



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

Bruxelas, 13 de junho de 2012

11236/12

**Dossiê interinstitucional:
2011/0302 (COD)**

**FIN 428
CADREFIN 312
POLGEN 109
REGIO 86
ENER 284
TRANS 207
TELECOM 123
COMPET 418
MI 429
ECO 87
CODEC 1646**

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral

para: Delegações

n.º prop. Com.: 16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345 TRANS 292
TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129 + REV 4
+ ADD 1 + ADD 2

n.º doc. ant.: 10564/12 FIN 370 CADREFIN 271 POLGEN 97 REGIO 74 ENER 229
TRANS 183 TELECOM 113 COMPET 354 MI 385 ECO 73 CODEC 1470

Assunto: Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o
Mecanismo Interligar a Europa (primeira leitura)
– *Orientação geral parcial*

Na sua reunião de 7 de junho de 2012, o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral parcial sobre a proposta em epígrafe que se apresenta no Anexo I.

As declarações feitas pela Alemanha, Reino Unido e Comissão Europeia constam do Anexo II.

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 Europeia,

Após a transmissão da proposta aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

¹ JO C, p. .

² JO C, p. .

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 2020¹.
- (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.
- (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 Único².

¹ 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", de 26.8.2010, COM(2011) 245 final/2.

² 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"", de 13.4.2011, COM(2011) 206 final.

- (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) 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", o Parlamento Europeu 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 desenvolvidas¹. 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.

¹ Resolução do Parlamento Europeu 2010/2211/(INI).

- (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"¹. 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 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 transportes², 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.

¹ Roteiro para um espaço único dos transportes (COM(2011) 144).

² Resolução do Parlamento Europeu 2009/2096/(INI).

- (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-T¹, 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 transfronteiras 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...², 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 euros na totalidade da rede RTE-T no período de 2014–2020, dos quais se estima que cerca de 250 000 milhões de euros 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 3 000 milhões de euros).

¹ Documento 10850/09 do Conselho.

² 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 5¹, 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 euros²) 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.

¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

² A preços de 2011.

- (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 2010¹, 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 euros, dos quais cerca de 200 000 milhões de euros 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 euros 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 do modo como a infraestrutura energética é financiada a nível da UE. Nas suas conclusões², o Conselho dos Transportes, Telecomunicações e Energia (TTE) de 28 de fevereiro 2011 aprovou os corredores energéticos como prioridades para a Europa.

¹ 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", de 17.11.2010, COM(2010) 677 final.

² Documento 6950/11 do Conselho.

- (17) O Conselho Europeu de 4 de fevereiro 2011¹ 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]² 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.

¹ EUCO 2/1/11.

² JO L ..., p.

- (21) A Estratégia Europa 2020¹ apela à aplicação da Agenda Digital para a Europa², 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 empenhassem na sua inteira aplicação³.
- (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 transfronteiras⁴.
- (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 euros. No entanto, na ausência de intervenção da União, prevê-se que o investimento do setor privado não ultrapasse os 50 000 milhões de euros 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.

¹ COM(2010) 2020 final de 3.3.2010.

² 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", de 26.8.2010, COM(2011) 245 final/2.

³ Conclusões do Conselho Europeu sobre uma nova estratégia europeia para o crescimento e o emprego – Ultimeção e implementação da Estratégia "Europa 2020", de 17 de junho de 2010.

⁴ 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.

- (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.

- (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 ...¹ [Orientações INFSO] definem o processo e os critérios de financiamento e também as várias categorias de investimentos.
- (30) O programa 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.

¹ JO L ..., p.

- (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 financeiros¹.
- (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. Na sua Comunicação de 19 de novembro de 2009² relativa às PPP, a Comissão 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.

¹ COM(2011)xxx, "Um quadro para a próxima geração de instrumentos financeiros".

² 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.

- (35) A Reapreciação do Orçamento da UE¹ 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").

¹ 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", de 19.10.2010, COM(2010) 700 final.

- (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 canalizados para os instrumentos financeiros não deve ser superior a 2 000 milhões de euros e 1 000 milhões de euros 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 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 energia¹.

¹ JO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

- (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 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 Comissão¹.

¹ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (46) O Regulamento (CE) n.º 2236/95 de 18 de setembro de 1995¹, 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,]²

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

¹ JO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

² Considerandos a rever à luz das alterações introduzidas nos artigos.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS

CAPÍTULO I

O MECANISMO INTERLIGAR A EUROPA

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento cria o Mecanismo Interligar a Europa ("CEF") 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 setor 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 o título completo] [Orientações para a RTE-T]¹, 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 o título completo] [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias]² 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 o título completo]³;

¹ JO L ..., p.

² JO L ..., p.

³ JO L ..., p.

- (2) "*Troço transfronteiriço*", o troço que garante a continuidade de um projeto de interesse comum no setor dos transportes entre, pelo menos, dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- (3) "*Obras*", 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;
- (5) "*Ações de apoio ao programa*", as medidas de acompanhamento necessárias para a aplicação do CEF 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 aos instrumentos e às redes TI centradas no intercâmbio de informações, assim como todas as outras despesas de assistência técnica e administrativa efetuadas pela Comissão 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 [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 da União ao abrigo do presente regulamento e em conformidade com as disposições estabelecidas no programa de trabalho pertinente referido no artigo 17.º;
- (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 da parte I do anexo do presente regulamento];
- (12) "*Estrangulamento*" no setor dos transportes, um obstáculo físico ou técnico que provoca uma falha do sistema, afetando a continuidade e causando uma perturbação da capacidade dos transportes dos fluxos de longa distância e transfronteiras. Esse tipo de obstáculo pode ser ultrapassado criando novas infraestruturas ou modernizando substancialmente as infraestruturas existentes, a fim de aumentar a sua capacidade, como pontes, comportas, quebra-mares, soleiras de fundo ou túneis, que resolvam problemas como, por exemplo, os gradientes, os raios de curvatura, os gabaritos, a profundidade do canal navegável, ou adaptando os troços intermediários das infraestruturas classificados num nível inferior ao nível do resto da rede;
- (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];

- (13-B) "*Aplicações telemáticas*", as aplicações definidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- (14) "*Infraestrutura energética*", a infraestrutura definida no artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias];
- (14-A) "*Redes de telecomunicações*", as redes definidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO];
- (15) "*Redes de banda larga*", as redes definidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO];
- (16) "*Infraestruturas de serviços digitais*", os serviços em rede definidos no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO];
- (17) "*Plataformas de serviços básicos*", 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) [...]
- (20) [...]

