Interligar a Europa. Além disso, o orçamento atribuído à comunicação no quadro do presente regulamento abrange igualmente a comunicação institucional sobre as prioridades políticas da União⁴⁷.

Artigo 28.º
Disposições transitórias

O presente regulamento não afecta a continuação ou a alteração, incluindo a anulação total ou parcial, dos projectos em causa até à sua conclusão, ou de um apoio financeiro concedido pela Comissão com base nos Regulamentos (CE) n.º 2236/95 e (CE) n.º 680/2007 ou em qualquer outra legislação aplicável a esse apoio em 31 de Dezembro de 2013, que continuam a aplicar-se às acções em causa até à sua conclusão.

Artigo 29.º
Revogação

Sem prejuízo do disposto no artigo 28.º do presente regulamento, o Regulamento (CE) n.º 680/2007 é revogado com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2014.

Artigo 30.º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2014.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

⁴⁷ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Um orçamento para a Europa 2020 - Parte II: Fichas temáticas, COM (2011) 500 final, de 29.6.2011, p. 7.

ANEXO

PARTE I: LISTA DE PROJECTOS PREDEFINIDOS DA REDE PRINCIPAL DE TRANSPORTES

a) Prioridades horizontais

Gestão e Serviços Inovadores	<i>Céu Único Europeu - SESAR</i>
Gestão e Serviços Inovadores	<i>Sistemas de gestão do tráfego rodoviário, ferroviário e das vias navegáveis interiores (ITS, ERTMS e RIS)</i>
Gestão e Serviços Inovadores	<i>Portos e aeroportos da rede principal</i>

Corredores da rede principal

1. Corredor Báltico–Adriático

Helsínquia – Tallin – Riga – Kaunas – Varsóvia – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Viena
Katowice – Žilina – Bratislava – Viena
Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Veneza – Bolonha – Ravenna

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Helsínquia - Tallin	Portos, auto-estradas do mar	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e seus acessos, auto-estradas do mar (incluindo capacidade quebra-gelos)
Tallin - Riga - Kaunas - Varsóvia	Via férrea	estudos (detalhados) para uma nova linha de bitola UIC totalmente interoperável; início das obras da nova linha antes de 2020; interligações via férrea – aeroportos/portos
Gdynia - Katowice	Via férrea	modernização
Gdynia, Gdansk	Portos	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Varsóvia - Katowice	Via férrea	modernização
Katowice - Ostrava - Brno - Viena & Katowice - Žilina - Bratislava - Viena	Via férrea	modernização, em particular dos troços transfronteiras Polónia-Rep. Checa, Polónia-Eslováquia e Eslováquia-Áustria; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Viena - Graz - Klagenfurt - Udine - Veneza - Ravenna	Via férrea	modernização e obras em curso; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Trieste, Veneza, Ravenna	Portos	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das

		plataformas multimodais
--	--	-------------------------

2. Varsóvia – Berlim – Amesterdão/Roterdão – Felixstowe – Midlands

Fronteira da Bielorrússia – Varsóvia – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlim – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amesterdão/Roterdão – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Fronteira bielorrussa - Varsóvia - Poznań – fronteira alemã	Via férrea	modernização da linha actual, estudos para linha férrea de alta velocidade
Fronteira da Polónia - Berlim - Hannover – Amesterdão/Roterdão	Via férrea	modernização de vários troços (Amesterdão – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlim)
Canais da Alemanha ocidental, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlim	Via navegável interior (VNI)	modernização
Comportas de Amesterdão	VNI	estudos em curso
Felixstowe – Midlands	Via férrea, porto, plataformas multimodais	ligações entre o porto e as plataformas multimodais

3. Corredor Mediterrânico

Algeciras – Madrid – Tarragona
 Sevilha – Valência – Tarragona
 Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Turim – Milão – Veneza – Liubliana – Budapeste – fronteira Ucrânia

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Algeciras - Madrid	Via férrea	estudos em curso, arranque das obras antes de 2015, conclusão em 2020
Sevilha - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valência	Via férrea	estudos e obras
Valência – Tarragona - Barcelona	Via férrea	construção entre 2014 - 2020
Barcelona	Porto	ligações ferroviárias ao porto e aeroporto

Barcelona - Perpignan	Via férrea	troço transfronteiriço, obras em curso, nova linha concluída até 2015, modernização da linha existente
Perpignan - Montpellier	Via férrea	variante Nîmes - Montpellier operacional em 2017, Montpellier - Perpignan em 2020
Lyon - Turim	Via férrea	troço transfronteiras, arranque das obras do túnel de base antes de 2020; estudos das vias de acesso
Milão - Brescia	Via férrea	modernização parcial, linha de alta velocidade parcialmente nova
Brescia - Veneza - Trieste	Via férrea	arranque das obras antes de 2014 em vários troços
Milão - Mântua - Veneza - Trieste	VNI	estudos, modernização, obras
Trieste - Divača	Via férrea	estudos e modernização parcial em curso; troço transfronteiriço a construir até depois de 2020
Koper - Divača - Liubliana - Maribor	Via férrea	estudos e modernização/linha parcialmente nova
Nó de Liubliana	Via férrea	nó ferroviário de Liubliana, incluindo plataforma multimodal; ligação ferroviária ao aeroporto
Maribor - Zalău	Via férrea	troço transfronteiriço: estudos, arranque das obras antes de 2020
Boba- Szekesferhervar	Via férrea	modernização
Budapeste-Miskolc-fronteira Ucrânia	Via férrea	modernização

4. Hamburgo – Rostock –Burgas/fronteira Turquia – Pireu – Lefkosia

Hamburgo / Rostock – Berlim – Praga – Brno – Bratislava – Budapeste – Arad – Timișoara – Sófia
Sófia – Burgas/fronteira Turquia
Sófia – Tessalonica – Pireu – Limassol – Lefkosia

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Dresden - Praga	Via férrea	estudos para linha de alta velocidade
Praga	Via férrea	modernização, variante para mercadorias; ligação ferroviária ao aeroporto
Hamburgo - Dresden - Praga - Pardubice	VNI	modernização do Elba
Comportas de Děčín	VNI	estudos

Breclav - Bratislava	Via férrea	troço transfronteiriço, modernização
Bratislava - Hegyeshalom	Via férrea	troço transfronteiriço, modernização
Budapeste - Arad - Timișoara - Calafat	Via férrea	modernização do troço húngaro quase concluída, em curso na Roménia
Vidin - Sófia – Burgas/fronteira Turquia Sófia - Tessalonica - Atenas/Pireu	Via férrea	estudos e obras Vidin – Sófia – Tessalonica; modernização do troço Sófia – Burgas/fronteira Turquia
Atenas/Pireu - Limassol	Auto-estradas do mar	capacidade do porto e ligações terrestres
Limassol - Lefkosia	Portos, plataformas multimodais	modernização da interconexão modal

5. Corredor Helsínquia – La Valeta

Helsínquia – Turku – Estocolmo – Malmö – København – Fehmarn – Hamburgo – Hannover
Bremen – Hannover – Nuremberga – Munique – Brenner – Verona – Bolonha – Roma – Nápoles – Bari
Nápoles - Palermo – La Valeta

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Kotka/Hamina - Helsínquia	Porto, via férrea	ligações terrestres ao porto, modernização da via férrea
Helsínquia	Via férrea	ligação ferroviária ao aeroporto
Fronteira russa - Helsínquia	Via férrea	obras em curso
Turku - Estocolmo	Portos, auto-estradas do mar	ligações terrestres ao porto, capacidade quebra-gelos
Estocolmo - Malmö (Triângulo Nórdico)	Via férrea	obras em curso em troços específicos
Fehmarn	Via férrea	estudos em curso, obras de construção da ligação fixa do Fehmarn Belt entre 2014 e 2020
Copenhaga - Hamburgo via Fehmarn: vias de acesso	Via férrea	vias de acesso na Dinamarca concluídas até 2020, vias de acesso na Alemanha concluídas em 2 etapas (2020 - 2027)
Hamburgo/Bremen - Hannover	Via férrea	início das obras antes de 2020

Munique - Wörgl	Via férrea	acesso ao túnel de base do Brenner e troço transfronteiriço: estudos
Túnel de base do Brenner	Via férrea	estudos e obras
Fortezza - Verona	Via férrea	estudos e obras
Nápoles - Bari	Via férrea	estudos e obras
Nápoles – Reggio Calabria	Via férrea	modernização
Messina - Palermo	Via férrea	modernização (troços restantes)
Palermo – La Valeta	Portos, auto-estradas do mar	acessos terrestres aos portos
Valletta - Marsaxlokk	Porto, aeroporto	implantação de sistemas de gestão do tráfego, modernização da interconexão modal

6. Corredor Génova – Roterdão

Génova – Milão/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basileia – Mannheim – Colónia
Colónia – Düsseldorf – Roterdão/Amesterdão
Colónia– Liège – Bruxelas– Zeebrugge

