



Bruxelas, 3.8.2015
COM(2015) 387 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO
SOBRE A EXECUÇÃO DA PARTE SCHENGEN DO MECANISMO TEMPORÁRIO
DE FLUXOS FINANCEIROS E SCHENGEN (2007-2009) PARA A BULGÁRIA E A
ROMÉLIA

{SWD(2015) 157 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO SOBRE A EXECUÇÃO DA PARTE SCHENGEN DO MECANISMO TEMPORÁRIO DE FLUXOS FINANCEIROS E SCHENGEN (2007-2009) PARA A BULGÁRIA E A ROMÉNIA

1. INTRODUÇÃO

O mecanismo de fluxos financeiros e Schengen foi criado pelo artigo 32.º, n.º 1, do Ato de Adesão da Bulgária e da Roménia à União Europeia¹ (a seguir designado «Ato de Adesão») como um instrumento temporário de apoio à Bulgária e à Roménia para financiar ações nas novas fronteiras externas da União, com vista à execução do acervo de Schengen e ao controlo das fronteiras externas, bem como para ajudar a melhorar os fluxos financeiros nos orçamentos nacionais.

O artigo 32.º, n.º 3, do Ato de Adesão prevê que, pelo menos, 50 % da dotação de cada país ao abrigo do mecanismo temporário de fluxos financeiros e Schengen será utilizada para ajudar a Bulgária e a Roménia a cumprir a sua obrigação de financiar ações nas novas fronteiras externas da União, tendo em vista a aplicação do acervo de Schengen e os controlos nas fronteiras externas.

O objetivo do presente relatório é:

- fornecer informações sucintas sobre a execução da parte Schengen do mecanismo temporário de fluxos financeiros e Schengen (a seguir designado por «Mecanismo de Schengen II»); e
- apresentar os resultados da avaliação *ex post* do instrumento.

¹ Ato relativo às condições de adesão da República da Bulgária e da Roménia e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia. JO L 157 de 21.6.2005, p. 203.

2. DESCRIÇÃO DA EXECUÇÃO DO MECANISMO DE SCHENGEN II

Em conformidade com o artigo 32.º do Ato de Adesão, a Comissão pagou à Bulgária e à Roménia durante o período de 2007-2009 os montantes fixos anuais ao abrigo do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen em duodécimos (em relação aos montantes totais, ver o quadro *infra*).

Quadro 1: **Pagamentos e custos elegíveis do Mecanismo de Schengen II - síntese**

	Bulgária	Roménia
Pagamentos anuais totais do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen (em milhões de EUR – preços de 2004) ²	239,5	559,8
Pagamentos anuais totais do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen (em milhões de EUR – preços correntes)	257,9	602,5
50 % dos pagamentos anuais totais do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen (em milhões de EUR – preços correntes) ³	129,0	301,2
Total dos montantes programados (em milhões de EUR – preços correntes)	161,0	404,4
Total das despesas declaradas e certificadas (em milhões de EUR – preços correntes)	128,2	353,6
Despesas não elegíveis (em milhões de EUR – preços correntes)	2,7	3,1
Total de custos elegíveis imputáveis ao Mecanismo de Schengen II (em milhões de EUR – preços correntes)	125,5	350,5
Montantes recuperados pela Comissão (em milhões de EUR – preços correntes)	3,5	0,0

A Comissão adotou uma decisão relativa à gestão e ao controlo do Mecanismo de Schengen II.⁴ A decisão especifica que os seguintes tipos de ações são considerados elegíveis para apoio:

- Investimento nas infraestruturas de passagem de fronteiras;
- Investimentos no equipamento de controlo de fronteiras;
- Formação de guardas de fronteira;
- Apoio para as despesas operacionais.

O período de elegibilidade teve início a 1 de janeiro de 2007 e terminou a 31 de dezembro de 2010.

² O artigo 32.º, n.º 2, do Ato de Adesão definiu os pagamentos anuais a preços de 2004.

