



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 13.3.2012
COM(2012) 665 final/2

2011/0302 (COD)

CORRIGENDUM: Annule et remplace le document COM(2011) 665 final du 19.10.2011, le document COM (2011) 665 final/2 du 14.11.2011 (CS, DA, DE, EN, FI, FR, GA, LV, MT) et le document COM (2011) 665 final/3 du 25.11.2011 (NL)
Concerne toutes les versions linguistiques

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 adotou 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 infraestruturas prioritárias da UE nos setores 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 infraestruturas 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 infraestruturas são também fundamentais para a UE atingir os seus objetivos em matéria de crescimento sustentável, enunciados na estratégia Europa 2020, assim como os objetivos «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 setores (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 setor 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 infraestruturas na Europa têm, em média, baixado. A crise económica e financeira veio, no entanto, despertar novamente o interesse pela necessidade de investir nas infraestruturas. Durante a crise económica, os investimentos específicos na renovação ou na construção de infraestruturas 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 infraestruturas 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 elétricas 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 setor da energia, com a adoção 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 setores económicos, como o comércio eletrónico.

Os investimentos necessários, que são consideráveis, foram identificados. No setor da energia, a proposta de regulamento que estabelece orientações para a implantação das infraestruturas energéticas europeias prioritárias (a seguir designadas por «orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias») define doze corredores e zonas prioritários em matéria de infraestruturas, quatro para cada setor, para o transporte de eletricidade e gás, assim como a implantação de redes elétricas inteligentes, de autoestradas da eletricidade 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 eletricidade 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 ação pública para alavancar os investimentos necessários.

No setor dos transportes, foi definida uma rede “nuclear” (a seguir designada por «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 infraestrutura 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 infraestruturas 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 objetivo primordial. Para isso, é necessário melhorar toda a rede de banda larga e estabelecer plataformas de infraestruturas de serviços digitais que permitam a implantação digital coerente de serviços públicos europeus. Na verdade, estas redes, físicas ou baseadas em serviços, são vetores essenciais de um crescimento inteligente. No quadro da estratégia digital, cada europeu deve ter acesso à banda larga de base até 2013 e à banda larga rápida e ultrarrápida 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 ultrarrápida até 2020. Nas circunstâncias atuais, uma parte dessas necessidades de investimento será assegurada pelo setor privado. Os investimentos necessários para atingir esses objetivos estão estimados em cerca de 270 000 milhões de EUR. No entanto, na ausência de intervenção da União, prevê-se que o investimento do setor 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 infraestruturas digitais ultrapassam de longe o incentivo ao investimento privado, é necessária uma intervenção pública focalizada para estimular o mercado.

A análise efetuada 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 infraestruturas necessárias através dos investimentos adequados e de mecanismos de formação de preços, alguns investimentos em infraestruturas 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 efetiva das prioridades da UE em matéria de infraestruturas.

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 projetos 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 atual quadro financeiro, instaurados em cooperação com o Banco Europeu de Investimento (BEI), como o instrumento de garantia de empréstimos para projetos 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 projetos⁴ será utilizada para assegurar os investimentos necessários para projetos de infraestruturas 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 efetuadas aos programas de 2007-2013 e as conclusões de uma vasta série de estudos e pareceres de peritos.

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

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

As consultas revelaram a existência de um amplo consenso quanto ao facto de a aceleração do desenvolvimento de infraestruturas 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 objetivos 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 projeto, de permitir a estruturação eficaz dos projetos e de atrair novos investidores. A planeada iniciativa «Obrigações para Projetos» é particularmente adequada para investimentos mais avultados no quadro do CEF.

2.2 Avaliação de impacto

O regulamento proposto foi objeto 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 objetivo geral do CEF proposto na Comunicação relativa ao quadro financeiro plurianual, intitulada «Um orçamento para a estratégia Europa 2020»⁵ - acelerar o desenvolvimento das infraestruturas de que a UE necessita para atingir os objetivos da estratégia Europa 2020 assim como os objetivos «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 atuais 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 objetivos específicos principais:

- 1) Aumentar a capacidade potenciadora dos fundos da UE – definindo formas, métodos e regras de financiamento que garantam o máximo potencial de atração de investimento público e privado para projetos com dimensão europeia e de mercado único, em particular as redes prioritárias que devem ser implantadas até 2020 e os projetos 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 projetos cofinanciados 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 objetivos políticos conexos da União: por um lado, a consecução dos objetivos políticos específicos dos setores no domínio das infraestruturas, definidos nos artigos 170.º e 171.º do TFUE, e, por outro, a simplificação das regras de financiamento da UE através da exploração

⁵ COM(2011) 500.

das sinergias dentro de cada setor e entre os setores, com a qual a Comissão se comprometeu firmemente⁶. Atendendo a que estes dois objetivos políticos não são, no entanto, totalmente compatíveis, encontrar o justo equilíbrio entre a coerência com os objetivos políticos dos setores 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 atualmente em vigor na UE tirando partido das sinergias setoriais. 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 setoriais – nos dois domínios de intervenção política correspondentes aos dois principais objetivos específicos atrás identificados – potenciação dos investimentos e execução dos programas.

A gama de opções cobria, assim, um largo espetro. 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 setor. 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 setores 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 setores partilhavam certas regras e estruturas enquanto outras permaneciam distintas e específicas de cada setor, ou seja, a combinação da harmonização máxima ou variável das regras num domínio de intervenção política com a harmonização variável ou mínima das regras setoriais noutra domínio.

A avaliação dos impactos destas opções políticas, no que respeita à realização dos objetivos 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 infraestruturas 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 setores – 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 objetivos 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 setores, em particular no que respeita à programação dos fundos, e poderá, a longo prazo, anular as economias de custos

⁶ Comunicação da Comissão relativa à reapreciação do orçamento da UE (COM(2010) 700), Comunicação «Uma regulamentação inteligente na União Europeia» (COM(2010) 543) e Comunicação «Um orçamento para a estratégia Europa 2020» (COM(2011) 500).

iniciais. Assim, acabou por se concluir que um certo grau de flexibilidade setorial também na definição das regras do CEF no domínio da execução dos programas seria a melhor opção para garantir os objetivos 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 efetuada 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 infraestruturas das redes transeuropeias (RTE). Além disso, garante uma abordagem coerente do financiamento dos projetos pela UE no conjunto dos três setores.
- (2) Ao mesmo tempo, um único fundo e um único quadro europeu de financiamento das infraestruturas 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 setor 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 projetos de infraestruturas, as redes e os setores económicos permitirá a realização de economias de escala. Um quadro europeu integrado de financiamento das infraestruturas permitirá explorar as sinergias entre os diversos setores ao nível do desenvolvimento e da execução dos projetos, 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 setores, possibilitando uma aplicação dos fundos da UE mais eficaz e eficiente em todos os setores.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

As redes transeuropeias estão abrangidas pelo artigo 170.º do TFUE, que dispõe o seguinte: “[...]a União contribuirá para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias nos setores das infraestruturas dos transportes, das telecomunicações e da energia”. O direito da UE de intervir no domínio do financiamento das infraestruturas está previsto no artigo 171.º, nos termos do qual a União “pode apoiar projetos 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 adotadas 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 infraestruturas, a mobilidade, a coesão territorial [...] – lacunas que prejudicariam os interesses da UE no seu conjunto”⁷. No planeamento e financiamento de infraestruturas, os Estados-Membros tendem a atribuir prioridade principalmente aos projetos com maior pertinência nacional, sendo que nem sempre estes projetos 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 projetos, 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 objetivos 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 infraestruturas de transporte.