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Génova - Milão/Novara – fronteira suíça	Via férrea	estudos; início das obras antes de 2020
Basileia - Roterdão/Amesterdão/Antuérpia	VNI	modernização
Karlsruhe - Basileia	Via férrea	conclusão das obras até ao final de 2020
Frankfurt - Mannheim	Via férrea	estudos em curso
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Via férrea	conclusão das obras até 2017
Zeebrugge	Porto	comportas: estudos em curso

7. Lisboa - Estrasburgo

Sines / Lisboa – Madrid - Valladolid
Lisboa - Aveiro - Porto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordéus – Paris – Mannheim/Estrasburgo

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Linha ferroviária de alta velocidade Sines/Lisboa - Madrid	Via férrea, portos	estudos e obras em curso, modernização da interconexão modal dos portos de Sines/Lisboa
Linha ferroviária de alta velocidade Porto - Lisboa	Via férrea	estudos em curso
Ligação ferroviária Aveiro - Espanha	Via férrea	troço transfronteiriço: obras em curso
Ligação ferroviária Bergara - San Sebastián - Bayonne	Via férrea	conclusão prevista em Espanha para 2016, em França em 2020
Bayonne - Bordéus	Via férrea	consulta pública em curso
Tours - Bordéus	Via férrea	obras em curso
Paris	Via férrea	variante Sul de alta velocidade
Baudrecourt - Mannheim	Via férrea	modernização
Baudrecourt - Estrasburgo	Via férrea	obras em curso, conclusão em 2016

8. Corredor Dublin – Londres – Paris – Bruxelas

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham
Glasgow/Edimburgo – Birmingham
Birmingham – Londres – Lille – Bruxelas
Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris
Londres – Dover – Calais – Paris

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Dublin - Belfast	Via férrea	modernização; interconectores de Dublin (DART)
Glasgow - Edimburgo	Via férrea	modernização
Alta velocidade 2	Via férrea	estudos
Swansea - Cardiff - Bristol - Londres	Via férrea	modernização

Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Portos	acessos terrestres
Le Havre - Paris	VNI	modernização
Le Havre - Paris	Via férrea	estudos
Calais - Paris	Via férrea	estudos preliminares

9. Amesterdão – Basileia/Lyon – Marselha

Amesterdão – Roterdão – Antuérpia – Bruxelas – Luxemburgo
Luxemburgo – Dijon – Lyon
Luxemburgo – Estrasburgo – Basileia

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Maas	VNI	modernização
Albertkanaal	VNI	modernização
Terneuzen	Marítimo	comportas: estudos em curso
Terneuzen - Gent	VNI	estudos, modernização
Antuérpia	Marítimo, porto	comportas: estudos em curso, porto: acessos terrestres
Canal Sena - Escaut	VNI	concepção do projecto concluída, “diálogo concorrencial” lançado, conclusão geral em 2018
Modernização das vias navegáveis interiores na Valónia	VNI	estudos, modernização
Bruxelas - Luxemburgo - Estrasburgo	Via férrea	obras em curso
Estrasburgo - Mulhouse - Basileia	Via férrea	modernização
Ligações ferroviárias Luxemburgo – Dijon - Lyon (TGV Reno - Ródano)	Via férrea	estudos e obras
Lyon	Via férrea	variante oriental: estudos e obras
Canal Saône – Mosela/Reno	VNI	estudos preliminares em curso
Ródano	VNI	modernização

10. Corredor Estrasburgo – Danúbio

Estrasburgo – Stuttgart – Munique – Wels/Linz
Estrasburgo – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nuremberga – Regensburg – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Viena – Budapeste – Arad – Braşov – Bucareste – Constanţa - Sulina

Troços pré-identificados	Modo	Descrição/datas
Conexão ferroviária Estrasburgo - Kehl Appenweier	Via férrea	obras de interconexão em Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - Munique	Via férrea	estudos e obras em curso
Munique - Mühldorf - Freilassing - Salzburgo	Via férrea	estudos e obras em curso
Salzburgo - Wels	Via férrea	estudos
Nuremberga - Regensburg - Passau - Wels	Via férrea	estudos; obras parcialmente em curso
Conexão ferroviária Wels - Viena	Via férrea	conclusão prevista até 2017
Viena - Budapeste	Via férrea	estudos para alta velocidade na Hungria
Arad - Braşov - Bucareste - Constanţa	Via férrea	modernização de troços específicos; estudos para alta velocidade
Main – Main-Donau-Canal – Danúbio	VNI	estudos e obras em vários troços e estrangulamentos; portos interiores: acessos terrestres
Constanţa	Porto	acessos terrestres

b) Outros troços na rede principal

Sófia – fronteira com a Antiga República Jugoslava da Macedónia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Sófia – fronteira da Sérvia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Timișoara – fronteira da Sérvia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Munique – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Nuremberga – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Wrocław – Dresden	Transfronteiras	Via férrea	modernização
Wrocław – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Graz – Maribor – Pragersko	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Corredor da Bótnia: Lulea – Oulu	Transfronteiras	Via férrea	estudos e obras
Noroeste de Espanha e Portugal	Estrangulamento	Via férrea	obras em curso
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlim	Estrangulamento	Via férrea	estudos
Halle – Leipzig – Nuremberga	Estrangulamento	Via férrea	obras em curso, conclusão em 2017
Via férrea Egnatia	Estrangulamento	Via férrea	estudos em curso
Vias navegáveis interiores Dunkerque - Lille	Estrangulamento	VNI	estudos em curso
LAV paralela Paris- Lyon	Estrangulamento	Via férrea	estudos preliminares em curso
Sundsvall – Umea – Lulea	Estrangulamento	Via férrea	estudos e obras
Malmö - Gotemburgo	Outros na rede principal	Via férrea	obras
Bótnia – Kiruna – fronteira da Noruega	Outros na rede principal	Via férrea	estudos e obras
Ligação ferroviária Shannon - Cork - Dublin	Outros na rede principal	Via férrea	estudos em curso
Ligação ferroviária para Wilhelmshaven e Bremerhaven	Outros na rede principal	Via férrea	estudos em curso
Zilina – fronteira da Ucrânia	Outros na rede principal	Via férrea	modernização

Ventspils – Riga – fronteira russa	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – fronteira da Bielorússia	Outros na rede principal	Via férrea	modernização, ligação ao aeroporto
Katowice – Wroclaw – fronteira da Alemanha	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Marselha – Toulon – Nice – fronteira de Itália	Outros na rede principal	Via férrea	estudos para alta velocidade
Bordéus – Toulouse	Outros na rede principal	Via férrea	estudos para alta velocidade
Tampere – Oulu	Outros na rede principal	Via férrea	modernização de troços
Pamplona – Saragoça - Sagunto	Outros na rede principal	Via férrea	estudos e obras

PARTE II: LISTA DE CORREDORES E DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS NAS INFRA-ESTRUTURAS ENERGÉTICAS

a) Corredores prioritários		
	Objectivo	Estados-Membros abrangidos
1. Rede <i>offshore</i> nos mares do Norte (“ NSOG ”)	Desenvolvimento de uma rede eléctrica <i>offshore</i> integrada no mar do Norte, no mar da Irlanda, no Canal da Mancha, no mar Báltico e águas vizinhas para transportar electricidade proveniente de fontes de energia renováveis no mar para centros de consumo e armazenamento e aumentar os intercâmbios transfronteiriços de electricidade	Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Reino Unido e Suécia
2. Interconexões eléctricas Norte-Sul no Sudoeste da Europa (“ NSI West Electricity ”)	Desenvolvimento de interligações entre os Estados-Membros da região e com os países terceiros do Mediterrâneo, nomeadamente para integrar a electricidade proveniente de fontes	Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal e Reino Unido

	de energia renováveis	
3. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa Ocidental (“ NSI West Gas ”)	Aumento das capacidades de interconexão para os fluxos de gás Norte-Sul na Europa Ocidental para diversificar mais as rotas de aprovisionamento e aumentar as possibilidades de fornecimento de gás a curto prazo	Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal e Reino Unido
4. Interconexões de electricidade Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste (“ NSI East Electricity ”):	Reforço das interconexões e das linhas internas nas direcções Norte-Sul e Este-Oeste para concluir o mercado interno e integrar a electricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia
5. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste (“ NSI East Gas ”):	Reforço das conexões regionais de gás entre a região do mar Báltico, os mares Adriático e Egeu e o mar Negro, nomeadamente para aumentar a diversificação e a segurança do aprovisionamento de	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia

	gás	
6. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no sector da electricidade (" BEMIP Electricity "):	Desenvolvimento de interconexões entre os Estados-Membros na região do Báltico e consequente reforço das infra-estruturas da rede interna, para acabar com o isolamento dos Estados Bálticos e promover a integração do mercado na região	Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia
7. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no sector do gás (" BEMIP Gas "):	Fim do isolamento dos três Estados Bálticos e da Finlândia, acabando com a dependência de um único fornecedor e aumentando a diversificação da oferta na região do mar Báltico	Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia
8. Corredor Meridional de Gás (" SGC "):	Transporte de gás da bacia do Cáspio, da Ásia Central, do Médio Oriente e da bacia mediterrânica oriental para a União, a fim de aumentar a diversificação da oferta de gás	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, França, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia

b) Domínios prioritários		
	Objectivo	Estados-Membros abrangidos
Implantação de redes inteligentes:	Acelerar a adopção das tecnologias para redes inteligentes em toda a União, para integrar eficientemente o comportamento e as acções de todos os utilizadores com ligação à rede eléctrica	todos
Auto-estradas de electricidade	Desenvolver as primeiras auto-estradas de electricidade até 2020, tendo em vista construir uma rede de auto-estradas que cubra toda a União	todos
Rede transfronteiras de dióxido de carbono	Preparar a construção de uma infraestrutura para o transporte de dióxido de carbono entre os Estados-Membros, tendo em vista a captura e o armazenamento desse gás	todos