³ Em conformidade com o artigo 32.º, n.º 3, do Ato de Adesão, pelo menos 50 % da dotação ao abrigo do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen teria de ser utilizada para financiar ações nas novas fronteiras externas da União, tendo em vista a aplicação do acervo de Schengen e os controlos nas fronteiras externas.

⁴ Decisão da Comissão C(2007)1417, de 4 de abril de 2007, sobre a gestão e o controlo da parte Schengen do mecanismo de fluxos financeiros e Schengen.

Os Estados-Membros beneficiários foram responsáveis pela seleção e execução das diferentes operações nos termos do instrumento.

As autoridades búlgaras e romenas elaboraram programas indicativos plurianuais e anuais que descreviam as necessidades relacionadas com a aplicação do acervo de Schengen e os controlos nas fronteiras, uma estratégia para dar resposta às necessidades, objetivos a alcançar com o apoio do Mecanismo de Schengen II e medidas específicas a serem financiadas ao abrigo do instrumento.

No âmbito dos programas indicativos do Mecanismo de Schengen II, a Bulgária definiu oito objetivos. A repartição das dotações programadas do Mecanismo de Schengen II por objetivo (e as despesas reais declaradas) é apresentada no quadro 2:

Quadro 2: Dotações financeiras programadas e as despesas declaradas por objetivo — Bulgária

	Dotações programadas (EUR)	Total das despesas declaradas e certificadas (EUR)
Objetivo n.º 1: aquisição de novos equipamentos técnicos para a vigilância e o controlo das fronteiras externas	97 324 000,00	80 393 650,78
Objetivo n.º 2: equipamento técnico especial para operações policiais conjuntas na zona fronteiriça	7 454 000,00	4 509 320,63
Objetivo n.º 3: modernização e desenvolvimento dos sistemas nacionais de comunicação	21 279 000,00	20 688 213,42
Objetivo n.º 4: sistemas de informação e redes informáticas relacionados com a aplicação do acervo de Schengen	12 650 000,00	8 458 239,17
Objetivo n.º 5: renovação e modernização das infraestruturas fronteiriças existentes	4 400 000,00	4 077 125,06
Objetivo n.º 6: outras atividades diretamente relacionadas com o controlo das fronteiras externas da UE	2 808 000,00	654 711,43
Objetivo n.º 7: aumento da qualificação do pessoal, incluindo formação linguística	1 510 000,00	521 649,45
Objetivo n.º 8: desenvolvimento do sistema nacional de vistos e ligação ao Sistema de Informação sobre Vistos da UE (VIS) e à rede de consulta VISION	13 575 000,00	8 891 301,83
Total	161 000 000,00	128 194 211,77

Mais de 60 % dos fundos do Mecanismo de Schengen II para a Bulgária foram programados e despendidos no objetivo n.º 1. A maior parte dos recursos ao abrigo do objetivo n.º 1 foi programada e despendida com a aquisição de três helicópteros, nove navios e na criação de um sistema integrado de controlo e de vigilância das fronteiras do Mar Negro, composto por

postos de observação fixos e móveis equipados com radares, câmaras e equipamento de comunicação.

Os programas indicativos do Mecanismo de Schengen II para a Roménia definiram três objetivos. A repartição das dotações programadas do Mecanismo de Schengen II por objetivo (e as despesas reais declaradas) é apresentada no quadro 3:

Quadro 3: Dotações financeiras programadas e as despesas declaradas por objetivo — Roménia

	Dotações programadas (EUR)	Total das despesas declaradas e certificadas (EUR)
Objetivo n.º 1: reforço do controlo das fronteiras externas e da vigilância e proteção das fronteiras externas contra a criminalidade transfronteiras	199 700 000,00	174 970 037,61
Objetivo n.º 2: reforço da capacidade de controlo mediante o aumento da capacidade de fornecimento de dados e de acesso aos mesmos	192 121 240,00	177 792 172,57
Objetivo n.º 3: apoio às despesas logísticas e operacionais	14 565 504,00	478 673,92
Total	404 383 744,00	353 593 864,85

No âmbito do objetivo n.º 1, a Roménia adquiriu 33 navios, 1 278 veículos e equipamento para vigilância e controlo nas fronteiras. O objetivo n.º 1 abrangeu igualmente a reabilitação de 31 postos fronteiriços de polícia e pontos de passagem de fronteira.