CEF	40 000 milhões de EUR
• Energia	9 100 milhões de EUR
• Transportes	21 700 milhões de EUR
• Telecomunicações/Serviços digitais	9 200 milhões de EUR
Montante transferido do Fundo de Coesão para infraestruturas de transporte	10 000 milhões de EUR
Total	50 000 milhões de EUR

A experiência com o quadro financeiro atual mostra que muitos Estados-Membros, que são elegíveis para o Fundo de Coesão, têm dificuldades em conceber e implementar projetos complexos de infraestruturas 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 eletrónicas), 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 projetos 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 infraestruturas

A experiência passada com o financiamento das infraestruturas 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 conferir valor acrescentado às infraestruturas. 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 infraestruturas 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 projetos de investimentos em infraestruturas sido suspensos ou adiados. Ao mesmo tempo, as perspetivas 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 projetos de infraestruturas necessários. Neste contexto, o quadro atual da UE para financiamento das infraestruturas 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 setores.

Ao reformular a sua estratégia de financiamento das infraestruturas, a Comissão visou os seguintes objetivos:

- Garantir a implantação atempada e assente numa boa relação custo-eficácia das redes essenciais de infraestruturas prioritárias nos setores da energia, dos transportes e das TIC, identificadas no pacote de medidas para as infraestruturas energéticas, no Livro Branco para um setor dos transportes competitivo e sustentável¹⁰ e na Agenda Digital para a Europa.
- Maximizar as sinergias entre os programas para os setores energético, dos transportes e das TIC, para que o financiamento responda a uma estratégia política coerente e os projetos sejam selecionados 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 seleção de projetos, um acompanhamento e uma monitorização ótimos, para que o financiamento da UE seja bem direcionado, 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 setores diferentes com quadros políticos diferentes reside na oportunidade de explorar sinergias entre os diferentes setores, decorrentes de questões comuns no que respeita ao financiamento da consecução de objetivos políticos que, de outro modo, variariam consideravelmente. O valor acrescentado de um quadro comum será quádruplo.

Um quadro comum simplifica o quadro legal da UE respeitante ao financiamento das infraestruturas das redes transeuropeias. Além disso, garante uma abordagem coerente do financiamento dos projetos pela UE no conjunto dos três setores. Como já sublinhado, o quadro da UE que rege o financiamento das infraestruturas é atualmente 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 infraestruturas 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 setor 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 projetos de infraestruturas, as redes e os setores económicos permitirá a realização de economias de escala. Um quadro europeu integrado de financiamento das infraestruturas permitirá explorar as sinergias transeuropeias ao nível do desenvolvimento e da execução dos projetos, 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 setores, possibilitando uma aplicação dos fundos da UE mais eficaz e eficiente em todos os setores.

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 infraestruturas das redes transeuropeias. Um texto legal único cobre o financiamento de projetos pela UE nas redes de transporte, de energia e digitais.

Embora os setores 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 objetivo geral do CEF:

Acelerar e canalizar melhor o fluxo de dinheiros públicos da UE para projetos importantes de infraestruturas com interesse para a UE.

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

- Alinhamento dos indicadores pelos objetivos da estratégia Europa 2020
- Flexibilidade nas dotações orçamentais
- Gestão centralizada para os três setores, 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 setores – e um comité comum – importante para os Estados-Membros.

Além disso, garantiu-se a coerência total com o atual e o futuro Regulamento Financeiro. As exceções 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 direto 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 direto 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 projetos e, por conseguinte, para garantir a execução dos projetos 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 infraestruturas. Para serem o mais eficazes possível, esses veículos devem ter por objetivo reduzir os riscos através da diversificação da carteira de projetos potenciais. A diversificação máxima consegue-se visando múltiplos setores 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 setores. No entanto, não está excluída a hipótese de se poderem criar alguns instrumentos financeiros para responder às necessidades específicas de um dado setor.

Com base na análise efetuada 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 respetivamente. Estas estimativas não devem ser entendidas como tetos 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 projetos efetuada por intermediários financeiros (como o BEI, no caso das obrigações (*bonds*) para financiamento de projetos).

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 infraestruturas 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 objetivos, definidos na estratégia Europa 2020. Todo o apoio às atividades 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 setores dos transportes, da energia e das telecomunicações. As respetivas orientações contarão com o Fundo de Coesão e os Fundos Estruturais para construir as infraestruturas locais e regionais e as suas ligações às infraestruturas 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 projetos 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 cofinanciamento 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 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 infraestruturas 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 objetivos 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 setores 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 infraestruturas de transportes e energia eficientes é uma das 12 ações-chave identificadas pela Comissão na sua Comunicação relativa ao Ato 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 objetivos 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, conceção e execução dos projetos de interesse comum. Os investimentos em infraestruturas 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.
- (6) 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 objetivo de tornar a Internet de elevado débito acessível a todos os cidadãos da União, inclusivamente nas regiões menos desenvolvidas¹⁶. O Parlamento sublinhou igualmente que o investimento em infraestruturas 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 correto 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 ótica, 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 projetos europeus fundamentais de infraestruturas 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 adotou 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 traça como objetivo reduzir, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes em, pelo menos, 60% em relação aos níveis de 1990. No que respeita às infraestruturas, o Livro Branco defende o estabelecimento de 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 de modos de transporte menos energívoros. Os objetivos 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

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Ato 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).

curso de passageiros se efetue maioritariamente por 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 atualmente 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 infraestruturas de transporte para garantir o correto 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 projetos RTE-T e, em particular, a necessidade de conciliar o apoio financeiro adequado do orçamento da RTE-T para os projetos 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 perspetiva do Conselho, as abordagens baseadas nas parcerias público-privadas devem ser mais desenvolvidas e apoiadas neste contexto, sempre que adequado.
- (10) Com base nos objetivos 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 infraestrutura da rede transeuropeia de transportes, especificam os requisitos a cumprir por essa infraestrutura e preveem medidas para a sua execução. As orientações preveem, nomeadamente, a conclusão da rede principal até 2030.
- (11) Com base numa análise dos planos dos Estados-Membros para as infraestruturas 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 projetos 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 projetos 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).

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

¹⁹ Documento 10850/09 do Conselho.

²⁰ JO L ..., p.