Artigo 3.º

Objetivos gerais

O CEF 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. O CEF apoia a execução dos projetos de interesse comum que visam desenvolver e construir novas infraestruturas e novos serviços ou modernizar¹ as infraestruturas e os serviços existentes. Os seguintes objetivos aplicam-se aos três setores identificados no CEF:

- 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, explorando de modo adequado 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 privados em projetos de interesse comum realizados [através dos instrumentos financeiros]² previstos no presente regulamento. Será dada especial atenção à utilização eficaz dos investimentos públicos.
- b) Contribuir para os esforços da União no sentido de atingir as suas metas de redução de 20% das emissões de gases com efeito de estufa³, de aumento de 20% na eficiência energética e de aumento para 20% da quota das energias renováveis até 2020⁴, garantindo ao mesmo tempo uma maior solidariedade entre os Estados-Membros.

¹ Será aditado o seguinte texto no final do considerando 10: "...através da criação de uma nova infraestrutura bem como da reabilitação e revalorização da infraestrutura existente".

² Reserva sobre este indicador na pendência das negociações sobre o novo Regulamento Financeiro (RF).

³ Será inserido um novo considerando, a fim de indicar esta eventual meta e de explicitar as condições que devem estar preenchidas, tendo em conta a última fase das negociações sobre esta questão.

⁴ Será aditado o seguinte texto no final do considerando (5): "... contribuindo para os objetivos da estratégia Europa 2020 e tendo em conta o objetivo de redução das emissões para 2050."

Artigo 4.º

Objetivos setoriais específicos

Sem prejuízo dos objetivos gerais enunciados no artigo 3.º, o CEF deve contribuir para a consecução dos seguintes objetivos setoriais específicos:

- a) No setor dos transportes, o CEF apoiará projetos de interesse comum referidos no artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] que persigam os objetivos abaixo enumerados, tal como especificado com mais pormenor nos artigos 2.º-A e 4.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T]:
- i) eliminar os estrangulamentos e construir as ligações em falta. A consecução deste objetivo será aferida pelo número de novas ligações transfronteiras ou de ligações melhoradas, de estrangulamentos eliminados e de troços com maior capacidade nas vias de transportes que tenham beneficiado do CEF;
 - ii) garantir sistemas de transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo. A consecução deste objetivo será aferida pela extensão da rede ferroviária na UE27 em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 45.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T], pela extensão da rede ferroviária de alta velocidade na UE27; pela extensão da rede de vias navegáveis interiores por categoria na UE27 e pela redução do número de vítimas na rede rodoviária na UE27;

- iii) otimizar a multimodalidade, a eficácia e a sustentabilidade, através da integração e da 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, o número de portos marítimos interligados e respetivas ligações à rede de vias navegáveis interiores, o número de ligações melhoradas através das autoestradas do mar, como previsto no artigo 25.º do Regulamento (UE) XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T], o número de ligações terrestres melhoradas, o número de plataformas logísticas melhoradas, como definido no artigo 3.º do Regulamento (UE) XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e a extensão da rede equipada com o sistema ERTMS.

Os indicadores referidos na presente subalínea não se aplicam aos Estados-Membros que não dispõem de uma rede ferroviária ou de uma rede de vias navegáveis interiores, conforme o caso.

Estes indicadores não devem ser entendidos como constituindo critérios de seleção ou de elegibilidade para as ações de apoio do CEF.

- b) No setor da energia, o CEF apoiará projetos de interesse comum que visem alcançar um ou mais dos seguintes objetivos:
 - i) promover a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de eletricidade e gás através das fronteiras;
 - ii) reforçar a segurança do aprovisionamento da União;
 - iii) contribuir para o desenvolvimento sustentável e a proteção do ambiente.

As condições de elegibilidade dos projetos de interesse comum para ajuda financeira da União são enumeradas no artigo 15.º do Regulamento n.º XXXX/2012 relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias e que revoga a Decisão n.º 1364/2006/CE, enquanto os critérios de seleção para os projetos de interesse comum se encontram enumerados no artigo 4.º do referido regulamento.

b-A) i) A consecução do objetivo referido na alínea b), subalínea i), do presente artigo será aferida *ex post*:

- pelo número de projetos que efetivamente ligam as redes dos Estados-Membros e eliminam os condicionalismos internos
- pela redução ou eliminação do isolamento energético dos Estados-Membros;
- pela percentagem de transmissão transfronteiras de potência elétrica em relação à capacidade instalada de produção de eletricidade nos Estados-Membros relevantes; e
- pela percentagem do pico de procura mais elevado dos dois Estados-Membros em questão, abrangidos por interligações de fluxo reversível de gás.

ii) A consecução do objetivo referido na alínea b), subalínea ii), do presente artigo será aferida *ex post*:

- pelo número de projetos que permitem diversificar as fontes, as contrapartidas e as vias de aprovisionamento;
- pelo número de projetos que aumentam a capacidade de armazenamento;
- pelo número de perturbações e a sua duração;
- pela quantidade de derrames evitáveis de energia renovável devido à falta de ligações transfronteiras;
- pelas ligações dos mercados isolados com fontes de aprovisionamento mais diversificadas.

iii) A consecução do objetivo referido na alínea b), subalínea iii), do presente artigo será aferida *ex post* pelo:

- volume de eletricidade proveniente de fontes de energia renováveis transportada desde a produção até aos grandes centros de consumo e locais de armazenamento;
- volume total de emissões de CO2 evitadas pela construção dos projetos que beneficiaram do CEF.

Estes elementos servem de base para a aferição *ex post* da consecução dos objetivos e não constituem critérios de seleção ou de elegibilidade para as ações de apoio do CEF.

c) No setor das telecomunicações, o CEF prevê ações destinadas a apoiar projetos de interesse comum que persigam os seguintes objetivos, especificados com mais pormenor no artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO].

Artigo 5.º
*Orçamento*¹

1. A dotação financeira do CEF para o período compreendido entre 2014 e 2020 é de [50 000 milhões de euros]². Esse montante é repartido do seguinte modo:
 - a) Setor dos transportes: [31 694 milhões de euros][, dos quais 10 000 milhões 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) Setor da energia: [9 121 milhões de euros];
 - c) Setor das telecomunicações: [9 185 milhões de euros].

2. O CEF pode cobrir as despesas efetuadas pela Comissão em ações de apoio ao programa definidas no artigo 2.º, ponto 5, até ao limite máximo de [0,35%]³ da dotação financeira. 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 680/2007⁴.

¹ A questão dos montantes referidos neste artigo será tratada pelo Grupo dos Amigos da Presidência. Foi apresentada uma reserva geral sobre este artigo enquanto se aguarda a decisão sobre a transferência de verbas do Fundo de Coesão.

² Valores expressos a preços constantes de 2011. Os montantes correspondentes expressos em preços correntes figuram na Ficha Financeira Legislativa.

³ Reserva sujeita à decisão final sobre o montante global: 0,35% associados aos 50 000 milhões de euros.

⁴ 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)

3. Após a avaliação intercalar referida no artigo 26.º, n.º 1, o Parlamento Europeu e o Conselho podem, sob proposta da Comissão, transferir entre os setores montantes da dotação prevista no n.º 1[, com exceção dos 10 000 milhões de euros transferidos do Fundo de Coesão para financiar projetos do setor dos transportes nos Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão]¹².
4. As dotações anuais são autorizadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho nos limites do quadro financeiro plurianual³.