No âmbito do objetivo n.º 2, a Roménia apoiou vários sistemas de informação e comunicação, incluindo a parte nacional do Sistema de Informação Schengen de segunda geração, a parte nacional do Sistema de Informação sobre Vistos e o sistema de comunicação de rádio digital TETRA.

É de salientar que a Roménia programou ao abrigo do Mecanismo de Schengen II mais do que o mínimo de 50 % das dotações do mecanismo para fluxos financeiros e Schengen (301 234 674 EUR) e mesmo o total das despesas declaradas e certificadas (353 593 864,85 EUR) excedeu esse limiar.

3. AVALIAÇÃO *EX POST* DO MECANISMO DE SCHENGEN II

3.1. ORGANIZAÇÃO DA AVALIAÇÃO E METODOLOGIA

A avaliação *ex post* do Mecanismo de Schengen II foi realizada em 2014 por um avaliador externo independente, a quem foi solicitado que avaliasse a pertinência, a eficácia, a eficiência, a complementaridade e coerência, a sustentabilidade e o impacto do Mecanismo de Schengen II.

A metodologia de avaliação consistiu nas seguintes ferramentas de recolha de dados:

- Investigação documental;
- Entrevistas semiestruturadas;
- Observações diretas durante visitas no local;
- Inquéritos realizados junto dos beneficiários.

Os dados recolhidos através das ferramentas referidas *supra* foram analisados através de 12 estudos de casos (cinco para a Bulgária e sete para a Roménia), que abrangeram 79 % das despesas do Mecanismo de Schengen II na Bulgária e 76 % das despesas na Roménia.

Os resultados dos estudos de casos serviram de base para as respostas a nove questões de avaliação definidas pela Comissão.

O relatório da avaliação *ex post* do Mecanismo de Schengen II foi aceite pela Comissão em setembro de 2014. A Comissão considera credíveis os resultados e as conclusões da avaliação apresentados de seguida, dado que a avaliação demonstrou que os mesmos assentavam em indícios resultantes de dados fiáveis e de uma análise sólida.

3.2. PERTINÊNCIA

No âmbito da avaliação do Mecanismo de Schengen II relativamente ao critério de pertinência, foi avaliado até que ponto os objetivos do instrumento foram pertinentes em relação às necessidades. Além disso, foi avaliada a pertinência dos efeitos concretos do Mecanismo de Schengen II (realizações, resultados e impactos) relativamente às necessidades (utilidade).

A avaliação concluiu que os **objetivos e os efeitos concretos do Mecanismo de Schengen II foram pertinentes para as necessidades**.

Os investimentos relativos à vigilância das fronteiras marítimas da Bulgária responderam a necessidades evidentes, dado que a costa do Mar Negro era coberta de forma insuficiente pelos navios de patrulha das fronteiras que se foram gradualmente depreciando e tornando obsoletos desde a década de 1990 e não tinham capacidade para proteger as fronteiras marítimas sob condições meteorológicas extremas.

Na mesma ordem de ideias, os investimentos relativos à vigilância aérea responderam a uma situação em que o Ministério do Interior búlgaro não dispunha de qualquer capacidade de vigilância aérea.

O investimento na mobilidade naval e terrestre da polícia de fronteiras romena deu resposta a uma situação em que a frota de navios e veículos existente não era adequada para a vigilância das fronteiras.

A construção e a renovação de instalações de pontos de passagem de fronteira na Roménia deram resposta a uma necessidade manifesta, uma vez que os pontos de passagem das fronteiras terrestres tinham sido negligenciados e considerados demasiado antigos ou inadequados para responder às exigências do Código das Fronteiras Schengen.

3.3. EFICÁCIA

No âmbito da avaliação do Mecanismo de Schengen II relativamente ao critério da eficácia, foi avaliado até que ponto foram alcançados os objetivos do instrumento.