- (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 estratégia de financiamento e as perspetivas financeiras para a RTE-T. O grupo de peritos n.º 5 aproveitou a experiência de peritos externos de vários domínios: gestores de infraestruturas, responsáveis pelo planeamento de infraestruturas, representantes das administrações nacionais, regionais e locais, peritos em ambiente, académicos e representantes do setor privado. O relatório final do grupo de peritos n.º 5²¹, adotado em julho de 2010, contém 40 recomendações, algumas das quais foram tidas em conta na presente proposta.
- (13) A experiência com o quadro financeiro atual mostra que muitos Estados-Membros, que são elegíveis para o Fundo de Coesão, enfrentam obstáculos significativos ao cumprimento dos prazos de execução de projetos complexos de infraestruturas de transporte transfronteiras com um elevado valor acrescentado europeu. Por conseguinte, para ajudar à conclusão dos projetos no setor dos transportes, em particular os projetos transfronteiras com elevado valor acrescentado europeu, parte das verbas do Fundo de Coesão (10 000 milhões de EUR²²) deverá ser transferida para financiar projetos 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 projetos por forma a dar a máxima prioridade às dotações previstas pelo Fundo de Coesão para os países.
- (14) Na sua Comunicação intitulada «Prioridades em infraestruturas energéticas para 2020 e mais além - Matriz para uma rede europeia integrada de energia», adotada em novembro de 2010²³, a Comissão identificou os corredores prioritários necessários para que a União cumpra os seus ambiciosos objetivos 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 objetivos 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 infraestrutura energética da Europa e na interligação das redes através das fronteiras. Segundo as estimativas, será necessário, até 2020, um investimento em infraestruturas energéticas de 1 bilião de EUR, dos quais cerca de 200 000 milhões de EUR se destinarão a infraestruturas de transporte e armazenamento de eletricidade e gás consideradas de relevância europeia. Entre os projetos de relevância europeia, cerca de 100 000 milhões de EUR de investimentos estão em risco de não se efetuarem devido a obstáculos relacionados com a concessão de licenças, a regulamentação e o financiamento.
- (16) A urgência em construir a infraestrutura energética do futuro e o aumento significativo dos volumes de investimento comparado com as tendências passadas impõem uma mudança radical

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 infraestruturas energéticas para 2020 e mais além - Matriz para uma rede europeia integrada de energia», 17.11.2010, COM(2010) 677 final.

do modo como a infraestrutura energética é financiada a nível da UE. Nas suas conclusões²⁴, o 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 projetos que são indispensáveis na perspetiva 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 infraestruturas energéticas transeuropeias]²⁶ define as prioridades das infraestruturas energéticas transeuropeias, as quais devem ser realizadas até 2020 para cumprir os objetivos da política da União Europeia em matéria de energia e de clima; estabelece regras para a identificação dos projetos 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 projetos, incluindo critérios para a elegibilidade geral de tais projetos para ajuda financeira da União.
- (19) As telecomunicações estão a transformar-se cada vez mais em infraestruturas 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 atividade 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 ótica constituem uma infraestrutura 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 infraestrutura 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 inteira aplicação²⁹.

²⁴ Documento 6950/11 do Conselho.

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 – Ultimeção e implementação da Estratégia "Europa 2020", 17 de junho de 2010.

- (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 ultrarrápida e em aplicações interoperáveis, e reconheceu que o investimento eficiente e 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 objetivo 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 setor 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 infraestruturas, embora, ao mesmo tempo, o mercado único digital assente no pressuposto de todos os cidadãos estarem ligados através da infraestrutura do futuro.
- (24) Há que desenvolver redes fortes e coerentes à escala europeia para a realização por via digital de ações que visem o bem público, envolvendo os atores quer do setor público quer da sociedade civil a nível nacional e regional, e, para isso, é essencial garantir o financiamento europeu estruturado dos custos de conceção 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 projeto.
- (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 cofinanciamento.
- (27) Para garantir a interoperabilidade transfronteiras na implantação dos projetos de infraestruturas 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 infraestruturas 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 aspetos 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 infraestruturas suscetível de ser causado por um único ponto de rutura.

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 afetados 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 eletrónica, de contratos públicos eletrónicos), 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 efetivamente 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 outros, na resposta aos desafios sociais (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 diretamente aos desafios identificados na estratégia Europa 2020 através do apoio a atividades 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 atividades mais próximas do mercado, prevendo inclusivamente instrumentos financeiros inovadores. Com o objetivo 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 projetos 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 refletir as regras previstas no título VIII do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Novo Regulamento Financeiro] e no Ato 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 infraestruturas. Neste contexto, as PPP têm sido consideradas um meio eficaz para executar projetos de infraestruturas que garantam a realização de objetivos 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

³¹ JO L ..., p.

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

Comissão, na sua Comunicação de 19 de novembro de 2009 relativa às PPP³³, comprometeu-se a melhorar o acesso ao financiamento para estas parcerias, 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 setor 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 objetivos do Mecanismo Interligar a Europa, e não barrar o caminho ao financiamento privado. Antes de decidir utilizar instrumentos financeiros, a Comissão deverá efetuar avaliações *ex ante* desses instrumentos.
- (35) A Reapreciação do Orçamento da UE³⁴ sublinhou que a norma para os projetos com potencial comercial a longo prazo deve ser a utilização dos fundos da UE em parceria com os setores 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 setor 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 infraestruturas. 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 setor privado nos investimentos em infraestruturas. Para serem suficientemente atraentes para o setor 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 conceção 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 projetos 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 infraestruturas (o chamado «Fundo Marguerite»).
- (38) Embora a maioria dos instrumentos financeiros deva ser comum a todos os setores, alguns podem ser específicos para determinados setores. 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

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 público-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.

canalizados para os instrumentos financeiros não deve ser superior a 2 000 milhões de EUR e 1 000 milhões de EUR respetivamente.

- (39) Para garantir a diversificação setorial 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 projetos 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 fatores 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 ação conjunta da União e dos Estados-Membros. Para as propostas apresentadas após a execução do primeiro programa de trabalho plurianual no setor dos transportes, a elegibilidade dos custos deverá começar em 1 de janeiro de 2014 para garantir a continuidade dos projetos 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 projetos de infraestruturas, deverá prever-se a possibilidade de dividir em prestações anuais as autorizações orçamentais relativas à ajuda financeira para algumas ações.
- (43) A Comissão deverá efetuar avaliações intercalares e *ex post* para apurar a eficácia e a eficiência do financiamento e o seu impacto nos objetivos gerais do Mecanismo e nas prioridades da estratégia Europa 2020.
- (44) Com base nas orientações específicas para cada setor estabelecidas em regulamentos distintos, foi elaborada uma lista dos domínios prioritários a que o presente regulamento se deve aplicar, 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 adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à adoção de alterações ao anexo. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos 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 disposto no

³⁵ JO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos 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 Europeia devem ser protegidos através de medidas proporcionadas aplicadas ao longo do ciclo de despesa, nomeadamente por meio da prevenção, deteção e investigação de irregularidades, da recuperação de fundos perdidos, pagos indevidamente ou utilizados incorretamente e, se for caso disso, da aplicação de sanções.
- (48) Alguns dos projetos de infraestruturas 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 infraestruturas, para garantir a coerência entre os instrumentos internos e externos do orçamento da União.
- (49) Atendendo a que os objetivos da ação 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 objetivos, ser melhor alcançados ao nível da União, a União pode adotar 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 objetivos,

ADOTARAM 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 *Objeto*

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 projetos no domínio das infraestruturas de transporte, energia e telecomunicações.