CAPÍTULO II

FORMAS DE FINANCIAMENTO E DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

[Artigo 6.º
Formas de ajuda financeira]⁴

1. O CEF pode ser implementado por uma ou várias das formas de ajuda financeira previstas pelo Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro], nomeadamente subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros.
2. A Comissão pode confiar parte da implementação do CEF às entidades previstas no artigo 55.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro]⁵.

¹ Foi formulada uma reserva sobre esta frase enquanto se aguarda a decisão sobre a transferência de verbas do Fundo de Coesão.

² Será aditado um novο considerando em que se referirá que a nomenclatura orçamental deverá garantir que as transferências entre setores sejam sujeitas à apreciação do Parlamento Europeu e do Conselho.

³ Para informação, o texto de 21 de maio de 2012 que apresenta o "quadro de negociação" relativo ao quadro financeiro plurianual (2014-2020) a ser debatido pelo COREPER (10063/12) inclui o seguinte: "*A Comissão pode utilizar instrumentos financeiros como elemento integrante do CEF. O volume total dos meios utilizados para os instrumentos financeiros não excederá [x] milhões de euros.*

⁴ Reserva sobre este artigo na pendência das negociações sobre o novo RF.

⁵ Caso o artigo 55.º, n.º 1, alínea c), não seja adotado, será fornecida uma lista de entidades.

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 XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T], (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias] e (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] e as ações de apoio ao programa definidas no artigo 2.º, ponto 5, são elegíveis para apoio através da ajuda financeira da União sob a forma de [subvenções, instrumentos financeiros e contratos públicos]¹.
2. No domínio dos transportes, apenas as ações que contribuam para projetos de interesse comum conformes com o Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e as ações de apoio ao programa podem beneficiar de ajuda financeira da União sob a forma de contratos públicos e de instrumentos financeiros a título do presente regulamento. Sob a forma de subvenções, apenas podem beneficiar de ajuda financeira da União a título do presente regulamento as seguintes ações:
 - a) Ações que implantem a rede principal em conformidade com o Capítulo III do Regulamento (UE) n.º XXXX/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];
 - a-A) Ações que implantem a rede geral em conformidade com o Capítulo II do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] caso essas ações contribuam para facilitar os fluxos de tráfego transfronteiriço ou para eliminar estrangulamentos, bem como para o desenvolvimento da rede principal, até ao limite máximo de 5% da dotação financeira afetada ao setor dos transportes, conforme especificado no artigo 5.º do presente regulamento;
 - 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];

¹ Reserva sobre as formas de ajuda financeira na pendência das negociações sobre o novo RF.

- c) Ações de apoio a projetos de interesse comum, conforme definidas no artigo 8.º, n.º 1, alíneas a), d) e e), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- d) Ações de apoio aos sistemas de aplicações telemáticas em conformidade com o artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/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 XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- f) Ações que visem reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário, nomeadamente através da adaptação do material circulante existente, de molde a garantir a utilização viável da RTE-T respeitando as exigências estabelecidas em matéria de nível de ruído;
- g) Ações de apoio ao programa;
- h) Ações que visem a implantação de infraestruturas seguras em conformidade com o artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T];
- i) Ações de apoio às autoestradas do mar, conforme previsto no artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T].

As ações no domínio dos transportes que envolvam um troço transfronteiriço ou parte desse troço só são elegíveis para beneficiar 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, não é exigido o acordo escrito acima referido.

[...]¹

¹ Poder-se-á aditar a seguinte frase ao considerando n.º 3: "O Mecanismo Interligar a Europa deverá apoiar estudos que explorem modelos alternativos de financiamento de projetos de infraestruturas, designadamente PPP."

3. No domínio da energia, todas as ações que deem execução aos projetos de interesse comum relacionados com os corredores e domínios prioritários referidos na Parte II do anexo do presente regulamento são elegíveis para ajuda financeira da União, sob a forma de instrumentos financeiros e de subvenções a título do presente regulamento, desde que preencham as condições estabelecidas no artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias].
4. No setor das telecomunicações, todas as ações que deem execução a projetos de interesse comum e as ações de apoio ao programa enunciadas no anexo do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] são elegíveis para receberem ajuda financeira da União sob a forma de [subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros a título do presente regulamento]¹.

[[Pelo menos xx%] do montante da dotação financeira referido no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), serão afetados ao apoio às prioridades e domínios de intervenção pré-identificados enumerados na Parte III do anexo do presente regulamento.]^{2 3}.

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 Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro].

Os programas de trabalho referidos no artigo 17.º estabelecem as formas das subvenções que podem ser utilizadas para financiar as ações em causa.

¹ Reserva pendente das negociações sobre o novo RF.

² As ligações funcionais às Partes II e III do anexo – anteriormente inexistentes – foram estabelecidas nos n.ºs 3 e 4 do presente artigo, tendo de ser respeitadas pelos grupos de trabalho setoriais.

³ Haverá que garantir a coerência entre as Orientações e o CEF. A questão da ligação funcional continuará a ser debatida no Grupo das Telecomunicações.

2. Sem prejuízo do disposto no Regulamento Financeiro, as despesas das ações que resultem de projetos incluídos no primeiro programa plurianual e nos programas de trabalho anuais podem ser elegíveis a partir de 1 de janeiro de 2014.
3. Só as despesas efetuadas nos Estados-Membros podem ser elegíveis, 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 a observância da legislação aplicável da União podem ser elegíveis.
- [6. As despesas relacionadas com a compra de terrenos não são um custo elegível, a não ser que se trate de fundos transferidos do Fundo de Coesão no setor dos transportes, conforme previsto no artigo 59.º, ponto 3, alínea b), do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Regulamento que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas, abrangidos pelo Quadro Estratégico Comum, e que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1083/2006].]¹
- [7. O IVA não é um custo elegível.]²
8. As regras relativas à elegibilidade dos custos suportados pelos beneficiários aplicam-se *mutatis mutandis* aos custos suportados pelas entidades de execução.

¹ Reserva pendente da decisão final sobre a transferência de 10 000 milhões de euros do Fundo de Coesão.

² Na pendência das negociações sobre o novo RF, os debates em torno desta questão foram adiados.

Artigo 9.º

Condições de participação

1. As propostas podem ser apresentadas por um ou mais Estados-Membros ou, com o acordo do Estado-Membro interessado, por organizações internacionais, empresas comuns ou empresas ou entidades públicas ou privadas estabelecidas em Estados-Membros.
2. 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. Se 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, a menos que tal seja 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 XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T], (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias] e (UE) n.º XXXX/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 adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2, um conjunto único de regras que devem aplicar-se à execução.