PARTE III: LISTA DE PRIORIDADES E DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO PRÉ-IDENTIFICADOS
NO SECTOR DAS TELECOMUNICAÇÕES

a) Prioridades horizontais

<p>Gestão, Cartografia e Serviços Inovadores</p>	<p>Assistência técnica e medidas de replicação de projectos, quando seja necessário para a implantação e a governação, incluindo planeamento de projectos e investimentos e estudos de viabilidade.</p> <p>Cartografia das infra-estruturas de banda larga pan-europeias para realizar um estudo físico pormenorizado e elaborar uma documentação dos locais pertinentes, análise dos direitos de passagem, avaliações do potencial de modernização das instalações existentes, etc.</p> <p>Análise do impacto ambiental, tendo em conta as necessidades de adaptação às alterações climáticas e de atenuação dos seus efeitos, assim como a resistência às catástrofes.</p>
<p>Acções de apoio e outras medidas de apoio técnico</p>	<p>Acções necessárias para preparar a execução dos projectos de interesse comum ou acções que contribuam para esse fim, incluindo estudos preparatórios, de viabilidade, de avaliação e de validação, e qualquer outra medida de apoio técnico, incluindo acções prévias para definir e desenvolver uma acção na sua totalidade.</p>

b) Redes de banda larga

A intervenção no domínio da banda larga deve contribuir para um crescimento inteligente e inclusivo através da constituição de uma carteira equilibrada e geograficamente diversificada de projectos nesse domínio, incluindo projectos de redes de 30Mbps e 100Mbps ou mais, com projectos urbanos, suburbanos e rurais, para atingir um nível satisfatório de conectividade em todos os Estados-Membros.

<p>Características da intervenção</p>	<p>Descrição</p>
<p>A intervenção no domínio das redes de banda larga incluirá:</p>	<p>Investimentos em redes de banda larga que permitam atingir o objectivo de cobertura</p>

	universal em 30Mbps estabelecido pela Agenda Digital para 2020; ou
	Investimentos em redes de banda larga que permitam atingir o objectivo da Agenda Digital para 2020 de conseguir que pelo menos 50% das famílias subscrevam débitos acima dos 100Mbps;
A intervenção no domínio das redes de banda larga comportará, em particular, um ou mais dos seguintes elementos:	A implantação da infra-estrutura física passiva ou da infra-estrutura física passiva e activa combinada e dos seus elementos auxiliares, completada pelos serviços necessários para a sua exploração;
	Instalações/equipamentos e serviços conexos, como cablagens nos edifícios, antenas, torres e outras construções de apoio, condutas, ligações, postes, câmaras de visita e armários de rua;
	Exploração das potenciais sinergias entre a implantação de redes de banda larga e outras redes de serviços de abastecimento público (energia, transportes, água, esgotos, etc.), em particular as relacionadas com a distribuição inteligente de electricidade.

c) Infra-estruturas de serviços digitais

Receberão apoio os seguintes domínios de intervenção no campo das infra-estruturas de serviços digitais:

Serviço digital	Descrição
<i>Ligações dorsais de alta velocidade transeuropeias para as administrações públicas</i>	Infra-estrutura dorsal de serviços pública transeuropeia que permitirá ligar em alta velocidade e de um modo altamente fiável as instituições públicas em domínios como a administração pública, a cultura, a educação e a saúde.
<i>Prestação transfronteiras de serviços de administração pública em linha</i>	Plataformas de interacção transfronteiras normalizadas e conviviais, que produzam ganhos de eficiência tanto na economia em geral como no sector público e contribuam para o mercado único.

	<p>Essas plataformas permitem os contratos públicos electrónicos, os serviços de saúde em linha, a apresentação normalizada de relatórios de actividades das empresas, o intercâmbio electrónico de informações judiciais, os serviços de administração pública em linha para as empresas, incluindo o registo de empresas em linha a nível transeuropeu.</p>
<p><i>Permitir o acesso às informações do sector público e a serviços multilingues</i></p>	<p>Digitalização de grandes colecções de obras culturais europeias e promoção da sua reutilização por terceiros.</p> <p>Tornar possível, em 2020, o pleno acesso a todas as informações não confidenciais que se encontram na posse do sector público da UE, para fins de reutilização.</p> <p>Permitir a qualquer empresa da UE oferecer serviços em linha na sua própria língua e disponibilizá-los automaticamente em qualquer língua da UE.</p>
<p><i>Segurança e protecção</i></p>	<p>Recursos informáticos, bases de dados e ferramentas de <i>software</i> partilhados para os Centros «Internet mais segura» (<i>Safer Internet Centres</i>) dos Estados-Membros, assim como infra-estrutura administrativa para tratar das denúncias de conteúdos com abusos sexuais.</p> <p>Infra-estruturas de serviços críticas, incluindo canais e plataformas de comunicação desenvolvidos e implantados para reforçar a capacidade à escala da UE em termos de prontidão, partilha de informações, coordenação e resposta.</p>
<p><i>Implantação de soluções de tecnologias da informação e das comunicações para as redes energéticas inteligentes e para a oferta de serviços energéticos inteligentes</i></p>	<p>Modernas tecnologias da informação e das comunicações no domínio dos serviços energéticos inteligentes, para responder às necessidades dos cidadãos (que podem ser produtores e também consumidores de energia), dos fornecedores de energia e das autoridades públicas.</p>

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa (CEF)

1.2. Domínio(s) de intervenção envolvido(s) de acordo com a estrutura ABM/ABB⁴⁸

06 Mobilidade e Transportes
32 Energia
09 Sociedade da Informação e Meios de Comunicação
13 Política Regional

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova acção**

A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova acção na sequência de um projecto-piloto/acção preparatória**⁴⁹

A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma acção existente**

A *proposta/iniciativa refere-se a uma acção reorientada para uma nova acção*

1.4. Objectivos

1.4.1. *Objectivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa*

Rubrica 1 Crescimento inteligente e inclusivo

O CEF visará os seguintes objectivos gerais nos sectores da energia, dos transportes e das telecomunicações:

a) Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo através do desenvolvimento de redes transeuropeias modernas e de alto desempenho, beneficiando assim toda a União Europeia em termos de competitividade e de coesão económica, social e territorial dentro do mercado único e criando um ambiente mais propício ao investimento privado e público, através de uma combinação de instrumentos financeiros e de apoio directo da União, e explorando as sinergias entre os diferentes sectores.

⁴⁸ ABM: Activity Based Management (gestão por actividades) – ABB: Activity Based Budgeting (orçamentação por actividades).

⁴⁹ Referidos no artigo 49.º, n.º 6, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

b) Contribuir para que a União atinja as suas metas de redução de 20% das emissões de gases com efeito estufa, de aumento de 20% na eficiência energética e de aumento para 20% da quota das energias renováveis até 2020, garantindo ao mesmo tempo uma maior solidariedade entre os Estados-Membros.

1.4.2. *Objectivo(s) específico(s) e actividades ABM/ABB em causa*

O CEF visa os seguintes objectivos específicos nos sectores dos transportes, da energia e das telecomunicações:

1. No domínio dos transportes:
 - a) eliminar os estrangulamentos e construir as ligações em falta;
 - b) garantir transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo;
 - c) otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade e a segurança física e operacional dos serviços de transporte.
2. No domínio da energia:
 - a) promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de electricidade e de gás através das fronteiras, nomeadamente garantindo que nenhum Estado-Membro fique isolado da rede europeia;
 - b) reforçar a segurança do aprovisionamento da União;
 - c) contribuir para o desenvolvimento sustentável e a protecção do ambiente, nomeadamente através da promoção da integração das fontes de energia renováveis na rede de transporte e desenvolvendo redes de dióxido de carbono.
3. No domínio das redes de telecomunicações:
 - a) acelerar a implantação de redes de banda larga rápidas e ultra-rápidas e a adesão às mesmas, inclusivamente das pequenas e médias empresas (PME);
 - b) promover a interconexão e a interoperabilidade dos serviços públicos nacionais em linha, assim como o acesso às ditas redes.

