

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

P8_TA(2018)0237

Mecanismo Interligar a Europa após 2020**Resolução do Parlamento Europeu, de 31 de maio de 2018, sobre o pilar dos transportes do Mecanismo Interligar a Europa após 2020 (2018/2718(RSP))**

(2020/C 76/18)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta os artigos 311.º, 312.º e 323.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),
- Tendo em conta o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, de 2 de dezembro de 2013, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 ⁽¹⁾, e a sua posterior alteração pelo Regulamento (UE, Euratom) 2017/1123 do Conselho, de 20 de junho de 2017 ⁽²⁾,
- Tendo em conta o Acordo Interinstitucional, de 2 de dezembro de 2013, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira ⁽³⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 6 de julho de 2016, sobre a preparação da revisão pós-eleitoral do QFP para 2014-2020: contributo do Parlamento anterior à proposta da Comissão ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta o documento de reflexão da Comissão, de 28 de junho de 2017, sobre o futuro das finanças da UE (COM(2017)0358),
- Tendo em conta a sua resolução, de 24 de outubro de 2017, sobre o documento de reflexão sobre o futuro das finanças da UE ⁽⁵⁾,
- Tendo em conta a proposta da Comissão, de 14 de setembro de 2016, de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 (COM(2016)0604), a comunicação da Comissão (COM(2016)0603) e o documento de trabalho dos serviços da Comissão (SWD(2016)0299),
- Tendo em conta a proposta da Comissão, de 14 de setembro de 2016, de alteração do Acordo Interinstitucional de 2 de dezembro de 2013 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira (COM(2016)0606),
- Tendo em conta a ratificação do Acordo de Paris, pelo Parlamento Europeu, em 4 de outubro de 2016, e pelo Conselho, em 5 de outubro de 2016,
- Tendo em conta a sua resolução, de 26 de outubro de 2016, sobre a revisão intercalar do QFP para 2014-2020 ⁽⁶⁾,
- Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 15 de junho de 2016, sobre a revisão intercalar do Quadro Financeiro Plurianual (QFP) ⁽⁷⁾,
- Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 2 de maio de 2018, intitulada «Um orçamento moderno para uma União que protege, capacita e defende. Quadro financeiro plurianual 2021-2027» (COM(2018)0321),
- Tendo em conta a comunicação conjunta da Comissão e da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 28 de março de 2018, sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar (JOIN(2018)0005),

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 884.⁽²⁾ JO L 163 de 24.6.2017, p. 1.⁽³⁾ JO C 373 de 20.12.2013, p. 1.⁽⁴⁾ JO C 101 de 16.3.2018, p. 64.⁽⁵⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2017)0401.⁽⁶⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2016)0412.⁽⁷⁾ JO C 17 de 18.1.2017, p. 20.