5. [...]
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. A não ser nos casos referidos no 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 setor dos transportes, o montante da ajuda financeira da União não pode ultrapassar:
 - a) No que respeita às subvenções para estudos, 50% dos custos elegíveis;
 - b) No que respeita às subvenções para obras:
 - i) para ferrovias e vias navegáveis interiores e redes viárias, no caso dos Estados-Membros em cujo território não exista rede ferroviária, ou no caso de um Estado-Membro com uma rede isolada tal como definido no artigo 3º, alínea qq), do Regulamento (EU) n.º XXXX/2012 (Orientações para a RTE-T) sem transporte ferroviário de mercadorias de longa distância, 20% do custo elegível; a taxa de financiamento pode ser aumentada para 30 % caso se trate de ações que visem acabar com estrangulamentos; a taxa de financiamento pode ser aumentada para 40 % caso se trate de ações que digam respeito a troços transfronteiriços e de ações que visem aumentar a interoperabilidade dos transportes ferroviários;
 - ii) para ligações dos transportes terrestres a portos e aeroportos, ações destinadas a reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias através da adaptação do material circulante existente, assim como desenvolvimento de portos e plataformas multimodais, 20% do custo elegível;

- iii) para ações de apoio à implantação de novas tecnologias e produtos de inovação em todos os modos de transporte, 20% do custo elegível;
 - iv) para ações de apoio aos troços rodoviários transfronteiriços, 10% do custo elegível;
- c) No que respeita às subvenções destinadas a sistemas e serviços de aplicações telemáticas:
- i) para o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), os Serviços de Informação Fluvial (RIS) e o Sistema de Informação e de Gestão do Tráfego Marítimo (VTMIS), 50% do custo elegível;
 - ii) para as ações de apoio ao desenvolvimento das autoestradas do mar, 30% do custo elegível;
 - iii) para os sistemas de aplicações telemáticas, serviços de transporte de mercadorias, parques de estacionamento seguros na rede rodoviária principal, 20% do custo elegível.

3. No setor 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 75% no que respeita às ações que se baseiem nos elementos de prova referidos no artigo 15.º, n.º 2, 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 setor dos transportes, o montante da ajuda financeira da União não pode exceder:
- a) No que respeita às ações no domínio das redes de banda larga, 50% do custo elegível;
 - b) No que respeita às ações no domínio dos serviços genéricos, 75% dos custos elegíveis;
 - c) [...]
 - d) No que respeita às prioridades horizontais, incluindo a cartografia das infraestruturas, ações de geminação e a assistência técnica, 75% dos custos elegíveis.
- 4-A. No setor das telecomunicações, as plataformas de serviços centrais serão tipicamente financiadas no quadro de contratos públicos. Em casos excecionais, podem ser financiadas por uma subvenção que cubra, no máximo, 75% dos custos elegíveis e 100% no caso da plataforma que faculta um ponto de acesso único ao património cultural europeu.
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]¹.
6. O montante da ajuda financeira a conceder às ações selecionadas será modulado com base na análise custo-benefício de cada projeto², na disponibilidade de recursos orçamentais da União e na necessidade de maximizar o efeito de alavanca do financiamento da União.

¹ Reserva pendente da decisão final sobre a transferência de 10 000 milhões de euros do Fundo de Coesão.

² Especificar num considerando que a análise custo-benefício de cada projeto deverá incluir uma avaliação *ex ante* das deficiências do mercado.

[Artigo 11.º

Convites específicos para fundos transferidos do Fundo de Coesão no setor dos transportes]¹

- [1. No que respeita aos 10 000 milhões de euros transferidos do Fundo de Coesão [Regulamento XXXX, 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 de Coesão.
2. As disposições do presente regulamento que dizem respeito ao setor dos transportes 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.]²
3. Não obstante o disposto no artigo 10.º, e no que respeita aos [10 000 milhões de euros] transferidos do Fundo de Coesão [Regulamento XXXX, 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 XXXX/2012 [Regulamento que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas, abrangidos pelo Quadro Estratégico Comum, e que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1083/2006]³ para as seguintes ações:

¹ Foi apresentada uma reserva geral sobre este artigo enquanto se aguarda a decisão final sobre a transferência de 10 000 milhões de euros do Fundo de Coesão.

² O objeto do artigo 11.º, n.ºs 1 e 2, será tratado pelo Grupo dos Amigos da Presidência.

³ COM(2011) 615 final

- a) Subvenções para estudos;
- b) No que respeita às subvenções para obras:
 - i) ferrovias e vias navegáveis interiores;
 - ii) ações de apoio aos troços rodoviários transfronteiriços e, no caso dos Estados-Membros que não disponham de redes ferroviárias, à rede viária da RTE-T;
 - iii) ligações dos transportes terrestres a portos e aeroportos, desenvolvimento de plataformas multimodais e dos portos, designadamente das capacidades dos serviços de quebra-gelo;
- c) No que respeita às subvenções destinadas a sistemas e serviços de aplicações telemáticas:
 - i) Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), Serviços de Informação Fluvial (RIS) e Sistema de Informação e de Gestão do Tráfego Marítimo (VTMIS);
 - ii) sistemas de aplicações telemáticas.

Artigo 12.º

Anulação, redução, suspensão e cessação da subvenção¹

1. A Comissão anula, exceto em casos devidamente justificados, a ajuda financeira concedida para ações cuja execução não tenha começado no prazo de dois anos 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 XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro] ou na sequência de uma avaliação da forma como o projeto progride, especialmente caso se verifiquem atrasos importantes na execução da ação.
3. A Comissão pode pedir o reembolso – total ou parcial – 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 n.ºs 1, 2 e 3, a Comissão examina detalhadamente o caso, em concertação com as entidades referidas no artigo 6.º, n.º 2, e consulta os beneficiários em causa para que estes possam apresentar as suas observações dentro de um prazo razoável.

¹ A redação deste artigo deverá ser harmonizada com as disposições do novo RF e respetivo ato delegado.

CAPÍTULO IV
ADJUDICAÇÃO DE CONTRATOS PÚBLICOS

Artigo 13.º

Adjudicação de contratos públicos¹

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. Em 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.

¹ A inclusão de critérios de natureza ambiental nos procedimentos de adjudicação de contratos públicos será desenvolvida num considerando.

[CAPÍTULO V
INSTRUMENTOS FINANCEIROS]¹

Artigo 14.º

Tipo de instrumentos financeiros

1. Os instrumentos financeiros estabelecidos em conformidade com o Título VIII do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro] podem ser utilizados para facilitar o acesso ao financiamento às entidades que executem 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 XXXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias] e (UE) n.º XXXX/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. [No anexo estabelecem-se os principais termos, condições e procedimentos aplicáveis a cada instrumento financeiro.]

2. Os instrumentos financeiros estabelecidos por força do Regulamento (CE) n.º 680/2007 podem, se for caso disso e após avaliação prévia, ser fundidos com os criados nos termos do presente regulamento.