Artigo 2.º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições:

- (1) «Projeto de interesse comum», um projeto identificado no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [a completar depois de adotado, mencionando a data de adoção 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 adotado, mencionando a data de adoção e a designação completa] [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias]³⁹ ou no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [a completar depois de adotado, mencionando a data de adoção e a designação completa]⁴⁰;
- (2) «Troço transfronteiras», o troço que garante a continuidade de um projeto 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 projeto, a homologação das instalações e o lançamento de um projeto;
- (4) «Estudos», as atividades necessárias para preparar a execução de um projeto, 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 definição e de desenvolvimento de um projeto e a decisão sobre o seu financiamento, nomeadamente o reconhecimento dos locais em causa e a preparação do pacote financeiro;

³⁸ JO L ..., p.

³⁹ JO L ..., p.

⁴⁰ JO L ..., p.

- (5) «Ações de apoio ao programa», as medidas de acompanhamento necessárias para a aplicação do Mecanismo Interligar a Europa e as orientações específicas para cada setor, nomeadamente serviços (como a assistência técnica), atividades preparatórias, de estudo da viabilidade, de coordenação, de monitorização, de controlo, de auditoria e de avaliação diretamente necessárias para a gestão deste mecanismo e a consecução dos seus objetivos, e em particular estudos, reuniões, ações de informação, cartografia das infraestruturas, geminação, ações 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 setor;
- (6) «Ação», qualquer atividade que seja necessária para a execução de um projeto de interesse comum e que é independente em termos financeiros, técnicos ou de calendário;
- (7) «Custos elegíveis» - têm a mesma aceção 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 selecionada 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 ação. 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 infraestrutura 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, afetando a continuidade dos fluxos de longa distância. Esse tipo de obstáculo pode ser ultrapassado por novas infraestruturas, como pontes ou túneis, que resolvam problemas como, por exemplo, os gradientes, os raios de curvatura e o gabarito. A modernização necessária das infraestruturas existentes não é considerada um estrangulamento;
- (13) «Prioridade», qualquer das prioridades em matéria de infraestruturas energéticas de 1 a 8 e de 10 a 12 designadas no anexo I do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias];
- (14) «Infraestrutura energética», a infraestrutura definida no artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias];

- (15) «Redes de banda larga», redes de acesso com e sem fios (inclusive por satélite), infraestruturas 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) «Infraestruturas de serviços digitais», serviços em rede fornecidos por meios eletrónicos, normalmente através da Internet, que viabilizam serviços transeuropeus interoperáveis de interesse público e que facilitam a vida dos cidadãos e a atividade 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 infraestruturas 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 Diretiva 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 eletrónicas (Diretiva-Quadro)⁴¹.

Artigo 3.º
Objetivos gerais

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

- (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 direto da União, e explorando as sinergias entre os diferentes setores. A consecução deste objetivo será aferida pelo volume de investimentos públicos e privados em projetos de interesse comum e, em particular, o volume de investimentos públicos e privados em projetos de interesse comum realizados através dos instrumentos financeiros previstos no presente regulamento.

⁴¹ JO L 108 de 24.4.2002, p. 33.

- (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
Objetivos setoriais específicos

1. Para além dos objetivos gerais enunciados no artigo 3.º, o Mecanismo Interligar a Europa deve contribuir para a consecução dos seguintes objetivos específicos dos setores:
- (a) No domínio dos transportes, o Mecanismo Interligar a Europa apoiará projetos de interesse comum que persigam os seguintes objetivos, 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 objetivo será aferida pelo número de novas ligações transfronteiras ou de ligações melhoradas e estrangulamentos eliminados nas vias de transportes que tenham beneficiado do Mecanismo Interligar a Europa;
 - (ii) garantir transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo. A consecução deste objetivo 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 objetivo será aferida pelo número de portos e aeroportos ligados à rede ferroviária.
- (b) No domínio da energia, o Mecanismo Interligar a Europa apoiará projetos de interesse comum que persigam os seguintes objetivos, especificados com mais pormenor no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias]:
- (i) promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de eletricidade e de gás através das fronteiras, nomeadamente através da garantia de que nenhum Estado-Membro fique isolado da rede europeia. A consecução deste objetivo será aferida pelo número de projetos que efetivamente interligam as redes dos Estados-Membros e que eliminam os estrangulamentos internos;
 - (ii) reforçar a segurança do aprovisionamento da União. A consecução deste objetivo será aferida pela evolução da resiliência do sistema e da segurança das operações nele realizadas, assim como pelo número de projetos que permitem diversificar as fontes, as contrapartidas e as rotas de aprovisionamento;
 - (iii) contribuir para o desenvolvimento sustentável e a proteção do ambiente, nomeadamente promovendo a integração das fontes de energia renováveis na rede

⁴² Se as condições o permitirem, até 30%.

de transporte e desenvolvendo redes de dióxido de carbono. A consecução deste objetivo 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 projetos que tenham beneficiado do Mecanismo Interligar a Europa.

- (c) No domínio das telecomunicações, o Mecanismo Interligar a Europa prevê ações destinadas a apoiar projetos de interesse comum que persigam os seguintes objetivos, especificados com mais pormenor no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO]:
- (i) acelerar a implantação de redes de banda larga rápidas e ultrarrápidas e a sua adoção, nomeadamente pelas pequenas e médias empresas (PME). A consecução deste objetivo será aferida pelo nível de cobertura das redes de banda larga e das redes ultrarrápidas 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 objetivo 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 setores referidos no artigo 3.º do seguinte modo:
 - a) Transportes: 31 694 milhões de EUR, dos quais 10 000 milhões de 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 atividades de preparação, monitorização, controlo, auditoria e avaliação, necessárias para a gestão do programa e a consecução dos seus objetivos, designadamente estudos, reuniões de peritos, na medida em que se relacionem com os objetivos gerais do presente regulamento, despesas ligadas às redes TI decorrentes do processamento e da troca de informações e ainda todas as outras despesas de assistência técnica e administrativa efetuadas pela Comissão para a gestão do programa.

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

A dotação financeira pode também cobrir as despesas de assistência técnica e administrativa necessárias para assegurar a transição entre o programa e as medidas adotadas 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 ações 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 setores montantes da dotação prevista no n.º 1, com exceção dos 10 000 milhões de EUR transferidos do Fundo de Coesão para financiar projetos do setor 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 ações que contribuam para projetos 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 infraestruturas energéticas transeuropeias] e (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO] e as ações de apoio ao programa são elegíveis para apoio através da ajuda financeira da União na forma de subvenções, instrumentos financeiros e contratos públicos.
2. No domínio dos transportes, apenas as ações que contribuam para projetos de interesse comum conformes com o Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e as ações 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 subvenções, apenas podem beneficiar de ajuda financeira da União a título do presente regulamento as seguintes ações:

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.

- (a) ações 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 projetos 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) ações de apoio a projetos 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) ações 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) ações 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) ações destinadas a reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias através da adaptação do material circulante existente;
- (g) ações de apoio ao programa.

As ações 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 projeto para construir uma ligação à rede de um Estado-Membro vizinho ou de um país terceiro, ligação essa que, no entanto, não atravessa efetivamente a fronteira, o acordo escrito acima referido não é exigido.