Actividade(s) ABM/ABB em causa

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

Impactos gerais a nível socioeconómico e ambiental:

A boa aplicação do CEF acelerará o desenvolvimento, na UE, de infra-estruturas de alto desempenho nos domínios dos transportes, da energia e das tecnologias da informação e das comunicações, contribuindo assim para o cumprimento dos objectivos da estratégia Europa 2020 em matéria de energia e de alterações climáticas e para a competitividade sustentável da UE. As regras funcionais previstas pelo CEF promoverão a execução das acções e encorajarão o efeito multiplicador máximo das contribuições do orçamento da UE na atracção de investimentos públicos e privados para os projectos. Além disso, com a assistência dos instrumentos financeiros criados com a contribuição da UE, as infra-estruturas com relevância europeia tornar-se-ão um activo de investimento atraente para os investidores institucionais da Europa e de fora dela.

Impactos específicos nos sectores:

Transportes:

A implantação acelerada dos corredores da rede principal de transportes transeuropeia favorecerá uma cobertura mais adequada da infra-estrutura de transportes da União, a mudança modal e a co-modalidade. Os sistemas de informação e gestão inovadores, que farão parte da rede, fornecerão apoio às funções logísticas, à integração intermodal e à exploração sustentável, de modo a estabelecer cadeias de transportes competitivas, que satisfaçam as necessidades dos utilizadores. A eficiência do sistema de transportes será melhorada, conseguindo-se uma redução importante dos congestionamentos e dos tempos de viagem.

Energia:

Desenvolvimento e construção dos corredores prioritários da infra-estrutura energética, promovendo nomeadamente os seguintes domínios:

- implantação em grande escala das energias renováveis
- optimização do transporte de energia a nível da UE
- segurança do aprovisionamento

Telecomunicações:

- maior número de cidadãos com acesso à Internet de banda larga
- disponibilidade de infra-estruturas de serviços digitais interoperáveis, em particular disponibilidade de serviços inteligentes de distribuição de electricidade
- mobilização de investimentos privados e aumento dos investimentos públicos em infra-estruturas digitais

Relativamente às TIC, um estudo da OCDE indica que um aumento de 10% na taxa de penetração da banda larga em qualquer ano corresponde a um aumento de 1,5% na produtividade laboral nos cinco anos seguintes⁵⁰.

Um meta-estudo encomendado pela Comissão Europeia estima que a ligação de toda a Europa à moderna banda larga de elevado débito criará cerca de 3,99 milhões de empregos nos Estados-Membros da UE27. O estudo mostra também que o nível médio de crescimento do PIB decorrente do investimento em banda larga é de 7,03%. Isto equivale a um aumento do PIB da UE27 de 862 470 milhões de EUR. Além disso, um estudo da OCDE⁵¹ estima que os governos podem conseguir, ao fim de dez anos, um retorno sobre o financiamento integral de uma rede nacional FTTH (fibra até casa), ponto-a-ponto, de acesso aberto.

1.4.4. *Perspectiva geral dos marcos e das metas:*

Transportes:

Objectivo geral 1:	Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo		
Indicador	Situação actual	Marco 2017	Meta a longo prazo 2020
Volume de investimento público e privado em projectos de interesse comum		280 000 milhões de EUR de investimentos efectuados em toda a rede RTE-T, dos quais 140 000 milhões de EUR na rede principal	500 000 milhões de EUR de investimentos efectuados em toda a rede RTE-T, dos quais 250 000 milhões de EUR na rede principal
Volume de investimento público e privado em projectos de interesse comum efectuado através dos instrumentos financeiros previstos no presente regulamento		15 000 milhões de EUR de investimentos privados efectuados em toda a rede RTE-T	40 000 milhões de EUR de investimentos privados efectuados em toda a rede RTE-T

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche e Milind Singh (2009): *Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure*. Booz & Company.

⁵¹ OCDE (2010), *OECD Information Technology Outlook 2010*, Publicações da OCDE. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en (consultado em 17 de Maio de 2011).

Objectivo geral 2	Permitir que a UE alcance as metas 20–20-20		
Indicador	Situação actual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Redução das emissões de gases com efeito de estufa	(*)	(*)	(*)
Aumento da eficiência energética	(*)	(*)	(*)
Quota da energia renovável	(*)	(*)	(*)

(*) Dados ainda não disponíveis, uma vez que a metodologia não foi ainda elaborada.

Objectivo específico 1 - transportes	Eliminar os estrangulamentos e construir as ligações em falta		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta
Número de ligações transfronteiras novas e melhoradas	Vias férreas: 36 (a melhorar)	6	14
Estrangulamentos eliminados nas vias de transporte	Vias férreas: 30 (a eliminar) VNI: 14	4 1	10 3

Objectivo específico 2 - transportes	Garantir transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta 2020
Extensão da rede ferroviária	81 230 (2005)	74 071	71 490

convencional da RTE-T na UE27 (km)			
Extensão da rede ferroviária de alta velocidade da RTE-T na UE27 (km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Redução das emissões de gases com efeito de estufa	(*)	(*)	(*)
Aumento da eficiência energética	(*)	(*)	(*)

(*) Dados ainda não disponíveis, uma vez que a metodologia não foi ainda elaborada.

Objectivo específico 3 - transportes	Optimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte.		
Indicador	Último resultado conhecido (ligações já existentes)	Marco 2017	Meta
Número de portos ligados à rede ferroviária (de um total de 82 portos)	27	41	54
Número de aeroportos ligados à rede ferroviária (de um total de 37 aeroportos)	12	18	24

Energia:

Objectivo geral 1	Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo		
Indicador	Situação actual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Volume de investimento público e privado em projectos	0	200 000 milhões	200 000 milhões

de interesse comum			
Volume de investimento público e privado em projectos de interesse comum financiados pelo CEF	0	30 000-60 000 milhões	30 000-60 000 milhões

Objectivo geral 2	Permitir que a UE alcance as metas 20-20-20		
Indicador	Situação actual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Redução das emissões de gases com efeito de estufa	(*)	(*)	(*)
Aumento da eficiência energética	Redução da factura energética em cerca de 6% em relação ao cenário de manutenção da situação actual	Redução da factura energética em cerca de 14% em relação ao cenário de manutenção da situação actual	Redução da factura energética em 20%
Quota da energia renovável	Quota de 10% para as fontes de energia renováveis no consumo final de energia	Quota de 15% para as fontes de energia renováveis no consumo final de energia	Quota de 20% para as fontes de energia renováveis no consumo final de energia

(*) Os dados estarão disponíveis uma vez aplicada a metodologia estabelecida nas orientações para a infra-estrutura energética.

Objectivo específico 1 - energia	Promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de electricidade e gás através das fronteiras		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco	Meta
Número de projectos que efectivamente ligam as redes dos Estados-Membros e eliminam os estrangulamentos internos	(*)	(*)	(*)

(*) Os dados estarão disponíveis uma vez aplicada a metodologia estabelecida nas orientações para a infra-estrutura energética.

Objectivo específico 2 - energia	Reforçar a segurança do aprovisionamento da União		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta

Progressos em matéria de robustez do sistema	Gás: N-1 (9 Estados-Membros não atingem N-1)	Gás: N-1 é atingido por toda a UE27	Gás: N-1 é atingido por toda a UE27 a 100%
Segurança do funcionamento do sistema	(*)	(*)	(*)
Número de projectos que permitem diversificar as fontes, as contrapartidas e as vias de aprovisionamento	3 fontes principais de aprovisionamento de gás à UE para além do gás natural liquefeito (GNL)		No mínimo 5 fontes principais de aprovisionamento de gás à UE para além do gás natural liquefeito (GNL)

(*) Os dados estarão disponíveis uma vez aplicada a metodologia estabelecida nas orientações para a infra-estrutura energética.

Objectivo específico 3 - energia	Contribuir para o desenvolvimento sustentável e a protecção do ambiente		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta
Volume de energia renovável transportada para os grandes centros de consumo e de armazenamento	(*)	(*)	(*)
Volume total de emissões de CO ₂ evitadas pela construção dos projectos que beneficiaram do CEF	(*)	(*)	(*)

(*) Os dados estarão disponíveis uma vez aplicada a metodologia estabelecida nas orientações para a infra-estrutura energética.

Telecomunicações:

Objectivo geral 1	Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo		
Indicador	Situação actual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Volume de investimentos privados			Projecção dos investimentos privados entre 2011 e 2020:

em Internet de banda larga rápida e ultra-rápida ⁵²			até 50 000 milhões de EUR (Investimentos necessários até 2020: 270 000 milhões de EUR)
Volume de investimento público e privado em projectos de interesse comum a favor da Internet de banda larga rápida e ultra-rápida financiados pelo CEF ⁵³	0	16 400 milhões de EUR	2020: 45 500 milhões de EUR ⁵⁴

Objectivo específico 1 - TIC	Acelerar a implantação de redes de banda larga rápida e ultra-rápida e a adesão às mesmas		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta
Taxa de cobertura da banda larga rápida (≥ 30 Mbs)	Dezembro de 2010: 28,7% das famílias	2017: 60%	2020: 100%
Percentagem de assinantes de ligações em banda larga de débito superior a 100 Mbs	Dezembro de 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

⁵²

Esta é a previsão dos investimentos efectuados independentemente do CEF e sem a sua intervenção.

⁵³

Trata-se de uma previsão do que pode ser atingido com o CEF.