A fusão das obrigações para o financiamento de projetos fica sujeita ao relatório intercalar que deverá ser elaborado no segundo semestre de 2013, conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 680/2007. A prossecução da iniciativa "Obrigações para Projetos" fica sujeita a uma avaliação exaustiva independente a efetuar em 2015, conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 680/2007.

¹ Reserva geral sobre este capítulo na pendência das negociações sobre o novo RF. Todo o Capítulo V será, em princípio, objeto de novos debates no Grupo.

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) [...].

Artigo 14.º-A¹

Princípios e condições aplicáveis aos instrumentos financeiros

Os instrumentos financeiros devem observar os princípios e preencher as condições adiante enunciados:

- a) Responder a situações de investimento insatisfatório que se tenham revelado financeiramente viáveis mas que não obtenham financiamento suficiente no mercado;
- b) Adicionalidade: os instrumentos financeiros da União não devem ter por objetivo substituir-se aos de um Estado-Membro, ao financiamento privado ou a outra forma de intervenção financeira da União;
- c) Não distorção da concorrência no mercado interno;
- d) Efeito multiplicador: a contribuição da União para um instrumento financeiro deverá ter por objetivo mobilizar um investimento global que exceda o montante da contribuição da União de acordo com indicadores previamente definidos;

¹ A manter no presente regulamento enquanto não for adotado o novo RF.

- e) Alinhamento de interesses: ao pôr em prática instrumentos financeiros, a Comissão deve certificar-se de que existe um interesse comum em atingir os objetivos definidos para um dado instrumento financeiro, que pode ser suscitado por disposições que prevejam o coinvestimento, uma partilha dos riscos ou incentivos financeiros, evitando concomitantemente conflitos de interesses com outras atividades da entidade responsável;
- g) Os instrumentos financeiros devem ser criados com base numa avaliação *ex ante*.

Artigo 14.º-B¹

Relatório anual sobre os instrumentos financeiros

A Comissão apresentará anualmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as atividades desenvolvidas em torno dos instrumentos financeiros. Do relatório constará, para cada instrumento financeiro apoiado:

- a) A identificação do instrumento financeiro;
- b) Uma descrição do instrumento financeiro, as modalidades de execução aplicáveis e o valor acrescentado da contribuição da União;
- c) As instituições financeiras envolvidas no processo de execução;
- d) As autorizações e pagamentos orçamentais agregados efetuados a partir do orçamento da União para cada instrumento financeiro;
- e) O desempenho de cada instrumento financeiro, incluindo os investimentos realizados;
- f) O saldo da conta do fundo fiduciário;

¹ A manter no presente regulamento enquanto não for adotado o novo RF.

- g) Os recursos adicionais, incluindo juros, recursos de capital reembolsados ao instrumento financeiro, comissões de garantia, dividendos, mais-valias ou quaisquer outras receitas provenientes do orçamento da União;
- h) O valor dos investimentos em capitais próprios relativamente aos anos anteriores;
- i) Os valores acumulados de imparidades de ativos de capitais próprios/instrumentos de partilha de riscos e das garantias mobilizadas para os instrumentos de garantia;
- j) O efeito multiplicador pretendido e o atingido;
- k) O contributo do instrumento financeiro para a consecução dos objetivos do programa em causa, calculado com base nos indicadores estabelecidos, incluindo, se aplicável, a diversificação geográfica.

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 em função dos prazos e devem procurar a diversificação setorial em conformidade com os artigos 3.º e 4.º, assim como o equilíbrio geográfico entre os 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.

- 2-B. As despesas orçamentais relacionadas com um instrumento financeiro e o passivo financeiro da União não deverão, em caso algum, exceder o montante da autorização orçamental correspondente, ficando assim excluídos do orçamento da União os passivos contingentes¹.
3. Os instrumentos financeiros visarão preservar o valor dos ativos previstos no orçamento da União.
4. Os instrumentos financeiros previstos no presente regulamento podem ser combinados com subvenções financiadas pelo orçamento da União.
5. A Comissão pode estabelecer, nos programas de trabalho, condições adicionais em função das necessidades específicas dos setores.
- 5-A. Caso o Parlamento Europeu e/ou o Conselho considere(m) que um dado instrumento financeiro não atingiu com eficácia os seus objetivos, pode(m) solicitar à Comissão que apresente uma proposta de ato de base revisto a fim de suspender as dotações atribuídas a esse instrumento financeiro ou, se necessário, a liquidá-lo.¹
6. [...] ²

Artigo 16.º

Ações em países terceiros

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

¹ A manter no presente regulamento enquanto não for adotado o novo RF. A formulação deste texto repercute o atual estágio das negociações sobre o novo RF.

² Texto sobre os reembolsos a inserir, em função das negociações sobre o novo RF.

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 os cada um dos setores dos transportes, da energia e das telecomunicações. A Comissão pode igualmente adotar programas de trabalho plurianuais e anuais que abrangam 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 ato 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 setor 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 80% e 85% dos recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a).

Os projetos enumerados na Parte I do anexo não são vinculativos para os Estados-Membros no que se refere às suas decisões de programação. A decisão de implementar esses projetos é da competência dos Estados-Membros e depende das capacidades de financiamento público, bem como da sua viabilidade socioeconómica nos termos do artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T].

4. Os programas de trabalho plurianuais para os setores da energia e das telecomunicações devem fornecer orientações estratégicas para os projetos de interesse comum e podem incluir projetos de interesse comum específicos consentâneos com as orientações estabelecidas no Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias] e no Regulamento (UE) n.º XXX/2012 [Orientações INFISO].
5. Os programas de trabalho anuais para os setores dos transportes, da energia e das telecomunicações são adotados para projetos de interesse comum não incluídos nos programas de trabalho plurianuais.
6. Ao estabelecer os programas de trabalho plurianuais e os programas de trabalho setoriais anuais, a Comissão define os critérios de seleção e de adjudicação de acordo com os objetivos e prioridades enunciados:
 - 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 INFISO].
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.

Artigo 17.º-A

Concessão de apoio financeiro comunitário

1. Na sequência de cada convite à apresentação de propostas, com base nos programas de trabalho plurianuais ou anuais a que se refere o artigo 17.º, a Comissão, deliberando em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, decide do montante do apoio financeiro a conceder aos projetos ou partes de projetos selecionados. A Comissão especifica as respetivas condições e métodos de execução.
2. A Comissão informa os beneficiários e os Estados-Membros interessados da decisão de concessão de um apoio financeiro.

Artigo 18.º

Prestações anuais

A Comissão pode dividir as autorizações orçamentais em prestações anuais. Nesse caso, 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.

A Comissão comunica aos beneficiários das subvenções e [, se aplicável aos instrumentos financeiros,] às instituições financeiras em causa o calendário indicativo para a autorização das diferentes prestações anuais.