Foi avaliado, nomeadamente, em que medida o Mecanismo de Schengen II contribuiu para a preparação da Bulgária e da Roménia para a adesão ao espaço Schengen através da modernização da vigilância e dos controlos fronteiriços nas futuras fronteiras externas, aumentando a capacidade de fornecimento e acesso a dados relacionados com Schengen, bem como melhorando os sistemas de gestão de vistos.

A avaliação concluiu que, globalmente, o **Mecanismo de Schengen II foi eficaz na concretização dos seus objetivos.**

O nível suficiente de preparação da Bulgária e da Roménia para a adesão ao espaço Schengen foi confirmado pelas conclusões do Conselho de junho de 2011⁵.

O Mecanismo de Schengen II contribuiu para esta preparação através da modernização da vigilância das fronteiras, dos controlos fronteiriços, dos sistemas informáticos e de comunicação e da gestão dos vistos.

A criação de um sistema integrado de controlo e vigilância na fronteira do Mar Negro na Bulgária foi altamente eficaz, dado que transformou a forma como o controlo sobre a fronteira marítima é exercido e assegurou uma vigilância contínua das fronteiras marítimas. Graças ao investimento, foi possível aumentar a vigilância das fronteiras e a capacidade da polícia na luta contra a criminalidade transfronteiras.

A compra dos helicópteros aumentou a capacidade de vigilância das fronteiras da polícia búlgara. A utilização de helicópteros para a vigilância das fronteiras é particularmente eficaz em zonas montanhosas remotas, tais como as que se encontram perto da fronteira turca, onde partes da fronteira verde não são acessíveis a veículos de patrulha. No entanto, têm-se registado problemas com a eficácia do equipamento de vigilância aérea. As limitações jurídicas relativamente a voos noturnos e a falta de equipamento anticongelamento que permita voos em todas as condições meteorológicas, aliadas à falta de pessoal durante os dois primeiros anos após a aquisição, condicionaram seriamente a eficácia do investimento. Essa eficácia também foi condicionada pela falta de combustível e por atrasos nas entregas de peças sobressalentes.

⁵ Conclusões do Conselho após a conclusão do processo de avaliação do estado de preparação da Bulgária para aplicar todas as disposições do acervo de Schengen (9167/4/11); Conclusões do Conselho após a conclusão do processo de avaliação do estado de preparação da Roménia para aplicar todas as disposições do acervo de Schengen (9166/4/11).

O investimento na mobilidade naval, fluvial e terrestre da polícia de fronteiras romena reforçou a capacidade da polícia para exercer atividades de vigilância das fronteiras marítimas e terrestres. O equipamento adquirido aumentou a capacidade de intervenção em regiões onde anteriormente a cobertura dos meios de vigilância era difícil e não era realizada com frequência. Desde 2010, a vigilância marítima foi alargada para além das 24 milhas marítimas da zona contígua para a zona económica exclusiva da Roménia, graças à maior autonomia operacional dos novos navios.

No caso da Roménia, os controlos das fronteiras foram reforçados através do investimento na modernização dos pontos de passagem de fronteira. A renovação das infraestruturas existentes e a melhoria das condições de trabalho nos pontos de passagem de fronteira aumentaram o número de funcionários que podem ser acolhidos, o que, por sua vez, permite um maior número de controlos de fronteira durante um determinado período de tempo.

3.4. EFICIÊNCIA

No âmbito da avaliação do Mecanismo de Schengen II relativamente ao critério da eficiência, foi avaliado em que medida os efeitos desejados do instrumento foram alcançados a um custo razoável.

A avaliação concluiu que a **eficiência do Mecanismo de Schengen II pode ser considerada adequada, embora os processos de concurso nem sempre se tenham desenrolado nas condições ideais.**

A avaliação da eficiência baseou-se numa comparação dos custos no âmbito do Mecanismo de Schengen II com os custos no âmbito de instrumentos comparáveis e na análise dos processos de concurso, considerados uma referência adequada para a eficiência, partindo do princípio de que um concurso competitivo assegura que os produtos e serviços adquiridos são pagos a preço de mercado.