⁵⁴

Este montante pressupõe que um financiamento pelo CEF na ordem dos 6 500 milhões de EUR mobilize investimentos privados e (outros) investimentos públicos num valor 7 vezes superior.

Objectivo específico 2 - TIC	Interconexão e interoperabilidade dos serviços públicos nacionais em linha, assim como acesso a essas redes.		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco 2017	Meta
Percentagem de particulares e de empresas que utilizam serviços públicos em linha ⁵⁵	2010: 41,2% dos particulares e 75,7% das empresas	2017: 50% dos particulares e 85% das empresas	2020: 60% dos particulares e 100% das empresas
Disponibilidade de serviços públicos transfronteiras ⁵⁶	n.d.	80%	2020: 100%

1.4.5. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

O desempenho do Mecanismo Interligar a Europa é avaliado à luz dos seguintes **indicadores gerais de desempenho**:

a) A consecução do objectivo geral a) será aferida pelo volume de investimentos públicos e privados em projectos de interesse comum e, em particular, pelo volume de investimentos públicos e privados em projectos de interesse comum realizados graças aos instrumentos financeiros previstos pelo Regulamento CEF.

b) A consecução do objectivo geral b) será aferida pela redução das emissões de gases com efeito de estufa, pelo aumento da eficiência energética e pela quota das energias renováveis na energia consumida, até 2020. O desempenho do CEF é igualmente avaliado com base nos seguintes **indicadores de desempenho específicos para cada sector**:

1. No domínio dos transportes:

a) A consecução do objectivo específico a) será aferida pelo número de ligações transfronteiras novas ou de ligações melhoradas e de estrangulamentos eliminados nas vias férreas e nas vias navegáveis interiores da RTE-T que tenham beneficiado de apoio do CEF.

⁵⁵ Medida a partir do número de particulares e empresas que utilizam os serviços de administração pública em linha.

⁵⁶ Serviços públicos transfronteiras: Este indicador não pode ainda ser medido, dado que a lista de serviços ainda está a ser definida pelos Estados-Membros (acção n.º 91 da Agenda Digital, cuja conclusão está prevista para o final de 2011).

b) A consecução do objectivo específico b) será aferida pela extensão da rede ferroviária convencional e da rede ferroviária de alta velocidade na UE27;

c) A consecução do objectivo específico c) será aferida pelo número de portos e aeroportos ligados à rede ferroviária.

2. No domínio da energia:

a) A consecução do objectivo específico a) será aferida pelo número de projectos que efectivamente interligam as redes dos Estados-Membros e eliminam os estrangulamentos internos.

b) A consecução do objectivo específico b) será aferida pelos progressos alcançados a nível da robustez do sistema e da segurança do seu funcionamento, assim como pela diversificação das fontes, das contrapartidas e das vias de aprovisionamento;

c) A consecução do objectivo específico c) será aferida pelo volume de energias renováveis transportado para os grandes centros de consumo e locais de armazenamento, assim como pelo volume total de emissões de CO₂ evitadas pela construção dos projectos que beneficiaram do CEF.

3. No domínio das telecomunicações:

a) A consecução do objectivo específico a) será aferida pela taxa de cobertura da banda larga rápida e ultra-rápida e pelo número de agregados familiares que tenham subscrito ligações de banda larga com débitos superiores a 100 Mbs;

(ii) A consecução do objectivo específico b) será aferida pela percentagem de particulares e de empresas que utilizam serviços públicos em linha e pelo grau de disponibilidade de tais serviços a nível transfronteiras.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo

Ver Exposição de Motivos no referente às necessidades

População-alvo: toda a UE

1.5.2. Valor acrescentado da participação da UE (ver também o ponto 2.3 da Exposição de Motivos)

Em 29 de Junho de 2011, a Comissão adoptou uma Comunicação intitulada «Um orçamento para a estratégia Europa 2020» (a «Comunicação QFP» (Quadro Financeiro Plurianual)) na qual expõe a sua posição de princípio em matéria de finanças da União para os anos de 2014–2020. O documento centra-se nos financiamentos prioritários a nível da UE que oferecem um verdadeiro valor acrescentado aos cidadãos. Os programas e instrumentos incluídos no QFP foram reformulados para garantir que os seus resultados e impactos façam avançar as prioridades políticas fundamentais da UE. Concretamente, o

QFP foi modernizado, reatribuindo os recursos aos domínios prioritários, um dos quais as infra-estruturas pan-europeias.

A Comunicação QFP sublinhou que um mercado único a funcionar em pleno precisa de uma infra-estrutura moderna e de alto desempenho que ligue a Europa, em particular nos domínios dos transportes, da energia e das TIC. Para isso, são necessários investimentos consideráveis tanto do sector público como do privado. Estima-se que sejam necessários cerca de 200 000 milhões de EUR para completar as redes transeuropeias de energia apenas a nível do transporte, que tenham de ser investidos 500 000 milhões de EUR na rede transeuropeia de transportes e mais de 250 000 milhões de EUR nas TIC no período compreendido entre 2014 e 2020.

Embora reconhecendo que o mercado pode e deve assumir o grosso dos investimentos necessários, a Comunicação QFP realçou o valor acrescentado que representa para a União assegurar o financiamento dos projectos transfronteiras pan-europeus que ligam o centro e a periferia, em benefício de todos. A experiência mostra que os orçamentos nacionais não dão suficiente prioridade a investimentos plurinacionais e transfronteiras destinados a dotar o mercado único das infra-estruturas de que necessita. Além disso, na sequência da crise económica e financeira, os constrangimentos que impendem sobre as fontes de financiamento privadas e públicas trouxeram um importante grau de incerteza quanto à concretização dos investimentos necessários. Os mais afectados são, provavelmente, os projectos com relevância transeuropeia, que exigem investimentos particularmente elevados e a longo prazo, devido à sua maior complexidade técnica inerente, assim como à necessidade de coordenação transnacional. Para colmatar esta lacuna, devem ser encontradas soluções complementares que mobilizem o capital privado e restabeleçam fluxos de financiamento estáveis através do mercado de capitais e do mercado bancário. Os fundos da UE devem acompanhar a dinâmica do mercado, fornecendo antes incentivos em vez de se substituírem à participação do mercado no financiamento das infra-estruturas. Em particular, como também sublinha a Comunicação relativa à reapreciação do orçamento, o orçamento da UE será o meio mais indicado para preencher as lacunas deixadas pelos Estados-Membros.

Para isso, o Mecanismo Interligar a Europa fornecerá fundos da UE para projectos com um verdadeiro valor acrescentado europeu, nomeadamente projectos transfronteiras, projectos que visem eliminar estrangulamentos ou projectos que beneficiem toda a UE.

Tendo em conta a dimensão dos investimentos necessários, os instrumentos de financiamento da UE, em particular os instrumentos financeiros inovadores, contribuirão para convocar o necessário envolvimento do sector privado, tendo em vista acelerar o desenvolvimento da infra-estrutura pan-europeia.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

No quadro financeiro plurianual para 2007–2013, diversos programas previam o financiamento de infra-estruturas no domínio dos transportes, da energia e das telecomunicações, nomeadamente o programa RTE-T, o programa RTE-E, o programa do PCI de apoio à política das TIC, o Fundo de Coesão, o FEDER, o Programa Energético Europeu para o Relançamento da Economia e o Marco Polo.

As avaliações *ex post* destes programas mostraram que, nos três sectores, o apoio financeiro concedido pela UE foi importante para estimular o desenvolvimento das infra-estruturas. No entanto, essas avaliações também sublinharam que as políticas anteriores de financiamento das RTE não foram suficientes para corrigir as deficiências do mercado / da regulamentação que determinam a actual situação nem para promover uma maior rentabilidade.

O desenvolvimento das infra-estruturas foi prejudicado pela diversidade de programas e de instrumentos de financiamento assim como pela considerável heterogeneidade das actuais condições de financiamento, tanto no conjunto dos três sectores infra-estruturais como dentro de cada um deles, factores que estão na origem de sobreposições, lacunas de financiamento e uma exploração insuficiente das sinergias. As diferentes regras de elegibilidade e de gestão, a sobreposição de objectivos e a deficiente e por vezes inexistente coordenação das prioridades complicam a execução e reduzem a eficiência da ajuda financeira. A disponibilidade de diferentes fontes de financiamento dentro de um dado sector também dá azo a que uma mesma proposta de projecto «bata a várias portas» em busca de financiamento caso não seja aceite num dos programas.

Por outro lado, o apoio às infra-estruturas de âmbito europeu nos sectores em causa pode ser melhorado do seguinte modo:

- concentrando-se nos projectos com verdadeiro valor acrescentado europeu, nomeadamente os projectos transfronteiras, os projectos que visam eliminar estrangulamentos ou os projectos que beneficiam toda a UE tirando partido das sinergias entre dois ou três sectores;
- reforçando o efeito multiplicador do financiamento da UE: as taxas de co-financiamento efectivas são muitas vezes demasiado baixas para impulsionarem o desenvolvimento dos projectos;
- encorajando o maior envolvimento do sector privado através do recurso a instrumentos financeiros, para além das subvenções, o que, por exemplo, provou ser altamente eficiente e eficaz para o Mecanismo de Financiamento com Partilha de Riscos;
- simplificando as regras e os procedimentos de financiamento.