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

- Tendo em conta o relatório da Comissão, de 14 de fevereiro de 2018, sobre a avaliação intercalar do Mecanismo «Interligar a Europa» (MIE) (COM(2018)0066),
 - Tendo em conta o artigo 123.º, n.ºs 2 e 4, do seu Regimento,
- A. Considerando que o desenvolvimento e a reabilitação das infraestruturas de transportes na União são ainda muito fragmentados e representam um grande desafio em termos de capacidade e de financiamento, mas são essenciais para assegurar o crescimento sustentável, o emprego e a competitividade, bem como a coesão social e territorial da União, atenuando assim os desequilíbrios entre as regiões;
 - B. Considerando que o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) é um programa de financiamento comum gerido a nível central, tendo por objetivo promover o desenvolvimento de redes transeuropeias (RTE) de elevado desempenho, sustentáveis e interconectadas nos domínios das infraestruturas de transportes, energia e serviços digitais;
 - C. Considerando que a realização rápida da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) contribuirá de forma significativa para a consecução pela União dos seus objetivos de redução das emissões no âmbito do Acordo de Paris sobre o clima, para a descarbonização da economia europeia e para os objetivos 20-20-20 da UE no domínio da política energética e climática; considerando que a rede principal deverá estar concluída em 2030 e a rede global em 2050;
 - D. Considerando que um em cada 10 cidadãos europeus trabalham no setor dos transportes em sentido lato e que o investimento em infraestruturas de transportes conduzirá à criação de novos empregos, uma vez que se estima que por cada mil milhões de euros investidos na rede principal RTE-T podem ser criados até 20 000 novos empregos;
 - E. Considerando que o MIE tem como objetivo facilitar as ligações transfronteiras, estabelecer nós multimodais e urbanos, colmatar as falhas de mercado e eliminar os estrangulamentos; considerando que o MIE assegurou a realização de projetos que, de outra forma, não teriam sido executados, criando, deste modo, um claro valor acrescentado europeu, ao facilitar a cooperação e a coordenação transnacionais;
 - F. Considerando que o setor dos transportes teve a maior parcela do orçamento do MIE no período 2014-2020; considerando que a parcela dos transportes foi dividida num envelope financeiro geral para todos os Estados-Membros e num envelope financeiro relativo à política de coesão para os Estados-Membros beneficiários do Fundo de Coesão e transferido diretamente pelo Fundo de Coesão;
 - G. Considerando que o MIE é um dos programas mais bem-sucedidos da União, uma vez que a procura supera largamente a oferta de fundos no âmbito dos convites à apresentação de propostas; considerando que, até ao final de 2017, o MIE-Transportes já tinha atribuído 21,3 mil milhões de EUR em subvenções para projetos da RTE-T, gerando investimentos que totalizam 41,6 mil milhões de EUR; considerando que, durante 2018, serão assinadas mais convenções de subvenção relativas a um convite misto à apresentação de propostas, que combina subvenções do MIE com financiamento privado, incluindo do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE); considerando que o orçamento inicial deste convite à apresentação de propostas, que era de mil milhões de EUR, foi reforçado, em novembro de 2017, em 350 milhões de EUR para apoiar a prioridade «Inovação e novas tecnologias», de acordo com os objetivos do plano de ação sobre combustíveis alternativos;
 - H. Considerando que a introdução do princípio «gastar ou perder» (*use it or lose it*) contribuiu significativamente para o sucesso do MIE; considerando, no entanto, que a recuperação do orçamento dos projetos não executados deve ser acelerada;
 - I. Considerando que o MIE tem por objetivo acelerar o investimento em infraestruturas de transportes e inovação, bem como alavancar financiamentos tanto do setor público como do setor privado, aumentando simultaneamente a segurança jurídica e respeitando o princípio da neutralidade tecnológica;
 - J. Considerando que a Comissão deverá publicar as suas propostas legislativas em matéria de investimento estratégico europeu, incluindo uma atualização do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), em junho de 2018;
- 1. Salienta que investir em infraestruturas de transporte é investir no crescimento sustentável a longo prazo, na coesão, na competitividade e no emprego; sublinha, por conseguinte, a importância estratégica do programa MIE no que se refere à integração do mercado interno, à mobilidade inteligente e à oportunidade para a União proporcionar aos cidadãos um valor acrescentado concreto através deste programa;