Os preços pagos pelos helicópteros ao abrigo do investimento do Mecanismo de Schengen II na vigilância aérea na Bulgária foram similares em valor por unidade aos preços pagos ao abrigo do Mecanismo de Schengen I⁶.

Na Bulgária, o processo de concurso para a vigilância das fronteiras marítimas teve uma concorrência limitada em termos do número de empresas participantes, dado que cinco dos seis proponentes foram excluídos por razões de ordem técnica. Os concursos para os navios foram tratados de forma idêntica. Num caso (navios 200 GT e 60 GT), o concurso foi cancelado, pois os dois únicos proponentes foram excluídos por razões de ordem técnica, tendo sido utilizado um procedimento por negociação com um dos proponentes. No segundo caso (navios 20 GT e 15 GT), duas das três propostas apresentadas foram excluídas por razões de ordem técnica.

O mesmo se passou para a vigilância aérea, tendo os processos de concurso sido cancelados duas vezes antes de o terceiro ter resultado na adjudicação de um contrato. Os três concursos foram limitados a proponentes da UE e todos, com a exceção de um (o mesmo para os três

⁶No âmbito do Mecanismo de Schengen I, foi prestado apoio à aplicação do acervo de Schengen e à melhoria dos controlos das fronteiras nas novas fronteiras externas da UE a sete dos dez países que aderiram à UE em 2004.

concursos), foram rejeitados por razões de ordem técnica antes de poderem apresentar uma proposta financeira. Concluindo, o processo de concurso parece ter restringido a concorrência, o que põe em causa a eficiência da medida.

Na Roménia, também se verificaram problemas relacionados com a eficiência do processo de concurso, embora pareçam ter sido resolvidos mais rapidamente, causando menos atrasos do que na Bulgária. Registou-se igualmente um problema relacionado com os valores indicativos dos contratos, que eram amiúde muito superiores às propostas recebidas.

Os concursos relativos à mobilidade terrestre e marítima tiveram duas componentes relativamente às quais a concorrência variou. Para os concursos marítimos, houve menos proponentes por concurso, e muitos deles foram excluídos na fase de pré-seleção. Para a componente de mobilidade terrestre, apenas um proponente foi excluído (de um total de 15 proponentes para os cinco contratos adjudicados) por exceder o orçamento máximo. O processo de concurso eletrónico aumentou a eficiência dos concursos. O critério de seleção para todas as propostas era o preço mais baixo e os montantes indicados nas propostas vencedoras foram significativamente inferiores ao orçamento atribuído (até 50 % para a componente de mobilidade terrestre).

No âmbito dos concursos para a modernização e reconfiguração dos pontos de passagem de fronteira, apenas 11 dos 31 processos de concurso foram considerados suficientemente competitivos para garantir a melhor relação qualidade/preço.

3.5. COMPLEMENTARIDADE E COERÊNCIA

No âmbito da avaliação do Mecanismo de Schengen II relativamente aos critérios de complementaridade e coerência, foi avaliado em que medida outras intervenções contribuíram para os objetivos do Mecanismo de Schengen II e em que medida este não contradisse outras intervenções com objetivos semelhantes.

A avaliação concluiu que o **Mecanismo de Schengen II foi coerente com e complementar a medidas de controlo de fronteira financiadas a partir de outras fontes**, tanto na Bulgária como na Roménia.

Em ambos os países foram afetados recursos provenientes de diferentes fundos para alcançar objetivos similares aos do Mecanismo de Schengen II. Verificou-se um bom nível de complementaridade e sinergias entre as estratégias nacionais para a adesão ao espaço Schengen e o Mecanismo de Schengen II.

No contexto da vigilância das fronteiras marítimas na Bulgária, o financiamento do Mecanismo de Schengen II complementou outros investimentos na capacidade de vigilância das fronteiras marítimas. Foram renovados três navios de patrulha e adquiridos seis navios com o apoio do instrumento de assistência de pré-adesão Phare.

Do mesmo modo, no domínio da vigilância aérea, o Phare financiou a compra de um helicóptero Agusta AW109E em 2008.