Artigo 19.º

Transição das dotações anuais

As dotações não utilizadas no final do exercício para o qual foram inscritas transitam para o exercício seguinte em conformidade com o Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [novo Regulamento Financeiro].

Artigo 20.º
*Atos delegados*¹

Sob reserva da aprovação do Estado-Membro ou dos Estados-Membros em causa prevista no artigo 172, n.º 2, do TFUE, é conferido à Comissão o poder para adotar atos delegados nos termos do artigo 25.º no que se refere à alteração das Partes I e III do anexo, a fim de ter em conta a alteração das prioridades de financiamento das redes transeuropeias e das alterações relacionadas com os projetos de interesse comum identificados no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e no Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO].

Quando alterar as Partes I e III do anexo, a Comissão assegura que:

- a) Os projetos de interesse comum nos termos do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações para a RTE-T] e do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 [Orientações INFSO] são suscetíveis de ser em realizados totalmente ou em parte ao abrigo do quadro financeiro plurianual 2014-2020;
- b) As alterações respeitam os critérios de elegibilidade estabelecidos ao abrigo do artigo 7.º do presente regulamento.
- c) No que se refere à Parte I do anexo, que todas as secções incluem projetos de infraestruturas cuja realização exija a sua inclusão num programa de trabalho plurianual nos termos do artigo 17.º, n.º 3, do presente regulamento, sem alteração do alinhamento dos corredores da rede principal;
- d) No que se refere à Parte III do anexo, que as novas prioridades e domínios de intervenção satisfazem os critérios do artigo 3.º e do artigo 4.º, alínea c) do presente regulamento.²

¹ [Caso um anexo relativo aos instrumentos financeiros (artigo 14.º) deva ser alterado por meio de um ato delegado, os poderes delegados na Comissão deverão ser circunscritos no presente artigo.]

² Haverá que garantir que haja coerência entre as Orientações e o CEF. A inclusão no artigo 20.º da referência à Parte III do anexo ao Regulamento CEF está estreitamente relacionada com a questão da ligação funcional (ver nota de rodapé do artigo 7.º, n.º 4), com a Parte III do anexo (ver nota de rodapé na Parte III do anexo) e com os debates sobre as orientações INFSO. Consequentemente, continuará a ser debatida no Grupo das Telecomunicações.

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 o acompanhamento técnico e o controlo financeiro das ações em estreita colaboração com a Comissão e certificam-se de que as despesas efetuadas no quadro dos projetos ou de partes de projetos foram pagas e que esse pagamento estava em conformidade com as regras pertinentes. Os Estados-Membros podem solicitar a participação da Comissão durante os controlos e inspeções no local.

Os Estados-Membros informam anualmente a Comissão, através dos sistemas interativos de informação geográfica e técnica, 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 União¹

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 administrativas e financeiras 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 ao abrigo do presente regulamento.
3. O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode efetuar investigações, nomeadamente controlos e inspeções no local, de acordo com as disposições e os procedimentos previstos 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)² e 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 irregularidades³, 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 de subvenção ou decisão de subvenção ou a um contrato financiado ao abrigo do presente regulamento.

¹ O considerando 47 é alterado do seguinte modo: "*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, de sanções administrativas e financeiras nos termos do Regulamento (UE) n.º XXXX/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento anual da União.*"

² JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

³ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3, os acordos de cooperação com países terceiros e organizações internacionais, os contratos, as convenções de subvenção e as decisões de subvenção resultantes da execução do presente regulamento devem conferir expressamente à Comissão, ao Tribunal de Contas e ao OLAF poderes para procederem às referidas auditorias, inspeções e investigações, de acordo com as respetivas competências.

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 24.º

Comités

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

Artigo 25.º

Exercício da delegação

1. É conferido à Comissão o poder de adotar atos delegados sob reserva das condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida no artigo 20.º é conferida à Comissão por um período de sete anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento até ao final do período do quadro financeiro plurianual.

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. Um ato delegados adotado nos termos do artigo 20.º só entra 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. No final de 2017, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros e os beneficiários em causa, 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 igualmente as possibilidades de simplificação, a coerência interna e externa das medidas, a pertinência continuada de todos os objetivos, assim como a sua contribuição para as prioridades da União em termos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. O relatório 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 CEF 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.
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 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 asseguram que seja feita a devida publicidade ao apoio concedido ao abrigo do presente regulamento, a fim de dar conhecimento ao 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 CEF. Os recursos atribuídos a ações de comunicação ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, do presente regulamento devem igualmente contribuir para a comunicação institucional das prioridades políticas da União Europeia na medida em que se relacionem com os objetivos gerais do presente regulamento.

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 680/2007 e n.º 67/2010, 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

Não obstante o artigo 28.º do presente regulamento, os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e n.º 67/2010 são revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2014.

Artigo 30.º
Entrada em vigor

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

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

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

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

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

1) Prioridades horizontais

Gestão e Serviços Inovadores	<i>Céu Único Europeu – SESAR</i>
Gestão e Serviços Inovadores	<i>Sistemas de aplicações telemáticas para o tráfego rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo (ITS, ERTMS, RIS e VTMS)</i>
Gestão e Serviços Inovadores	<i>Portos da rede principal, autoestradas do mar e aeroportos, infraestrutura segura</i>

2) Corredores da rede principal

Corredor Báltico–Adriático

ORIENTAÇÃO:

Helsínquia – Taline – Riga

Ventspils–Riga

Riga-Kaunas

Klaipeda – Kaunas

Kaunas – Varsóvia – Katowice

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Varsóvia

Katowice – Ostrava – Brno – Viena

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Viena

Viena – Graz– Villach – Udine – Trieste

Udine – Veneza – Pádua – Bolonha – Ravena

Graz – Maribor –Liubliana – Koper/Trieste

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Helsínquia – Taline	Portos, autoestradas do mar	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e seus acessos, capacidade quebra-gelos, autoestradas do mar
Taline – 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, terminais rodoferroviários, autoestradas do mar
Ventspils – Riga	Via férrea	modernização, ligações a portos, autoestradas do mar
Klaipeda – Kaunas	Via férrea	modernização
Corredor da Via Báltica	Estrada	obras para os troços transfronteiriços (EE, LV, LT, PL)
Gdynia – Katowice	Via férrea	obras
Gdynia, Gdańsk	Portos	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Varsóvia – Katowice	Via férrea	obras
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Via férrea	obras
Świnoujście/Szczecin	Porto	ligações a portos
Bielsko Biala – Žilina	Estrada	obras
Katowice – Ostrava – Brno – Viena & Katowice – Žilina – Bratislava – Viena	Via férrea	obras, em particular nos troços transfronteiriços Polónia-República Checa, Polónia-Eslováquia e Eslováquia-Áustria; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e ligação ferroviária ao aeroporto
Viena – Graz – Klagenfurt – Udine – Veneza – Ravena	Via férrea	construção parcial de novas linhas (túnel de base de Semmering e linha ferroviária de Koralm) e modernização de linhas férreas obras em curso; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais; modernização da linha existentes, com duas vias, entre Udine – Cervignano e Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Via férrea	estudos e obras para uma segunda via
Trieste, Veneza, Ravena, Koper	Portos	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais