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

2. Salienta que o MIE foi, é e deve continuar a ser um instrumento eficaz e orientado para o investimento nas infraestruturas transeuropeias (RTE) nos setores dos transportes, da energia e dos serviços digitais, com vista a contribuir para as prioridades da UE em matéria de emprego, crescimento e investimento, mercado interno, União da Energia, clima e mercado único digital;
3. Sublinha o êxito do programa do MIE 2014-2020 ao gerar um elevado valor acrescentado europeu, com o seu apoio a projetos de conectividade com uma dimensão transfronteiras, interoperável e multimodal e a projetos que reforcem a conectividade em todos os modos de transporte, incluindo no mar, nos portos interiores e nas vias navegáveis interiores, com a priorização de projetos que colmatam ligações em falta e com a eliminação de estrangulamentos, com o objetivo de realizar um espaço único europeu de transportes acessível a todos e um setor de transportes inovador; insta a Comissão a aumentar o valor acrescentado transfronteiriço dos nós de ligação, como os portos marítimos, assim como a apoiar projetos que reforcem a conectividade com países terceiros parceiros;
4. Reconhece que o pleno benefício e potencial do investimento da União na rede RTE-T só pode ser realizado após a conclusão da rede principal e da rede global; insta a Comissão a ter em conta que a realização das referidas redes exigirá investimentos significativos, parte dos quais dependerá de apoio contínuo da UE, sob pena de estagnação do desenvolvimento das redes; insiste na necessidade de manter a pressão para a sua conclusão o mais tardar em 2030 e 2050, respetivamente, e de acordo com normas do século XXI ao longo do processo;
5. Insta a Comissão a assegurar que o programa MIE, no âmbito da proposta do QFP 2021-2027, dê continuidade ao programa atual com uma ainda maior ambição em termos de objetivos políticos e de recursos financeiros; salienta que os investimentos em projetos de transportes digitais, inovadores e sustentáveis devem ser acelerados, para avançar para um sistema de transportes mais ecológico, verdadeiramente integrado, moderno, acessível a todos, mais seguro e eficiente;
6. Reconhece que a intervenção do MIE foi determinante para o lançamento da maior parte dos projetos, em especial dos projetos de conectividade à escala transfronteiriça, nacional, regional e local; salienta que o MIE provou ser um importante catalisador do investimento público e privado; considera, no entanto, que devem ainda ser tomadas medidas para explorar todo o seu potencial;
7. Exorta a Comissão a estudar novas formas de promover o MIE enquanto instrumento político com objetivos setoriais específicos e que incide em projetos complexos com uma interoperabilidade transfronteiriça ou à escala da UE;
8. Considera que, no próximo QFP, em função de uma análise exaustiva do período 2014-2020 e das consequências da relação complexa entre o MIE e outros instrumentos e programas financeiros, como, por exemplo, o programa Horizonte 2020, os FEIE e o FEIE, e, nomeadamente, o efeito de substituição observado entre o MIE e o FEIE, a Comissão deve reforçar e garantir a complementaridade entre o MIE e outros programas, como, por exemplo, o Horizonte Europa e o Fundo InvestEU, de modo a manter e promover os objetivos claros do programa, evitar sobreposições e otimizar os recursos orçamentais;
9. Salienta que qualquer corte do próximo MIE a favor de outros programas, como aconteceu com o MIE 2014-2020 a favor do FEIE e do Programa Europeu de Desenvolvimento Industrial no domínio da Defesa (PEDID), seria considerado inaceitável; exorta a Comissão a preservar a integridade da capacidade financeira do MIE, já que a grande maioria do financiamento do MIE diz respeito a projetos com benefícios alargados à escala regional e da UE, mas para os quais não existe financiamento nacional suficiente ou financiamento baseado no mercado;
10. Reconhece o sucesso encorajante dos primeiros resultados do convite misto à apresentação de propostas lançado no âmbito do atual programa MIE; incentiva vivamente a Comissão, por conseguinte, a repetir estes convites no futuro e a continuar a utilizar um MIE mais forte na modalidade de subvenções, em combinação com instrumentos financeiros da União e de países terceiros, sempre que possível; convida igualmente a Comissão a encontrar formas de estimular mais eficazmente a participação de coinvestidores privados, e convida os Estados-Membros a suprimir os obstáculos legislativos e administrativos para este processo;
11. Insta a Comissão a incentivar as sinergias a nível de projeto entre os três setores, restritas atualmente devido à rigidez do enquadramento orçamental no que se refere à elegibilidade dos projetos e à elegibilidade dos custos; exorta a Comissão a adaptar as infraestruturas às necessidades futuras em matéria de mobilidade não poluente e inteligente; espera que as futuras orientações políticas setoriais e o instrumento MIE sejam mais flexíveis, a fim de facilitar as sinergias e ter maior capacidade de resposta aos novos desenvolvimentos tecnológicos e prioridades, como a digitalização, podendo, simultaneamente, acelerar a criação de uma economia com baixo nível de emissões e superar desafios societários comuns, como a cibersegurança;