3.6. SUSTENTABILIDADE

No âmbito da avaliação do Mecanismo de Schengen II relativamente ao critério de sustentabilidade, avaliou-se em que medida os efeitos positivos do instrumento se mantiveram após o termo da intervenção.

A avaliação concluiu que **a maioria das medidas do Mecanismo de Schengen II não teria tido um impacto continuado após o seu termo se não tivessem sido apoiadas por despesas suplementares de manutenção e formação**. Houve situações em que a falta de uma orçamentação adequada conduziu a uma situação em que os equipamentos adquiridos através do Mecanismo de Schengen II não estiveram operacionais durante algum tempo devido aos custos elevados de manutenção ou reparação, sobretudo na Bulgária.

No que se refere ao investimento na vigilância das fronteiras marítimas na Bulgária, há indícios de que o sistema integrado de controlo e vigilância da fronteira do Mar Negro registou um problema de manutenção apesar de, em geral, ser altamente sustentável. Desde o lançamento do sistema, tornou-se óbvio que já existiam dificuldades relativamente a despesas consideradas de materiais consumíveis e nem sempre cobertas por garantia. O problema mais frequentemente citado pelos inquiridos é o desgaste dos magnetrões do radar nos 12 postos fixos de vigilância.

No que respeita à vigilância aérea, os custos de manutenção e de funcionamento anuais incluíam seguro, renda do hangar e combustível. Os dados sobre os voos mostram que a utilização das diferentes classes de helicópteros foi limitada depois de 2010. De uma forma geral, apenas um dos helicópteros da classe ligeira (o A109-SN11790) foi utilizado ativamente, ao passo que os demais tiveram uma utilização limitada, ou praticamente nenhuma, durante alguns anos. Regra geral, é dada prioridade à utilização de helicópteros de classe ligeira, uma vez que são mais eficientes em termos de combustível, apresentando simultaneamente capacidades de vigilância iguais às do helicóptero AW 139 mais pesado. A diferença no número de voos explica-se igualmente pela indisponibilidade devido a um grande acidente na sequência do qual um dos helicópteros A109 se encontra inoperacional desde 2012. A utilização crescente do helicóptero maior AW139 após julho de 2012, em vez da classe mais pequena A109 (em reparação), aumentou os custos de combustível por hora de voo e, em 2013, não obstante a diminuição considerável do número de horas de voo, o custo global do combustível aumentou.

Outros problemas iniciais estavam relacionados com a ausência de instalações de estacionamento adequadas para os helicópteros. A Base Aérea Bezmer para helicópteros não proporcionava condições otimizadas, pois o hangar e as instalações de estacionamento não dispunham de uma atmosfera controlada com a temperatura e a humidade recomendadas. O helicóptero será transferido para uma nova base aérea em Sófia, com financiamento do Fundo para as Fronteiras Externas (FFE). No entanto, a longo prazo, a disponibilidade de um hangar e de instalações operacionais adequados perto do Mar Negro e da fronteira sudeste continua a ser um problema por solucionar.

Os programas do FFE visaram igualmente a formação de base de pilotos e engenheiros de voo. As dificuldades verificadas em termos de pessoal deveram-se ao facto de alguns membros terem reprovado nos exames durante formações anteriores ministradas pelo fabricante e devido à falta de pilotos disponíveis no sistema do Ministério do Interior.

A sustentabilidade do equipamento adquirido no âmbito do Mecanismo de Schengen II foi mais vincada na Roménia, onde os fundos foram utilizados para pagar a manutenção de veículos e navios.

3.7. IMPACTO

No âmbito da avaliação de impacto, foram avaliados os efeitos diretos e indiretos a longo prazo do Mecanismo de Schengen II.

A avaliação concluiu que, globalmente, o **Mecanismo de Schengen II teve o impacto desejado, especialmente no que diz respeito ao grau de preparação da Bulgária e da Roménia para a adesão ao espaço Schengen.** No entanto, **embora os investimentos do Mecanismo de Schengen II tenham tido um impacto positivo na migração clandestina através das futuras fronteiras externas da Bulgária e da Roménia e na segurança nestes dois países, o impacto total dos investimentos nas futuras fronteiras externas para a segurança dos cidadãos no espaço Schengen só se irá materializar quando a Bulgária e a Roménia aderirem ao espaço Schengen.** A avaliação não identificou qualquer impacto negativo, apesar de ter havido alguns impactos positivos indiretos relacionados com o aumento de capacidade apoiada no âmbito do Mecanismo de Schengen II.