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

3. No domínio da energia, as condições específicas de elegibilidade das ações que dão execução aos projetos 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 infraestruturas energéticas transeuropeias].
4. No domínio das telecomunicações, todas as ações que deem execução a projetos de interesse comum e as ações 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 ações em causa.

2. As despesas podem ser elegíveis a partir da data de apresentação do pedido de ajuda financeira. [As despesas das ações que resultem de projetos incluídos no primeiro programa plurianual podem ser elegíveis a partir de 1 de Janeiro de 2014].
3. Apenas podem ser elegíveis as despesas efetuadas nos Estados-Membros, exceto nos casos em que o projeto de interesse comum envolve o território de países terceiros e em que a ação é indispensável para realizar os objetivos do projeto em causa.
4. O custo dos equipamentos e das infraestruturas que é considerado uma despesa de capital pelo beneficiário pode ser elegível até à sua totalidade.
5. As despesas relacionadas com estudos sobre a proteção 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 proteção dos interesses financeiros da União equivalentes às oferecidas por pessoas coletivas.
3. As propostas apresentadas por pessoas singulares não são elegíveis.

4. Nos casos em que seja necessário para realizar os objetivos de um dado projeto de interesse comum, países terceiros e entidades estabelecidas em países terceiros podem participar em ações que contribuam para os projetos de interesse comum.

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

Se necessário para realizar mais eficazmente ações pertinentes que contribuam para projetos 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 as infraestruturas energéticas transeuropeias] 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 ato 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 ação, exceto 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. Exceto nos casos referidos no artigo XXX do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], as propostas são selecionadas 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 obras:
 - (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 ações que visem resolver estrangulamentos; a taxa de financiamento pode ser aumentada para 40% para as ações que digam respeito a troços transfronteiriços;
 - (ii) ligações dos transportes terrestres a portos e aeroportos, ações 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 ações de apoio ao desenvolvimento das autoestradas 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 obras;
 - (b) as taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas para um máximo de 80% para as ações 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 infraestruturas energéticas transeuropeias], 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) ações no domínio das redes de banda larga: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 50% dos custos elegíveis;
 - (b) ações 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 excecionais, podem ser financiadas por uma subvenção que cubra até 100% dos custos elegíveis, sem prejuízo do princípio do cofinanciamento;
 - (d) ações de apoio ao programa, incluindo a cartografia das infraestruturas, ações de geminação e a assistência técnica: o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar 75% dos custos elegíveis.
- 5. As taxas de cofinanciamento acima mencionadas podem ser aumentadas até um máximo de 10 pontos percentuais para as ações que apresentem sinergias intersetoriais, cumpram objetivos 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 cofinanciamento referidas no artigo 11.º.
- 6. O montante da ajuda financeira a conceder às ações selecionadas será modulado com base na análise custos-benefícios de cada projeto, 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 específicos para projetos de implantação da rede principal exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo da Coesão.
2. As regras aplicáveis ao setor dos transportes por força do presente regulamento aplicam-se a esses convites específicos. Na implementação desses convites, é dada a máxima prioridade possível aos projetos 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 dos Assuntos Marítimos e das 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] para as seguintes ações⁴⁵:
 - (a) no que respeita às subvenções para estudos:
 - (b) no que respeita às subvenções para obras:
 - (i) ferrovias e vias navegáveis interiores;
 - (ii) ações 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, exceto em casos devidamente justificados, a ajuda financeira concedida para ações cuja execução não tenha começado no prazo de um ano após a data de início da ação 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 ação 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 afete a natureza do projeto ou ação sem a aprovação da Comissão;
 - (c) na sequência de uma avaliação do progresso do projeto, em particular no caso de importantes atrasos na execução da ação.
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 ação 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
ADJUDICAÇÃO DE CONTRATOS PÚBLICOS

Artigo 13.º
Adjudicação de 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 atividades contratadas, se devidamente justificadas pelos objetivos das ações 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 ações, 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 2012] podem ser utilizados para facilitar o acesso ao financiamento às entidades que executem ações que contribuam para projetos de interesse comum, conforme definidos nos Regulamentos (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T], (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias] e (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFSO], e para a realização dos seus objetivos. 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 ações que contribuam para projetos 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 projetos, emitidas por uma instituição financeira com base em recursos próprios com uma contribuição da União para o provisionamento e/ou a afetação de capitais;
 - c) qualquer outro instrumento financeiro.

Artigo 15.º

Condições de concessão de ajuda financeira através de instrumentos financeiros

1. As ações que beneficiam de apoio através de instrumentos financeiros são selecionadas segundo o princípio da «ordem de chegada» e devem procurar a diversificação setorial 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 ações 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 ativos fornecidos pelo orçamento da União. Podem gerar rendimentos aceitáveis para cumprir os objetivos 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 setores.
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
Ações em países terceiros

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

CAPÍTULO VI **PROGRAMAÇÃO, EXECUÇÃO E CONTROLO**

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

1. A Comissão adota programas de trabalho plurianuais e anuais para cada setor. A Comissão pode igualmente adotar programas de trabalho plurianuais e anuais que abranjam mais do que um setor. Esses atos de execução são adotados segundo o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.
2. Os programas de trabalho plurianuais são examinados, 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 atos de execução são adotados segundo o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.
3. São adotados programas de trabalho plurianuais no domínio dos transportes para os projetos 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 devem fornecer orientações estratégicas para os projetos de interesse comum e podem incluir projetos de interesse comum específicos.
5. Os programas de trabalho anuais para cada setor (transportes, energia e telecomunicações) são adotados para os projetos de interesse comum não incluídos nos programas plurianuais.
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 setoriais anuais, define os critérios de seleção e de adjudicação de acordo com os objetivos 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 infraestruturas energéticas transeuropeias];
 - c) para as telecomunicações, no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO].
7. Os programas de trabalho são coordenados para se explorarem as sinergias entre os setores dos transportes, da energia e das telecomunicações, nomeadamente em domínios como as redes energéticas inteligentes, a mobilidade elétrica e os sistemas de transporte inteligentes e sustentáveis. Podem ser adotados convites à apresentação de propostas multissetoriais.

Article 18 *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 ações 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
Atos delegados*

É conferido à Comissão o poder para adotar atos 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 respetivas 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 projetos de interesse comum que beneficiem do apoio financeiro da União concedido a título do presente regulamento.

Os Estados-Membros efetuam, no que respeita aos projetos relacionados com os setores dos transportes e da energia, o acompanhamento técnico e o controlo financeiro das ações, em estreita cooperação com a Comissão, e certificam a veracidade e a conformidade das despesas efetuadas no quadro dos projetos ou de partes dos projetos. 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 projetos que beneficiam de apoio financeiro da União a título do presente regulamento.

Os Estados-Membros informam permanentemente a Comissão, através dos sistemas interativos de informação geográfica e técnica, nomeadamente o sistema TENtec, no caso das redes transeuropeias de transportes, dos progressos realizados na execução dos projetos de interesse comum e dos investimentos efetuados para esse efeito, incluindo o montante do apoio utilizado na consecução dos objetivos 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 ações que respeitem o direito da União e que sejam conformes com as políticas pertinentes da União.