O CEF agrega os instrumentos de financiamento para os três sectores, o que permite combater melhor os problemas de dispersão acima mencionados, define claramente as prioridades do financiamento, propõe taxas de financiamento mais objectivas e alarga o conjunto de instrumentos de financiamento, introduzindo novos instrumentos para encorajar o aumento dos financiamentos por parte do sector privado.

1.5.4. *Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

Coerência interna do CEF:

O Regulamento que cria o CEF tem de estabelecer um equilíbrio entre a necessidade de simplificar e alinhar as regras e condições de financiamento, por um lado, e de respeitar os objectivos políticos específicos do sector, por outro.

O Regulamento que cria o CEF define as condições, os métodos e os procedimentos para fornecer ajuda financeira da União às redes transeuropeias, para o que serão adoptadas orientações, para cada um dos três sectores, na forma de regulamentos do Parlamento Europeu e do Conselho.

Foi totalmente respeitada a coerência com o actual e com o futuro Regulamento Financeiro. Qualquer excepção é devidamente autorizada pelos textos legais.

Sinergia com outros instrumentos pertinentes:

A iniciativa proposta é totalmente coerente com a Comunicação de 2011 relativa ao QFP e com o documento que a acompanha. A estratégia Europa 2020, a Reapreciação do Orçamento da UE, o Acto do Mercado Único e a Comunicação QFP fornecem o contexto para a iniciativa proposta, cujos objectivos reflectem os objectivos das políticas horizontais acima mencionadas. O Fundo de Coesão e o FEDER continuarão a estar disponíveis para financiar a infra-estrutura de transportes básica e geral, as redes TIC e as redes de distribuição de energia no âmbito da gestão descentralizada.

1.6. Duração da acção e do seu impacto financeiro

Proposta/iniciativa de **duração limitada**

- Proposta/iniciativa em vigor de 1.1.2014 a 31.12.2020
- Impacto financeiro de 2014 a 2030

Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Execução com um período de arranque de AAAA até AAAA,
- findo o qual entrará em ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)⁵⁷

Gestão centralizada directa pela Comissão

Gestão centralizada indirecta por delegação de funções de execução em:

- agências executivas
- organismos criados pelas Comunidades⁵⁸
- organismos públicos nacionais/organismos com missão de serviço público
- pessoas encarregadas da execução de acções específicas por força do título V do Tratado da União Europeia e identificadas no acto de base pertinente na acepção do artigo 49.º do Regulamento Financeiro

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão descentralizada com países terceiros

Gestão conjunta com organizações internacionais (*adiante especificada*)

Se for indicada mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações

As subvenções (para todos ou para alguns sectores, sob reserva de novas decisões) serão executadas por uma agência ou por agências executivas existentes ou futuras.

Outras tarefas podem ser confiadas ao BEI, ao FEI, a outras instituições financeiras, a organizações internacionais (Eurocontrol, por exemplo), a organismos com missão de serviço público ou a organismos

⁵⁷ As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro.

referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro (por exemplo, ACER) (Artigos 200.º e 201.º do RF revisto).

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

O programa em curso será monitorizado através de uma avaliação intercalar do Regulamento CEF que inclua um exame ao seu desempenho. Além disso, serão efectuadas avaliações intercalares dos programas de trabalho plurianuais.

Uma avaliação *ex post* efectuada em estreita colaboração com os Estados-Membros e os beneficiários verificará a eficácia e eficiência do CEF e o seu impacto na coesão económica, social e territorial, assim como a sua contribuição para as prioridades da União em termos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

A proposta relativa ao CEF prevê também a possibilidade de se avaliarem os métodos de execução dos projectos, bem como o impacto da sua execução, a fim de verificar se os objectivos previstos, nomeadamente de protecção do ambiente, foram atingidos.

A nível das acções, os beneficiários fornecerão regularmente, e nos termos dos acordos/decisões, relatórios sobre as acções a realizar. O Regulamento que cria o CEF prevê, além disso, a possibilidade de pedir aos Estados-Membros avaliações específicas de acções e dos projectos associados.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. *Risco(s) identificado(s)*

- atrasos na execução dos projectos
- possível má gestão da ajuda financeira da UE pelos beneficiários
- insuficiente adesão do mercado aos instrumentos financeiros ...
- alteração a prazo das condições do mercado

2.2.2. *Meio(s) de controlo previsto(s)*

O CEF será essencialmente posto em prática por gestão centralizada directa e indirecta pela Comissão. Poderão ser previstos casos de gestão conjunta. No que respeita às subvenções, os principais elementos do sistema de controlo interno são os procedimentos de selecção e de avaliação das propostas de subvenção (controles *ex ante*) e os controlos técnicos e das transacções financeiras durante a gestão dos projectos, com base em relatórios e em auditorias *ex post* aos beneficiários.

No que respeita aos métodos de controlo das subvenções, não estão previstas grandes alterações. A nossa estimativa é que o CEF apresentará características de risco comparáveis e que será aplicada uma estratégia de controlo similar. Estimamos, portanto, que o nível

provável de não conformidade seja semelhante à experiência da Agência Executiva da Rede Transeuropeia de Transportes em matéria de gestão de projectos RTE-T, a saber:

O método de amostragem utilizado para os controlos é em parte aleatório, em parte baseado no risco. As taxas de erros detectados (ajustamentos financeiros recomendados, em % dos pagamentos efectuados) foram inferiores a 1% em 2009 e 2010, o que, até certo ponto, se pode explicar pela partilha de conhecimentos com o circuito financeiro *ex ante* (sessão consagrada aos ensinamentos colhidos das auditorias de 2008 e 2009 e das técnicas de prevenção de fraudes). Devido à dimensão reduzida da amostra e ao método combinado aleatório/risco, as taxas de erro não podem, no entanto, ser extrapoladas para todos os projectos geridos pela Agência Executiva da RTE-T.

Os acordos e decisões para a realização das acções no quadro do CEF preverão a supervisão e o controlo financeiro pela Comissão ou por um seu representante autorizado, assim como auditorias pelo Tribunal de Contas e verificações no local efectuadas pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), de acordo com os procedimentos previstos no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de Novembro de 1996, relativo às inspecções e verificações no local efectuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades, e no Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Maio de 1999, relativo aos inquéritos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

No que diz respeito à aplicação dos instrumentos financeiros, qualquer acordo com uma entidade à qual tenham sido confiadas tarefas ou com outras instituições financeiras envolvidas preverá expressamente que a Comissão e o Tribunal de Contas exercerão os seus poderes de controlo, com base em documentos, em visitas às instalações e em informações, mesmo as armazenadas em meios de comunicação electrónicos, sobre todos os terceiros que tenham recebido fundos da União.

2.2.3. Natureza e intensidade dos controlos

Resumo dos controlos	Montante em MEUR	Número de beneficiários: transacções (% do total)	Profundidade do controlo * (avaliação 1-4)	Cobertura (% do valor)
Gestão das acções desde a avaliação até às auditorias <i>ex post</i>	371**	1) monitorização global de todos os projectos: 100%	1	100%
		2) auditoria de determinados projectos: 5%	4	10%

(**) aproximação baseada nos seguintes 9,9 MEUR x 7 x 6, em que:

- 9,9 MEUR correspondem aos custos administrativos anuais da Agência Executiva da Rede Transeuropeia de Transportes para 8 000 MEUR de dotações operacionais

- 7 corresponde ao número de anos do QFP (quadro financeiro plurianual)
- 6 corresponde ao multiplicador que permite obter para o CEF a verba de 50 000 MEUR

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de protecção existentes ou previstas.

A Comissão velará por que, na execução das acções financiadas ao abrigo do presente regulamento, os interesses financeiros da União sejam protegidos pela aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e qualquer outra actividade ilegal, pela realização de controlos eficazes e pela recuperação dos montantes pagos indevidamente e, caso sejam detectadas irregularidades, pela aplicação de sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas, nos termos do Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho, do Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho e do Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho.

A Comissão ou os seus representantes e o Tribunal de Contas terão poderes para efectuar auditorias, com base em documentos e em visitas ao local, em relação a todos os beneficiários, adjudicatários e subadjudicatários que tenham recebido fundos da União.

O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) é autorizado a efectuar controlos e inspecções no local aos operadores económicos envolvidos directa ou indirectamente nesse financiamento, de acordo com os procedimentos previstos no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, tendo em vista determinar se houve fraude, corrupção ou qualquer outra actividade ilícita que afecte os interesses financeiros da União Europeia no que respeita a uma convenção ou decisão de subvenção ou a um contrato relativo a financiamento pela União.

As DG INFSO, MOVE e ENER adoptaram ou adoptarão até 2013 estratégias antifraude e planos de acção conexos a nível da DG que cubram todo o ciclo de despesas, tendo em conta a proporcionalidade e a relação custo-benefício das medidas a implementar, prevendo uma avaliação dos riscos do programa.