Varsóvia – Berlim – Roterdão/Antuérpia – Felixstowe – Midlands

ORIENTAÇÃO:

Fronteira bielorrussa – Varsóvia – Poznań – *Frankfurt/Oder* – Berlim – Magdeburg –

Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven

Hannover – *Osnabrück* – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amesterdão

Utrecht – Roterdão – Antuérpia – Felixstowe – Birmingham – Manchester – Liverpool

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Fronteira bielorrussa – Varsóvia – Poznań – fronteira alemã	Via férrea	obras na linha atual, estudos para linha férrea de alta velocidade
Fronteira polaca – Berlim – Hannover – Amesterdão/Roterdão	Via férrea	estudos e modernização de vários troços (Amesterdão – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlim)
Bremerhaven – Bremen	Via férrea	obras e estudos em curso
Berlim – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Canais da Alemanha ocidental, Reno, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	VNI	estudos, obras para melhor navegabilidade e modernização das vias de navegação interior e das comportas
Comportas de Amesterdão & Amesterdão – Rijnkanaal	VNI	estudos em curso sobre as comportas; porto: ligações (estudos e obras, nomeadamente modernização da comporta Beatrix)
Felixstowe – Midlands	Via férrea, porto, plataformas multimodais	modernização da via férrea, ligações entre o porto e as plataformas multimodais
Manchester – Liverpool	Via férrea	modernização, nomeadamente plataforma de correspondência do Norte

Corredor Mediterrânico

ORIENTAÇÃO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragoça – Tarragona

Sevilha – Bobadilla – Múrcia

Cartagena – Múrcia – Valência – Tarragona

Tarragona – Barcelona – *Perpignan* – Lyon – Turim – Novara – Milão – Verona – Pádua – Veneza
– Ravena/Trieste/Koper – Liubliana – Budapeste – fronteira ucraniana

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Algeciras – Madrid	Via férrea	estudos em curso, arranque das obras antes de 2015, conclusão em 2020
Sevilha – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Múrcia – 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	Via férrea	variante do Sudeste: estudos e obras
Lyon – Turim	Via férrea	troço transfronteiriço, 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 – Cremona – Mântua – Porto Levante/Veneza – Ravena/Trieste	VNI	estudos, modernização, obras
Cremona, Mântua, Veneza, Ravena, Trieste	Portos de navegação anterior	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais

Trieste – Divača	Via férrea	estudos e modernização parcial em curso; troço transfronteiriço a construir até depois de 2020
Koper – Divača – Liubliana – Pragersko	Via férrea	estudos e modernização/linha parcialmente nova
Nó de Liubliana	Via férrea	nó ferroviário de Liubliana, incluindo plataforma multimodal; ligação ferroviária ao aeroporto
Pragersko – Zalalövö	Via férrea	troço transfronteiriço: estudos, arranque das obras antes de 2020
Lendava – Letenye	Estrada	modernização de um troço transfronteiriço
Boba– Székesfehérvár	Via férrea	modernização
Budapeste-Miskolc-fronteira ucraniana	Via férrea	modernização
Vásárosnamény – fronteira ucraniana	Estrada	modernização de um troço transfronteiriço

Hamburgo/Rostock – Burgas – Pireu – Lefkosia

ORIENTAÇÃO:

Hamburgo – Berlim

Rostock – Berlim – *Dresden* – Ústí nad Labem – Melnik/Praga – Kolin

Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – fronteira ucraniana

Kolin – Pardubice – *Brno* – Viena/Bratislava – Budapeste – *Arad* – Timișoara – Craiova – Calafat –

Vidin – Sófia

Sófia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – fronteira turca

Sófia – Salónica – Athina – Pireu – Lemesos – Lefkosia

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Dresden – Praga	Via férrea	estudos para linha de alta velocidade
Praga	Via férrea	modernização, variante para mercadorias; ligação ferroviária ao aeroporto
Praga – Breclav	Via férrea	modernização
Ostrava/Prerov – Žilina – Kosice	Via férrea	modernização, plataformas multimodais
Zlín – Žilina	Estrada	troço rodoviário transfronteiriço
Hamburgo – Dresden – Praga – Pardubice	VNI	estudos do Elba e Vltava, obras para melhor navegabilidade e modernização
Comportas de Děčín	VNI	estudos
Breclav – Bratislava	Via férrea	troço transfronteiriço, modernização
Bratislava – Hegyeshalom	Via férrea	troço transfronteiriço, modernização
Mosonmagyaróvár – fronteira eslovaca	Estrada	troço transfronteiriço, modernização
Tata – Biatorbágy	Via férrea	modernização
Budapeste – Arad – Timișoara – Calafat	Via férrea	modernização do troço húngaro quase concluída, em curso na Roménia
Vidin – Sófia – Burgas/fronteira turca Sófia – Salónica – Atenas/Pireu	Via férrea	estudos e obras Vidin – Sófia – Salónica – Atenas; modernização do troço Sófia – Burgas/fronteira turca
Vidin – Craiova	Estrada	modernização de um troço transfronteiriço
Salónica	Porto	modernização da infraestrutura e desenvolvimento das ligações multimodais
Atenas/Pireu – Lemesos	Porto, autoestrada do mar	capacidade do porto e ligações multimodais
Lemesos – Lefkosia	Portos, plataformas multimodais	modernização da interconexão modal, nomeadamente circular sul de Lefkosia, estudos e obras, sistemas de gestão do tráfego
Lefkosia – Larnaca	Plataformas multimodais	ligações multimodais e sistemas de aplicações telemáticas

Helsínquia – Valeta

ORIENTAÇÃO:

Fronteira russa – HaminaKotka – Helsínquia – Turku/Naantali – Estocolmo – Malmö – Copenhaga
– Lübeck – Hamburgo – Hannover

Bremen – Hannover – Nuremberga – Munique – Innsbruck – Verona – Bolonha – Ancona/Florença

Livorno/La Spezia–Florença – Roma – Nápoles – Bari – Taranto – Valeta/Igumenitsa/Patras-Atenas