*Artigo 23.º
Proteção dos interesses financeiros da União*

1. A Comissão toma as medidas adequadas para garantir que, quando as ações 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 atividades ilícitas, através de controlos eficazes e, caso sejam detetadas 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 efetuar 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 efetuar controlos e inspeções no local aos operadores económicos abrangidos direta ou indiretamente 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 inspeções e verificações no local efetuadas 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 atividade ilícita que afete 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 inspeções.

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 24.º *Comités*

1. A Comissão é assistida por um comité de coordenação do Mecanismo. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se 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 de sinergias entre os setores.

Artigo 25.º *Exercício da delegação*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão sob reserva das condições estabelecidas no presente artigo.

⁴⁶ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

2. O poder para adotar os atos 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 referida no artigo 20.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Sempre que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 20.o só entram em vigor se o Parlamento Europeu ou o Conselho não formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não têm objeções a formular. 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 objetivos 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 objetivos, 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 efetua 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 objetivos 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 projetos, bem como o impacto da sua execução, de modo

a verificar se os objetivos previstos, nomeadamente em matéria de proteção ambiental, foram atingidos.

6. A Comissão pode solicitar a um Estado-Membro beneficiário envolvido num projeto de interesse comum que apresente uma avaliação específica das ações e dos projetos a elas associados financiados a título do presente regulamento ou, se adequado, que lhe preste as informações e a assistência necessárias para efetuar a avaliação dos referidos projetos.

Artigo 27.º

Informação, comunicação e publicidade

1. Os beneficiários e, se for caso disso, os Estados-Membros em causa devem assegurar 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 projetos.
2. A Comissão leva a cabo ações de informação e comunicação sobre os projetos e os resultados do Mecanismo Interligar a Europa. Além disso, o orçamento atribuído à comunicação no quadro do presente regulamento deve abranger igualmente a comunicação institucional sobre as prioridades políticas da União⁴⁷.

Artigo 28.º

Disposições transitórias

O presente regulamento não afeta a continuação ou a alteração, incluindo a anulação total ou parcial, dos projetos 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 ações 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.

Article 30

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.

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.

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

Feito em Bruxelas, em 13.3.2012

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

PARTE I: LISTA DE PROJETOS 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, autoestradas do mar	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e seus acessos, autoestradas 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 atual, 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	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 da 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 da Ucrânia	Via férrea	modernização

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

Hamburgo / Rostock – Berlim – Praga – Brno – Bratislava – Budapeste – Arad – Timișoara – Sófia
Sófia – Burgas/fronteira da 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 - Tessalónica - Atenas/Pireu	Via férrea	estudos e obras Vidin – Sófia – Tessalónica; modernização do troço Sófia – Burgas/fronteira Turquia
Atenas/Pireu - Limassol	Autoestradas do mar	capacidade do porto e ligações terrestres
Limassol - Lefkosia	Portos, plataformas multimodais	modernização da interconexão modal

5. Helsínquia – La Valeta

Helsínquia – Turku – Estocolmo – Malmö – Copenhaga – 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, autoestradas 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, autoestradas do mar	acessos terrestres aos portos
La Valeta - Marsaxlokk	Porto, aeroporto	implantação de sistemas de gestão do tráfego, modernização da interconexão modal

6. 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. 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
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	conceção do projeto 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 - Mühlendorf - 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 da 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
Katowice – 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
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 Bielorrússia	Outros na rede principal	Via férrea	modernização, ligação ao aeroporto
Tallin - Tartu - Koidula – fronteira russa	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 INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS

a) Corredores prioritários		
	Objetivo	Estados-Membros abrangidos
1. Rede <i>offshore</i> nos mares do Norte (“ NSOG ”)	Desenvolvimento de uma rede elétrica <i>offshore</i> integrada no mar do Norte, no mar da Irlanda, no Canal da Mancha, no mar Báltico e águas vizinhas para transportar eletricidade proveniente de fontes de energia renováveis no mar para centros de consumo e armazenamento e aumentar os intercâmbios transfronteiriços de eletricidade	Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Reino Unido e Suécia
2. Interconexões elétricas 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 eletricidade proveniente de fontes de energia renováveis	Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal e Reino Unido

<p>3. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa Ocidental (“NSI West Gas”)</p>	<p>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</p>	<p>Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal e Reino Unido</p>
<p>4. Interconexões de eletricidade Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste (“NSI East Electricity”):</p>	<p>Reforço das interconexões e das linhas internas nas direções Norte-Sul e Este-Oeste para concluir o mercado interno e integrar a eletricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis</p>	<p>Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia</p>
<p>5. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste (“NSI East Gas”):</p>	<p>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 gás</p>	<p>Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia</p>

<p>6. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor da eletricidade ("BEMIP Electricity"):</p>	<p>Desenvolvimento de interconexões entre os Estados-Membros na região do Báltico e consequente reforço das infraestruturas da rede interna, para acabar com o isolamento dos Estados Bálticos e promover a integração do mercado na região</p>	<p>Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia</p>
<p>7. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor do gás ("BEMIP Gas"):</p>	<p>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</p>	<p>Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia</p>
<p>8. Corredor Meridional de Gás ("SGC"):</p>	<p>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</p>	<p>Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, França, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia</p>

b) Domínios prioritários		
	Objetivo	Estados-Membros abrangidos
Implantação de redes inteligentes:	Acelerar a adoção das tecnologias para redes inteligentes em toda a União, para integrar eficientemente o comportamento e as ações de todos os utilizadores com ligação à rede elétrica	todos
Autoestradas de eletricidade	Desenvolver as primeiras autoestradas de eletricidade até 2020, tendo em vista construir uma rede de autoestradas 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 SETOR DAS TELECOMUNICAÇÕES

a) Prioridades horizontais

Gestão, Cartografia e Serviços Inovadores	<p>Assistência técnica e medidas de replicação de projetos, quando seja necessário para a implantação e a governação, incluindo planeamento de projetos e investimentos e estudos de viabilidade.</p> <p>Cartografia das infraestruturas de banda larga pan-europeias para realizar um estudo físico pormenorizado e elaborar documentação dos locais pertinentes, análise dos direitos de passagem, avaliações do potencial para 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>
Ações de apoio e outras medidas de apoio técnico	<p>Ações necessárias para preparar a execução dos projetos de interesse comum ou ações que contribuam para esse fim, incluindo estudos preparatórios, de viabilidade, de avaliação e de validação, e qualquer outra medida de apoio técnico, incluindo ações prévias para definir e desenvolver uma ação 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 projetos nesse domínio, incluindo projetos de redes de 30Mbps e 100Mbps ou mais, com projetos urbanos, suburbanos e rurais, para atingir um nível satisfatório de conectividade em todos os Estados-Membros.