As três Direcções-Gerais garantirão que a sua abordagem da **gestão dos riscos de fraude** seja orientada para a identificação dos domínios em que existem riscos de fraude, tendo em conta uma análise custos-benefícios sectorial por DG e com a ajuda do trabalho do OLAF em matéria de prevenção de fraudes e de análise de riscos.

Os contratos de subvenção e os contratos públicos basear-se-ão em modelos normalizados, dos quais constarão as medidas antifraude geralmente aplicáveis.

Serão organizadas sessões de formação sobre gestão de subvenções para os funcionários que se ocupam dos projectos.

No que respeita aos instrumentos financeiros, as instituições financeiras envolvidas na execução das operações financeiras realizadas a título de um instrumento financeiro terão de respeitar as normas pertinentes em matéria de prevenção do branqueamento de capitais e de luta contra o terrorismo. Não devem estar estabelecidas em territórios cujas jurisdições não

cooperam com a União no que se refere à aplicação das normas fiscais internacionalmente acordadas.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

(a preços correntes)

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Actuais rubricas orçamentais de despesas

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental			Tipo de despesa	Contribuição			
	Número	Redes	Transeuropeias de	DD/DND ⁽⁵⁹⁾	de países da EFTA ⁶⁰	de países candidatos ⁶¹	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
1	06 03 03			DD/	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
1	06 01 04 31			DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental			Tipo de despesa	Contribuição			
	Número	Redes Transeuropeias de Energia		DD/DND ⁽⁶²⁾	de países da EFTA ⁶³	de países candidatos ⁶⁴	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
1	32 03 02 (RTE-E)			DD/	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
1	32 01 04 XX			DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental			Tipo de despesa	Contribuição			
	Número	Programa-Quadro	para a	DD/DND ⁽⁶⁵⁾	de países da EFTA ⁶⁶	de países candidatos ⁶⁷	de países	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-

⁵⁹ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁶⁰ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁶¹ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

⁶² DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁶³ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁶⁴ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

⁶⁵ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

	Competitividade e a Inovação (PCI) – Programa de apoio à política das TIC				terceiros	a), do Regulamento Financeiro
1	09 03 XX	DD/	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
1	09 01 04 XX	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
	Número Descrição: Fundo de Coesão	DD/DND ⁽⁶⁸⁾	de países da EFTA ⁶⁹	de países candidatos ⁷⁰	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
1	13 04 02	DD/	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
1	13 01 04 XX	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
	Número [Designação.....]	DD/DND	de países da EFTA	de países candidatos	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

A ideia é estabelecer uma única rubrica orçamental para o Mecanismo Interligar a Europa, mas a decisão será tomada posteriormente.

⁶⁶ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁶⁷ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

⁶⁸ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁶⁹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷⁰ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	Número 1	Designação da rubrica: Crescimento inteligente e inclusivo
---	-------------	--

DG: MOVE			Ano N ⁷¹ 2014	Ano N+1 2015	Ano N+2 2016	Ano N+3 2017	Ano N+4 2018	Ano N+5 2019	Ano N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental 06 03 03	Autorizações	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Pagamentos	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos ⁷²											
Número da rubrica orçamental 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Pagamentos	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

⁷¹ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁷² Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

(*) Estes números referem-se à subvenção à agência executiva para a RTE-T e cobrem a gestão da parte Transportes do CEF e a consumação do apoio financeiro a projectos de interesse comum na rede transeuropeia de transportes de programas anteriores. Resultam do pressuposto de uma carteira de 500 projectos.

DG: REGIO			Ano N ⁷³ 2014	Ano N+1 2015	Ano N+2 2016	Ano N+3 2017	Ano N+4 2018	Ano N+5 2019	Ano N+6 2020	> 2020	TO
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental 13 04 02	Autorizações	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Pagamentos	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos ⁷⁴											
Número da rubrica orçamental 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		
TOTAL das dotações para a DG REGIO	Autorizações	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Pagamentos	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Montante adicional para cobrir a subvenção atribuída à agência executiva para a RTE-T (nova rubrica orçamental a criar) no pressuposto de que estes montantes serão delegados à dita agência. Devem aplicar-se as regras do presente regulamento aplicáveis às redes transeuropeias de transportes. Podem ser lançados convites específicos à apresentação de propostas de projectos de implantação da rede principal nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão. Resultam do pressuposto de uma carteira de cerca de 160 projectos.

⁷³ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁷⁴ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

DG: ENER			Ano N ⁷⁵ 2014	Ano N+1 2015	Ano N+2 2016	Ano N+3 2017	Ano N+4 2018	Ano N+5 2019	Ano N+6 2020	> 2020	TOT.
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental 32 03 02	Autorizações	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034
	Pagamentos	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034
Dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos ⁷⁶											
Número da rubrica orçamental 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	1
TOTAL das dotações para a DG ENER	Autorizações	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1
	Pagamentos	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1

(***) Estas dotações compreendem as despesas dos coordenadores da UE. Além disso, sob reserva de uma nova decisão, a ACER (Agência de Cooperação dos Reguladores da Energia) poderá ser chamada a exercer as tarefas definidas no Regulamento relativo às orientações para a infraestrutura energética transeuropeia.

⁷⁵ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁷⁶ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

DG: INFSO			Ano N ⁷⁷ 2014	Ano N+1 2015	Ano N+2 2016	Ano N+3 2017	Ano N+4 2018	Ano N+5 2019	Ano N+6 2020	> 2020	TO
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental: 0903XX	Autorizações	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	104
	Pagamentos	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	104
Dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos ⁷⁸											
Número da rubrica orçamental: 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
TOTAL das dotações para a DG INFSO	Autorizações	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	104
	Pagamentos	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	104

• TOTAL das dotações operacionais(*)	Autorizações	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54
	Pagamentos	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos(*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946

⁷⁷ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁷⁸ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

TOTAL das dotações para a RUBRICA(*) do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00
	Pagamentos	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

(*) Excluindo os montantes provenientes da DG REGIO (Fundo de Coesão)

• TOTAL das dotações operacionais(**)	Autorizações	(4)	5613,72 2	6376,22 2	7169,12 2	7999,62 2	8878,62 2	9771,12 2	10730,9 22	0,000	56539,3 54	
	Pagamentos	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54	
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos(**)		(6)		23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
				23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
TOTAL das dotações para a RUBRICA 1(**) do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	5637,00 0	6403,30 0	7196,90 0	8028,30 0	8908,10 0	9801,50 0	10761,6 00	0,000	56736,7 00	
	Pagamentos	=5+ 6										
			929,820	4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437	56736,7 00	

(**) incluindo os montantes provenientes da DG REGIO (Fundo de Coesão)

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica: (não aplicável)

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)									
	Pagamentos	(5)									
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a certos programas operacionais		(6)									
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 4 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+ 6									
	Pagamentos	=5+ 6									

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	5	«Despesas administrativas»
---	----------	----------------------------

Em milhões de euros (3 casas decimais)

		Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
DG: MOVE									
• Recursos humanos		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Outras despesas de natureza administrativa		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
TOTAL DG MOVE	Dotações	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
DG: ENER (*)									
• Recursos humanos		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Outras despesas de natureza administrativa		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
TOTAL DG ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
DG: INFISO (*)									
• Recursos humanos		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Outras despesas de natureza administrativa		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
TOTAL DG INFISO	Dotações	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) A DG ENER e a DG INFISO também prevêm externalizar (parcialmente) a implementação do CEF, confiando-a a agências. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização.

TOTAL das dotações	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
---------------------------	---	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de euros (3 casas decimais)

		Ano 2014 ⁷⁹	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5(*) do quadro financeiro plurianual	Autorizações	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Pagamentos	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) excluindo os montantes provenientes da DG REGIO (Fundo de Coesão)

		Ano 2014 ⁸⁰	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5(**) do quadro financeiro plurianual	Autorizações	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Pagamentos	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) incluindo os montantes provenientes da DG REGIO (Fundo de Coesão)

⁷⁹ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁸⁰ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

Indicar os objectivos e as realizações	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	...inserir os anos necessários para reflectir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL	REALIZAÇÕES															
							Tipo de realização ⁸¹	Custo médio da	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número total de realizações	Total Custo
⇓	OBJECTIVOS ESPECÍFICOS ⁸² redes de transportes																					

Realização Prevê-se que contribua para o financiamento de um total de 150 000 milhões de EUR de investimentos sobre o total estimado de **237 618,21 milhões de EUR** indicado na lista de projectos de infra-estruturas de transportes pré-seleccionados que figura na parte 1 do anexo do Regulamento CEF.

- 2 256,9 milhões de EUR concedidos pela UE a título de instrumentos financeiros mobilizarão 40 000 milhões de EUR de investimentos
- 11 238,3 milhões de EUR concedidos pela UE a título do Fundo de Coesão mobilizarão 11 500 milhões de EUR de investimentos
- os restantes 22 230,5 milhões de EUR concedidos pela UE mobilizarão 98 500 milhões de EUR de investimentos (na base de uma taxa média de co-financiamento de 20%).

em milhões de EUR

Investimentos estimados para os projectos pré-

⁸¹ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁸² Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objectivo(s) específico(s)...».