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

12. Destaca a importância da gestão direta para assegurar procedimentos comuns nos três setores, uma rápida atribuição dos fundos e uma boa execução orçamental; realça que a gestão direta das subvenções do MIE provou ser muito eficiente, garantindo uma sólida bolsa de projetos e um processo de seleção competitivo, centrando-se nos objetivos políticos da UE, numa aplicação coordenada e na plena participação dos Estados-Membros; reconhece o papel crucial desempenhado pela Agência de Execução para a Inovação e as Redes (INEA) no êxito do MIE, através da otimização do orçamento, nomeadamente graças à sua flexibilidade em reorientar rapidamente as verbas libertadas de certas ações para o financiamento de novas medidas; insiste no reforço da INEA para assegurar que os fundos da UE sejam utilizados de forma adequada;

13. Apoia a aplicação do princípio «gastar ou perder» na gestão direta do MIE; insiste, simultaneamente, na necessidade de manter a possibilidade de reciclar as dotações para autorizações caso os projetos não tenham o desempenho previsto, para aumentar a eficiência do MIE;

14. Reconhece a complexidade da apresentação de um projeto, especialmente no caso de grandes infraestruturas de transportes, e a relevância da assistência técnica prestada, por exemplo, através da ação de apoio ao programa MIE, nomeadamente aos Estados-Membros beneficiários do Fundo de coesão, para promover a elegibilidade de projetos maduros e de elevada qualidade; exorta a Comissão a continuar a prestar este tipo de assistência e a repensar os critérios de avaliação, favorecendo uma identificação mais clara do valor acrescentado dos projetos; solicita à Comissão que, além disso, tome medidas para simplificar significativamente, e não só para as subvenções de pequeno montante, os requisitos administrativos, bem como para adaptar a assistência técnica prestada aos proponentes de projetos de menor dimensão;

15. Congratula-se com o facto de, no programa 2014-2020, terem sido transferidos 11,3 mil milhões de EUR do Fundo de Coesão para o envelope financeiro relativo à política de coesão do pilar de transportes do MIE e salienta o êxito notável dos convites à apresentação de propostas relativos à política de coesão;

16. Regista a proposta da Comissão no sentido de atribuir 42 265 milhões de EUR ao MIE para o período 2021-2027, dos quais 7 675 milhões de EUR para projetos no setor da energia e 2 662 milhões de EUR (a preços constantes) para projetos de telecomunicações e projetos digitais; lamenta, no entanto, que, a preços constantes, a dotação para o MIE-Transportes seja de 11 384 milhões de EUR e a contribuição do Fundo de Coesão seja de 10 mil milhões de EUR, que correspondem a um corte de 12 % e de 13 %, respetivamente; observa e não pode aceitar que as dotações do pilar de transportes sejam as únicas que diminuam; sublinha que os desafios que o setor dos transportes enfrenta no mercado interno e o êxito do MIE estão em contradição com uma redução do montante da dotação prevista para os transportes e solicita à Comissão que reconsidere o montante proposto;

17. Considera que, para manter a elevada credibilidade e atratividade do programa MIE para os investidores, a sua capacidade financeira no próximo período do QFP deve ser aumentada; salienta que um orçamento insuficiente para os transportes colocaria a realização da rede RTE-T em risco, o que, de facto, desvalorizaria os investimentos já efetuados com financiamento público;

18. Sublinha, além disso, que o envelope financeiro relativo à política de coesão tem uma forte dimensão regional, que corresponde à procura local e que é fundamental para a realização dos troços da rede principal nos Estados-Membros beneficiários do Fundo de Coesão e, por conseguinte, para a coesão territorial da União; assinala que o investimento na infraestrutura de transporte da UE, se implementado com a contribuição do Fundo de Coesão, deve continuar a ser um sistema bem equilibrado de fontes de gestão geridas centralmente e partilhadas; salienta que o montante afetado em gestão direta no quadro do MIE, a título do Fundo de Coesão no próximo QFP 2021-2027 deve permanecer, pelo menos, ao mesmo nível do anterior QFP (2014-2020), e que este montante deve ser suficiente para concluir, durante o próximo QFP 2021-2027, os projetos financiados por montantes afetados pelo Fundo de Coesão no atual MIE;