Características da intervenção	Descrição
A intervenção no domínio das redes de banda larga incluirá:	Investimentos em redes de banda larga que permitam atingir o objetivo de cobertura universal em 30Mbps estabelecido pela Agenda Digital para 2020; ou

	Investimentos em redes de banda larga que permitam atingir o objetivo 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 infraestrutura física passiva ou da infraestrutura física passiva e ativa 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 eletricidade.

c) Infraestruturas de serviços digitais

Receberão apoio os seguintes domínios de intervenção no campo das infraestruturas de serviços digitais:

Serviço digital	Descrição
<i>Ligações dorsais de alta velocidade transeuropeias para as administrações públicas</i>	Infraestrutura 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 interação transfronteiras normalizadas e conviviais, que produzam ganhos de eficiência tanto na economia em geral como no setor público e contribuam para o mercado único. Essas plataformas permitem os contratos públicos eletrónicos, os serviços de saúde em linha, a apresentação normalizada de relatórios de atividades das empresas, o

	<p>intercâmbio eletrónico 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 setor público e a serviços multilingues</i></p>	<p>Digitalização de grandes coleções 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 setor 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 proteção</i></p>	<p>Recursos informáticos, bases de dados e ferramentas de software partilhados para os Centros «Internet mais segura» (<i>Safer Internet Centres</i>) dos Estados-Membros, assim como infraestrutura administrativa para tratar das denúncias de conteúdos com abusos sexuais.</p> <p>Infraestruturas 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 ação**

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

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

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

1.4. Objetivos

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

Rubrica 1 Crescimento inteligente e inclusivo

O CEF visará os seguintes objetivos gerais nos setores 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 direto da União, e explorando as sinergias entre os diferentes setores.

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. *Objetivo(s) específico(s) e atividades ABM/ABB em causa*

O CEF visa os seguintes Objetivos específicos nos setores 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 eletricidade 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 proteção 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 ultrarrápidas 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.

Atividade(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 infraestruturas de alto desempenho nos domínios dos transportes, da energia e das tecnologias da informação e das comunicações, contribuindo assim para o cumprimento dos Objetivos 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 ações e encorajarão o efeito multiplicador máximo das contribuições do orçamento da UE na atração de investimentos públicos e privados para os projetos. Além disso, com a assistência dos instrumentos financeiros criados com a contribuição da UE, as infraestruturas com relevância europeia tornar-se-ão um ativo de investimento atraente para os investidores institucionais da Europa e de fora dela.

Impactos específicos nos setores:

Transportes:

A implantação acelerada dos corredores da rede principal de transportes transeuropeia favorecerá uma cobertura mais adequada da infraestrutura de transportes da União, a mudança modal e a comodidade. 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 infraestrutura energética, promovendo nomeadamente os seguintes domínios:

- implantação em grande escala das energias renováveis
- otimização 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 infraestruturas de serviços digitais interoperáveis, em particular disponibilidade de serviços inteligentes de distribuição de eletricidade
- mobilização de investimentos privados e aumento dos investimentos públicos em infraestruturas 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. Perspetiva geral dos marcos e das metas:

Transportes:

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

Objetivo geral 2	Permitir que a UE alcance as metas 20–20-20		
Indicador	Situação atual	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.

Objetivo 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

Objetivo 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.

Objetivo específico 3 - transportes	Otimizar 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:

Objetivo geral 1	Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo		
Indicador	Situação atual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Volume de investimento público e privado em projetos de interesse comum	0	200 000 milhões	200 000 milhões
Volume de	0	30 000-60 000	30 000-60 000

investimento público e privado em projetos de interesse comum financiados pelo CEF		milhões	milhões
--	--	---------	---------

Objetivo geral 2	Permitir que a UE alcance as metas 20–20-20		
Indicador	Situação atual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Redução das emissões de gases com efeito de estufa	(*)	(*)	(*)
Aumento da eficiência energética	Redução da fatura energética em cerca de 6% em relação ao cenário de manutenção da situação atual	Redução da fatura energética em cerca de 14% em relação ao cenário de manutenção da situação atual	Redução da fatura 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 infraestrutura energética.

Objetivo específico 1 - energia	Promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de eletricidade e gás através das fronteiras		
Indicador	Último resultado conhecido	Marco	Meta
Número de projetos que efetivamente 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 infraestrutura energética.

Objetivo 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 projetos 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 infraestrutura energética.

Objetivo específico 3 - energia	Contribuir para o desenvolvimento sustentável e a proteção 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 projetos que beneficiaram do CEF	(*)	(*)	(*)

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

Telecomunicações:

Objetivo geral 1	Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo		
Indicador	Situação atual	Marco 2017	Meta a longo prazo
Volume de investimentos privados em Internet de banda larga rápida e ultrarrápida ⁵²			Projeção dos investimentos privados entre 2011 e 2020: até 50 000 milhões de EUR (Investimentos necessários até 2020: 270 000 milhões de

⁵²

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

			EUR)
Volume de investimento público e privado em projetos de interesse comum a favor da Internet de banda larga rápida e ultrarrápida financiados pelo CEF ⁵³	0	16 400 milhões de EUR	2020: 45 500 milhões de EUR ⁵⁴

Objetivo específico 1 - TIC	Acelerar a implantação de redes de banda larga rápida e ultrarrápida 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%

Objetivo 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

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.

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

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 objetivo geral a) será aferida pelo volume de investimentos públicos e privados em projetos de interesse comum e, em particular, pelo volume de investimentos públicos e privados em projetos de interesse comum realizados graças aos instrumentos financeiros previstos pelo Regulamento CEF.

b) A consecução do objetivo 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 setor**:

1. No domínio dos transportes:

a) A consecução do objetivo 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.

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

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

2. No domínio da energia:

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

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 objetivo 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 objetivo 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 projetos que beneficiaram do CEF.

3. No domínio das telecomunicações:

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

(ii) A consecução do objetivo 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 adotou 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 infraestruturas pan-europeias.

A Comunicação QFP sublinhou que um mercado único a funcionar em pleno precisa de uma infraestrutura 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 setor 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 projetos 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 infraestruturas 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 afetados são, provavelmente, os projetos 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 infraestruturas. 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 projetos com um verdadeiro valor acrescentado europeu, nomeadamente projetos transfronteiras, projetos que visem eliminar estrangulamentos ou projetos 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 setor privado, tendo em vista acelerar o desenvolvimento da infraestrutura pan-europeia.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

No quadro financeiro plurianual para 2007–2013, diversos programas previam o financiamento de infraestruturas 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 setores, o apoio financeiro concedido pela UE foi importante para estimular o desenvolvimento das infraestruturas. 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 atual situação nem para promover uma maior rentabilidade.

O desenvolvimento das infraestruturas foi prejudicado pela diversidade de programas e de instrumentos de financiamento assim como pela considerável heterogeneidade das atuais condições de financiamento, tanto no conjunto dos três setores infraestruturais como dentro de cada um deles, fatores 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 Objetivos 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 setor também dá azo a que uma mesma proposta de projeto «bata a várias portas» em busca de financiamento caso não seja aceite num dos programas.

Por outro lado, o apoio às infraestruturas de âmbito europeu nos setores em causa pode ser melhorado do seguinte modo:

- concentrando-se nos projetos com verdadeiro valor acrescentado europeu, nomeadamente os projetos transfronteiras, os projetos que visam eliminar estrangulamentos ou os projetos que beneficiam toda a UE tirando partido das sinergias entre dois ou três setores;
- reforçando o efeito multiplicador do financiamento da UE: as taxas de cofinanciamento efetivas são muitas vezes demasiado baixas para impulsionarem o desenvolvimento dos projetos;
- encorajando o maior envolvimento do setor 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 setores, o que permite combater melhor os problemas de dispersão acima mencionados, define claramente as prioridades do financiamento, propõe taxas de financiamento mais objetivas e alarga o conjunto de instrumentos de financiamento, introduzindo novos instrumentos para encorajar o aumento dos financiamentos por parte do setor 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 Objetivos políticos específicos do setor, 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 adotadas orientações, para cada um dos três setores, na forma de regulamentos do Parlamento Europeu e do Conselho.