O Mecanismo de Schengen II teve um impacto positivo no grau de preparação da Bulgária e da Roménia para a adesão ao espaço Schengen, como demonstra a melhoria da vigilância das futuras fronteiras externas, dos controlos fronteiriços, dos sistemas informáticos e de comunicação e da gestão dos vistos, bem como as conclusões pertinentes do Conselho de junho de 2011.

No que respeita aos impactos mais abrangentes do Mecanismo de Schengen II, as medidas financiadas ao abrigo do instrumento tiveram efeitos positivos na migração clandestina através das futuras fronteiras externas da Bulgária e da Roménia e na segurança nestes dois países, tal como demonstrado pelo aumento do número detetado de passagens clandestinas de fronteiras e de criminalidade transfronteiriça, embora o aumento da deteção das passagens clandestinas de fronteiras possa ser também atribuído a fatores externos (aumento das pressões migratórias). O investimento do Mecanismo de Schengen II (em particular os investimentos no sistema de vigilância das fronteiras) teve um efeito dissuasivo, tanto sobre a migração clandestina como sobre a criminalidade transfronteiriça. No entanto, o impacto dos investimentos do Mecanismo de Schengen II na segurança no espaço Schengen é limitado até que a Bulgária e a Roménia adiram ao mesmo, uma vez que os controlos de fronteira continuam a ser realizados nas fronteiras entre a Bulgária e a Roménia, por um lado, e no espaço Schengen, por outro. Por conseguinte, qualquer variação na qualidade dos controlos de fronteiras entre a Bulgária e a Roménia, por um lado, e países terceiros, por outro, apenas pode ter um impacto marginal na segurança no espaço Schengen.

No que diz respeito aos impactos positivos indiretos, a avaliação constatou que os investimentos na vigilância das fronteiras marítimas contribuíram igualmente para a deteção de contrabando ou crimes ambientais (a descarga de resíduos no mar).

4. CONCLUSÕES

O Mecanismo de Schengen II, um instrumento com o objetivo de «*financiar ações nas novas fronteiras externas da União, tendo em vista a aplicação do acervo de Schengen e os controlos nas fronteiras externas*», foi executado com êxito. O Mecanismo de Schengen II concedeu um total de 476 milhões de EUR à Bulgária e à Roménia.

De um modo geral, o instrumento desempenhou um papel crucial para assegurar que tanto a Roménia como a Bulgária pudessem ser consideradas tecnicamente preparadas para aderir ao espaço Schengen em 2011. O investimento financiado pelo Mecanismo de Schengen II modernizou a vigilância das futuras fronteiras externas, os controlos fronteiriços, os sistemas informáticos e de comunicação e a gestão dos vistos. A intervenção foi pertinente para as necessidades identificadas, coerente com outras fontes de financiamento e eficaz na consecução dos seus objetivos. A eficiência com que estes últimos foram alcançados poderia ter sido melhorada, bem como a sustentabilidade de alguns dos investimentos que exigiram financiamento futuro para continuarem a ter impacto.

Não obstante o investimento no Mecanismo de Schengen II ter contribuído para a prevenção da migração clandestina nas futuras fronteiras externas da Bulgária e da Roménia e para a segurança nestes dois países, o impacto dos investimentos do Mecanismo de Schengen II na segurança no espaço Schengen permanece limitado até que a Bulgária e a Roménia adiram ao mesmo.

Embora a não adesão da Bulgária e da Roménia ao espaço Schengen tenha tido, até ao momento, um impacto limitado na eficácia dos investimentos do Mecanismo de Schengen II, o adiamento contínuo da adesão destes países ao espaço Schengen irá muito provavelmente conduzir a uma situação em que partes do investimento exigirão atualizações consideráveis.