19. Recorda que a conclusão da rede principal de transporte na UE e a implementação das prioridades políticas continuarão a exigir a participação dos cidadãos e das partes interessadas em causa na tomada de decisão, a transparência da avaliação e do acompanhamento da aplicação dos fundos em termos ambientais e financeiros, a melhoria da integração modal e a promoção de operações intermodais;

20. Insta a Comissão e os Estados-Membros a manterem o seu compromisso em realizar os principais objetivos políticos do MIE no setor dos transportes: até 2030 – conclusão da rede principal RTE-T, incluindo a implantação dos projetos SESAR (Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu), Autoestradas do Mar e ERTMS (sistemas europeus de gestão do tráfego ferroviário), e transição para uma mobilidade ecológica, competitiva, inovadora e conectada, incluindo uma infraestrutura de base da UE para o carregamento de combustíveis alternativos até 2025; progressos no sentido da conclusão da rede global RTE-T até 2050;

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

21. Frisa a necessidade de dar maior ênfase a projetos horizontais inteligentes; solicita, por conseguinte, à Comissão que pondere a criação de iniciativas específicas e transnacionais para acelerar e assegurar a correta implementação de prioridades horizontais, como o ERTMS, através da mobilização de investimentos privados, em parte reunindo as subvenções e os instrumentos financeiros;
 22. Recorda, no que diz respeito ao setor dos transportes, a importância de uma abordagem centrada nas ligações multimodais e transfronteiras, em soluções digitais, na transferência modal e num sistema de transportes mais sustentável; considera que o MIE revisto deve igualmente dar prioridade a ligações mais diretas entre as redes principal e global; considera que estes objetivos se devem refletir nas listas de projetos pré-identificados a incluir no próximo Regulamento MIE;
 23. Reconhece que o setor dos transportes deve tirar pleno partido das oportunidades oferecidas pelas tecnologias digitais e inovadoras e reconhece que as novas infraestruturas de transportes inovadoras são sempre mais atrativas para o investimento, em especial por parte do setor privado; salienta, no entanto, que a infraestrutura existente continua a ser a espinha dorsal da rede da UE e salienta a urgência de investir mais fortemente na manutenção da infraestrutura existente; insta, por conseguinte, a Comissão a garantir a atratividade da adaptação ou da modernização das infraestruturas existentes com uma grande ambição de inovação;
 24. Exorta a Comissão a dedicar especial atenção às regiões ultraperiféricas (RUP), tal como consagrado no artigo 349.º do TFUE, alargando a rede principal de portos para melhorar a conectividade nas bacias geográficas das RUP, entre as próprias regiões, com o continente e com países terceiros; considera que as RUP devem beneficiar de um máximo de 85 % de cofinanciamento em todos os modos de transporte, a fim de melhorar o seu acesso a convites à apresentação de propostas e criar ligações marítimas regulares entre as RUP e os territórios continentais; insta a Comissão a ponderar a criação de um convite à apresentação de propostas específico para as RUP e a ponderar, além disso, a atribuição de financiamento para tecnologias inovadoras a aeroportos regionais nas RUP, de modo a garantir a segurança e manutenção da infraestrutura aeroportuária;
 25. Congratula-se com os objetivos estabelecidos na comunicação conjunta sobre o Plano de Ação sobre Mobilidade Militar, tanto no que se refere à melhoria das infraestruturas como ao facto de permitir a criação de sinergias; insta a Comissão a utilizar o MIE para apoiar o desenvolvimento de infraestruturas de dupla utilização para fins civis e de defesa na rede RTE-T;
 26. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução à Comissão e aos Estados-Membros.
-