**identificados enumerados na
parte 1 do anexo do
Regulamento CEF**

Prioridades horizontais	47.500,00
<i>entre elas o SESAR</i>	30.000,00
1. Corredor Báltico–Adriático	13.353,20
2. Varsóvia – Berlim – Amesterdão/Roterdão – Felixstowe – Midlands	5.673,00
3. Corredor Mediterrânico	37.690,00
4. Hamburgo – Rostock – Burgas/fronteira Turquia – Pireu – Lefkosia	8.037,60
5. Helsínquia – La Valletta	31.936,00
6. Génova – Roterdão	15.622,50
7. Lisboa - Estrasburgo	17.170,00
8. Dublin – Londres – Paris – Bruxelas	4.582,00
9. Amesterdão – Basileia/Lyon – Marselha	12.551,30
10. Corredor Estrasburgo – Danúbio	15.939,40
Outros troços da rede principal	27.563,21
Total	237.618,21

Os números detalhados por corredor serão fornecidos durante a planificação e a execução do programa.

OBJECTIVOS ESPECÍFICOS redes energéticas

Realização Implementação dos 11 corredores e domínios prioritários a
940,514 milhões de EUR por corredor em média

OBJECTIVOS ESPECÍFICOS [redes de telecomunicações](#)⁸³:

Realização	Infra-estruturas de serviços digitais desenvolvidas e implantadas em toda a Europa	Está prevista a concessão de apoio financeiro a título do CEF às seguintes infra-estruturas de serviços digitais:	2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> • Identificação e autenticação electrónicas interoperáveis em toda a Europa • Plataforma central europeia de interligação dos registos do comércio europeus • Procedimentos electrónicos de criação e de gestão de empresas num outro país europeu • Serviços transfronteiras e interoperáveis de contratação pública electrónica • Serviços transfronteiras e interoperáveis de justiça em linha • Serviços transfronteiras e interoperáveis de saúde em linha 	

- Realização	Milhares de agregados familiares ligados à Internet de banda larga	0,18	182 7	321,00 0	357 3	627,800	554 7	974,60 0	6269	1101,400	80 31	1411,20 0	927 6	1630 ,000	111 26	1955,000	456 49	8021,000
--------------	--	------	-------	----------	-------	---------	-------	----------	------	----------	-------	-----------	-------	-----------	--------	----------	--------	----------

Subtotal para o objectivo específico Telecomunicações		679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		734,200		003,000		2 284,000		10 468,000
CUSTO TOTAL																56 539,354

⁸³ A repartição definitiva dos recursos orçamentais gastos entre instrumentos financeiros e subvenções dependerá da adopção dos instrumentos financeiros pelo mercado.

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de euros (3 casas decimais)

DG MOVE	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Outras despesas de natureza administrativa	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Com exclusão da RUBRICA 5⁸⁴ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Outras despesas de natureza administrativa 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 (**) do quadro financeiro plurianual	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

⁸⁴

Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

plurianual								
TOTAL MOVE(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
TOTAL MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) No pressuposto de que as partes Transporte e Fundo de Coesão do CEF serão delegadas na AE da RTE-T.

(**) Excluindo 13 01 04 XX Fundo de Coesão

Em milhões de euros (3 casas decimais)

DG ENER	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
RUBRICA 5(*) do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Outras despesas de natureza administrativa	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Com exclusão da RUBRICA 5⁸⁵ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
TOTAL ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

⁸⁵ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

(*) A DG ENER prevê externalizar (parcialmente) a implementação do CEF, confiando-a a agências. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização.

(**) Estas dotações incluem as despesas associadas aos coordenadores da UE. Além disso, sob reserva de uma nova decisão, a ACER pode ser chamada a executar tarefas definidas no Regulamento relativo às orientações para a infra-estrutura energética transeuropeia.

Em milhões de euros (3 casas decimais)

DG INFSO:	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
RUBRICA 5(*) do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Outras despesas de natureza administrativa	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Com exclusão da RUBRICA 5⁸⁶ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
TOTAL INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) A DG INFSO prevê externalizar (parcialmente) a implementação do CEF, confiando-a a agências. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização.

TOTAL das dotações de natureza administrativa da rubrica 5 do QFP	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
TOTAL das dotações de natureza administrativa com exclusão da rubrica 5 do QFP(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946

⁸⁶ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou acções da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação directa e indirecta.

TOTAL das dotações de natureza administrativa com exclusão da rubrica 5 do QFP(*)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346
TOTAL das dotações de natureza administrativa(*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
TOTAL das dotações de natureza administrativa	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) Excluindo 13 01 04 XX Fundo de Coesão

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em unidades de equivalente a tempo inteiro

<i>DG MOVE</i>	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
06 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (nas delegações)							
06 01 05 01 (Investigação Indirecta)							
10 01 05 01 (investigação directa)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI)⁸⁷							
06 01 02 01 (AC, TT, PND da dotação global)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 04 yy ⁸⁸							
06 01 05 02 (AC, TT, PND - Investigação indirecta)							
10 01 05 02 (AC, PND e TT - Investigação directa)							

⁸⁷ AC = agente contratual; TT= trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações; AL= agente local; PND = perito nacional destacado.

⁸⁸ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL MOVE	40	43	46	49	51	51	51

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efectivos da DG já afectados à gestão da acção e/ou reafectados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização previsto.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Elaboração das políticas e estratégias, gestão e controlo do programa, selecção de projectos, coordenação e ligação com todas as partes interessadas ao nível do programa [ministérios, outras DG, instituições europeias, bancos internacionais (como o BEI)], supervisão e controlo das agências associadas (pessoal externo).
Pessoal externo	Gestão do sistema de informação TENtec: recolha de dados técnicos, financeiros e geográficos para a análise, a gestão e a tomada de decisões sobre o programa.

As estimativas devem ser expressas em unidades de equivalente a tempo inteiro

<i>DG ENER</i>	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
32 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	34	39	45	45	45	46	46
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indirecta)							
10 01 05 01 (investigação directa)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI)⁸⁹							
32 01 02 01 (AC, TT, PND da dotação global)	17	20	22	25	25	26	26
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 04 yy ⁹⁰	- na sede ⁹¹						
	- nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, TT, PND -							

⁸⁹ AC = agente contratual; TT= trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações; AL= agente local; PND = perito nacional destacado.

⁹⁰ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

⁹¹ Essencialmente para os fundos estruturais, o Fundo Europeu Agrícola para o Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu das Pescas (FEP).

Investigação indirecta)							
10 01 05 02 (AC, PND E TT - Investigação directa)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL ENER	51	59	67	70	70	72	72

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efectivos da DG já afectados à gestão da acção e/ou reafectados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização previsto.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	<ul style="list-style-type: none"> - Apoio aos fóruns regionais e temáticos na identificação de projectos de interesse comum - Processo de selecção - Gestão dos convites anuais à apresentação de propostas e selecção dos projectos que beneficiarão de apoio financeiro da UE - Gestão financeira e dos projectos - Avaliações
Pessoal externo	<ul style="list-style-type: none"> Apoio aos fóruns regionais e temáticos na identificação de projectos de interesse comum - Processo de selecção - Gestão dos convites anuais à apresentação de propostas e selecção dos projectos que beneficiarão de apoio financeiro da UE - Gestão financeira e dos projectos - Avaliações

<i>DG INFSO:</i>	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
09 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indirecta)							
10 01 05 01 (investigação directa)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI)⁹²							
09 01 02 01 (AC, TT, PND da dotação global)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 04 yy ⁹³	- na sede ⁹⁴						
	- nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, TT, PND - Investigação indirecta)							
10 01 05 02 (AC, PND E TT - Investigação directa)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL	92	103	120	127	135	141	143

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efectivos da DG já afectados à gestão da acção e/ou reafectados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais. Os montantes e as imputações serão ajustados se necessário em função dos resultados do processo de externalização previsto.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Coordenação das políticas e estratégias, gestão do programa, gestão dos projectos e das subvenções						
Pessoal externo	Gestão dos projectos e das subvenções						
Total das necessidades estimadas de recursos humanos	183	205	233	246	256	264	266

⁹² AC = agente contratual; TT= trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações; AL= agente local; PND = perito nacional destacado.

⁹³ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

⁹⁴ Essencialmente para os fundos estruturais, o Fundo Europeu Agrícola para o Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu das Pescas (FEP).

3.2.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual para 2014-2020*

- A proposta/iniciativa é compatível com o quadro financeiro plurianual para 2014-2020.
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

n.d.

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual⁹⁵.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

n.d.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o co-financiamento por terceiros
- A proposta/iniciativa prevê o co-financiamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	...inserir os anos necessários para reflectir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de co-financiamento								
TOTAL das dotações co-financiadas								

⁹⁵ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - nas receitas diversas

Em milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁹⁶					inserir as colunas necessárias para reflectir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3				
Artigo									

Relativamente às receitas diversas que serão «afectadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

a determinar (As receitas geradas pelos instrumentos financeiros serão reutilizadas durante o período de vida do programa e, por fim, registadas como receitas juntamente com o montante principal no final do programa.)

Especificar o método de cálculo do impacto sobre as receitas.

⁹⁶ No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e cotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25% a título de despesas de cobrança.