Foi totalmente respeitada a coerência com o atual e com o futuro Regulamento Financeiro. Qualquer exceção 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 Ato do Mercado Único e a Comunicação QFP fornecem o contexto

para a iniciativa proposta, cujos Objetivos refletem os Objetivos das políticas horizontais acima mencionadas. O Fundo de Coesão e o FEDER continuarão a estar disponíveis para financiar a infraestrutura de transportes básica e geral, as redes TIC e as redes de distribuição de energia no âmbito da gestão descentralizada.

1.6. Duração da ação 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 direta pela Comissão

Gestão centralizada indireta 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 ações específicas por força do título V do Tratado da União Europeia e identificadas no ato de base pertinente na aceção 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 setores, 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 referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro (por exemplo, ACER) (Artigos 200.º e 201.º do RF revisto).

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.

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 efetuadas avaliações intercalares dos programas de trabalho plurianuais.

Uma avaliação *ex post* efetuada 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 projetos, bem como o impacto da sua execução, a fim de verificar se os Objetivos previstos, nomeadamente de proteção do ambiente, foram atingidos.

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

2.2. Sistema de gestão e de controlo

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

- atrasos na execução dos projetos
- 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 direta e indireta 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 seleção e de avaliação das propostas de subvenção (controles *ex ante*) e os controlos técnicos e das transações financeiras durante a gestão dos projetos, 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 projetos 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 detetados (ajustamentos financeiros recomendados, em % dos pagamentos efetuados) 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 projetos geridos pela Agência Executiva da RTE-T.

Os acordos e decisões para a realização das ações 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 efetuadas 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 inspeções e verificações no local efetuadas 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 efetuados 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 eletrónicos, 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: transações (% do total)	Profundidade do controlo * (avaliação 1-4)	Cobertura (% do valor)
Gestão das ações desde a avaliação até às auditorias <i>ex post</i>	371**	1) monitorização global de todos os projetos: 100%	1	100%
		2) auditoria de determinados projetos: 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 proteção existentes ou previstas.

A Comissão velará por que, na execução das ações 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 atividade ilegal, pela realização de controlos eficazes e pela recuperação dos montantes pagos indevidamente e, caso sejam detetadas 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 efetuar 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 efetuar controlos e inspeções no local aos operadores económicos envolvidos direta ou indiretamente 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 atividade ilícita que afete 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 adotaram ou adotarão até 2013 estratégias antifraude e planos de ação 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 Direções-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 setorial 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 projetos.

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)

- Atuais rubricas orçamentais de despesas

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas 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), 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), 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 Competitividade e a Inovação (PCI) – Programa de apoio à política das TIC			DD/DND ⁽⁶⁵⁾	de países da EFTA ⁶⁶	de países candidatos ⁶⁷	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento Financeiro
1	09 03 XX				DD/	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

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.

⁶⁶ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

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

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 respetivas 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.

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

(*) 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 projetos de interesse comum na rede transeuropeia de transportes de programas anteriores. Resultam do pressuposto de uma carteira de 500 projetos.

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.

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	TOTAL
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental 13 04 02	Autorizações	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		11238,3
	Pagamentos	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	11238,3
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		41,4
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		11279,7
	Pagamentos	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	11279,7

(**) 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 projetos 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 projetos.

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	TOTAL
• 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	10345,654
	Pagamentos	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	10345,654
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	15,346
TOTAL das dotações para a DG ENER											
	Autorizações	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	10361
	Pagamentos	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	10361

(***) 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	TOTAL
• Dotações operacionais											
Número da rubrica orçamental: 0903XX	Autorizações	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	10468,000
	Pagamentos	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	10468,000
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	18,000
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	10486,000
	Pagamentos	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	10486,000
• TOTAL das dotações operacionais(*)	Autorizações	(4)	4135,822	4864,322	5624,822	6412,222	7229,722	8077,222	8956,922	0,000	45301,054
	Pagamentos	(5)	906,542	3699,285	4737,122	5295,882	5672,162	6371,642	7179,082	11439,34	45301,054
• 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
TOTAL das dotações para a RUBRICA(*) do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	4154,000	4886,000	5647,000	6435,000	7253,000	8101,000	8981,000	0,000	45457,000
	Pagamentos	=5+ 6	924,720	3720,963	4759,300	5318,660	5695,440	6395,420	7203,160	11439,33 7	45457,000

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

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 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	56539,35 4
	Pagamentos	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149,44	56539,35 4
• 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
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	56736,70 0
	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	56736,70 0

(**) 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
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464

(*) A DG ENER e a DG INFISO também preveem 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.

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.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS ⁸² redes de transportes...

Realização Prevê-se que contribua para o financiamento de um total de 168 574,51 milhões de EUR de investimentos sobre o total estimado de **267,04247 bilhões de EUR** indicado na lista de projetos de infraestruturas 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 44 953,2 milhões de EUR de investimentos
- 11 238,3 milhões de EUR concedidos pela UE a título do Fundo de Coesão mobilizarão 12 924,045 milhões de EUR de investimentos
- os restantes 22 230,5 milhões de EUR concedidos pela UE mobilizarão 110 697,26 milhões de EUR de investimentos (na base de uma taxa média de cofinanciamento de 20%). (Todos os números são expressos a preços correntes)

em milhões de EUR (preços de 2011)

**Investimentos estimados para os projetos pré-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 36,00
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 39,40
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.

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

OBJETIVOS ESPECÍFICOS redes energéticas

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

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

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

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

-	Milhares de	0,1	182	321,00	357	627,800	554	974,60	6269	1101,400	80	1411,20	927	1630	111	1955,000	456	8021,000
Realização	agregados	8	7	0	3		7	0			31	0	6	,000	26		49	
	familiares ligados																	
	à Internet de																	
	banda larga																	

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

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								

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.

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 plurianual	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
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

(*) 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 infraestrutura energética transeuropeia.

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.

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
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

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

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 indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• 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 yy⁸⁸							
06 01 05 02 (AC, TT, PND - Investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, PND e TT - Investigação direta)							
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 efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados 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

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

⁸⁸ Under the ceiling for external personnel from operational appropriations (former "BA" lines).

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, seleção de projetos, 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 indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• 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 - Investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, PND E TT - Investigação direta)							
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 efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro

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).

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

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

<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 indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• 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 indireta)							
10 01 05 02 (AC, PND E TT - Investigação direta)							
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 efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados 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 projetos e das subvenções						
Pessoal externo	Gestão dos projetos 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 Under the ceiling for external personnel from operational appropriations (former "BA" lines).

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 cofinanciamento por terceiros
- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁹⁵ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- X A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - X 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					
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	inserir as colunas necessárias para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	
Artigo							

Relativamente às receitas diversas que serão «afetadas», 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.