Nápoles – Gioia Tauro – Palermo – Valeta

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

HaminaKotka – Helsínquia	Porto, via férrea	ligações a portos, modernização da via férrea, capacidade quebra-gelos
Helsínquia	Via férrea	ligação ferroviária ao aeroporto
Fronteira russa – Helsínquia	Via férrea	obras em curso
Helsínquia – Turku	Via férrea	modernização
Turku/Naantali – Estocolmo	Portos, autoestradas do mar	ligações a portos, 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 a começar em 2015
Copenhaga – Hamburgo via Fehmarn: vias de acesso	Via férrea	vias de acesso na Dinamarca concluídas até 2020, vias de acesso na Alemanha a concluir em 2 etapas: eletrificação de uma via com a conclusão da ligação fixa e de duas vias sete anos mais tarde
Hamburgo/Bremen – Hannover	Via férrea	estudos em curso
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
Verona – Bolonha	Via férrea	modernização em curso
Ancona, Nápoles, Bari, La Spezia, Livorno, Igumenitsa, Patras	Portos	ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Atenas-Patras	Via férrea	estudos e obras, ligações a portos
Messina – Catânia – Palermo	Via férrea	modernização (troços restantes)
Palermo/Taranto – Valeta/Marsaxlokk	Portos, autoestradas do mar	ligações a portos
Valeta – Marsaxlokk	Porto, aeroporto	modernização da interconexão modal, nomeadamente Marsaxlokk-Luqa-Valeta, sistemas de aplicações telemáticas

Génova – Roterdão

ORIENTAÇÃO:

Génova – Milão – Lugano – Basileia

Génova – Novara – *Brig* – Berna – Basileia – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Colónia

Colónia – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amesterdão

Nijmegen – Roterdão

Colónia – Liège – Bruxelas – Gent – Zeebrugge

Liège – Antuérpia

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Génova	Porto	ligações a portos
Génova – Milão/Novara – fronteira suíça	Via férrea	estudos; início das obras antes de 2020
Basileia – Antuérpia/Roterdão- -Amesterdão/	VNI	modernização, obras para melhor navegabilidade
Karlsruhe – Basileia	Via férrea	obras em curso
Frankfurt – Mannheim	Via férrea	estudos em curso
Liège	Via férrea	ligação ferroviária ao porto e aeroporto
Roterdão – Zevenaar	Via férrea	estudos em curso
Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Via férrea	obras em curso
Zeebrugge – Gent – Antuérpia – fronteira alemã	Via férrea	modernização
Zeebrugge	Porto	comportas: estudos, ligações (estudos e obras)

Lisboa – Estrasburgo

ORIENTAÇÃO:

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordéus – Paris – Metz – Mannheim/Estrasburgo

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

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 – Salamanca – Medina del Campo	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
Bordéus-Tours	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

Dublin – Londres – Paris – Bruxelas

ORIENTAÇÃO:

Belfast – Dublin – Birmingham

Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruxelas

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Rouen – Paris

Londres – Dover – Calais – Paris

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Cork – Dublin – Belfast	Via férrea	estudos e obras; conexões multimodais de Belfast; interconector de Dublin (DART)
Glasgow – Edimburgo	Via férrea	modernização
Manchester – Liverpool	Via férrea	modernização e eletrificação
Alta velocidade 2	Via férrea	estudos e obras para linha férrea de alta velocidade Londres – Midlands
Birmingham – Reading – Southampton	Via férrea	modernização da linha de mercadorias
Cardiff – Bristol – Londres	Via férrea	modernização, nomeadamente Crossrail
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Portos, via férrea	estudos e obras sobre a capacidade do porto, autoestradas do mar e ligações
Le Havre – Paris	VNI	modernização
Le Havre – Paris	Via férrea	estudos
Calais – Paris	Via férrea	estudos preliminares
Bruxelas	Via férrea	estudos e obras (ligação Norte-Sul para linhas convencionais e de alta velocidade)

Amesterdão – Basileia/Lyon – Marselha

ORIENTAÇÃO:

Amesterdão – Roterdão – Antuérpia – Bruxelas – Luxemburgo

Luxemburgo – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marselha

Luxemburgo – Metz – Estrasburgo – Basileia

Antuérpia/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Maas, incluindo Maaswerken	VNI	modernização
Albertkanaal/ Canal Bochoolt-Herentals	VNI	modernização
Corredor Reno-Scheldt	VNI	comportas: estudos em curso
Terneuzen	Marítimo	comportas: estudos em curso; obras
Terneuzen – Gent	VNI	estudos, modernização
Antuérpia	Marítimo, porto, via fêrrea	comportas: estudos em curso; porto: ligações (nomeadamente segundo acesso ferroviário ao porto de Antuérpia)
Canal Sena Norte; Sena – Escaut	VNI	conceção do projeto concluída, "diálogo concorrencial" lançado, conclusão geral em 2018; modernização, nomeadamente ligações transfronteiras
Dunkerque – Lille	VNI	estudos em curso
Antuérpia, Bruxelas, Charleroi	VNI	modernização
Modernização das vias navegáveis interiores na Valónia	VNI	estudos, modernização, ligações intermodais
Bruxelas – Luxemburgo – Estrasburgo	Via fêrrea	obras em curso
Antuérpia – Namur – fronteira luxemburguesa – fronteira francesa	Via fêrrea	modernização da linha de mercadorias
Estrasburgo – Mulhouse – Basileia	Via fêrrea	modernização
Ligações ferroviárias Luxemburgo – Dijon – Lyon (TGV Reno – Ródano)	Via fêrrea	estudos e obras
Lyon	Via fêrrea	variante oriental: estudos e obras

Canal Saône – Mosela/Reno	VNI	estudos preliminares em curso
Ródano	VNI	modernização
Porto de Marselha-Fos	Porto	ligações e terminais multimodais

Corredor Estrasburgo – Danúbio

ORIENTAÇÃO:

Estrasburgo – Stuttgart – Munique – Wels/*Linz*

Estrasburgo – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nuremberga – Regensburg – *Passau* –
Wels/*Linz*

Wels/*Linz* – Viena – Bratislava

Viena/Bratislava – Budapeste – *Arad* – *Braşov* – Bucareste – Constanta – *Sulina*

SECÇÕES PRÉ-IDENTIFICADAS, INCLUINDO PROJETOS:

Conexão ferroviária Estrasburgo – Kehl Appenweier	Via férrea	obras de interconexão em Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Munique	Via férrea	estudos e obras em curso
Munique – Mühldorf – Freilassing – Salzburgo	Via férrea	estudos e obras em curso
Salzburgo – Wels	Via férrea	estudos
Nuremberga – Regensburg – Passau – Wels	Via férrea	estudos e obras
Conexão ferroviária Wels – Viena	Via férrea	conclusão prevista até 2017
Viena – Bratislava / Viena – Budapeste / Bratislava – Budapeste	Via férrea	estudos de linhas ferroviárias de alta velocidade (nomeadamente alinhamento das ligações entre as três cidades)
Komárom – Komárno	VNI	estudos e obras para a ponte transfronteiriça
Arad – Braşov – Bucareste – Constanţa	Via férrea	modernização de troços específicos; estudos para alta velocidade
Main – Main-Donau-Canal	VNI	estudos e obras em vários troços e estrangulamentos; portos interiores: ligações multimodais
Danúbio	VNI	estudos e obras em vários troços e estrangulamentos; portos interiores: ligações multimodais
Bucareste – Canal do Danúbio	VNI	estudos e obras
Constanţa	Porto	ligações a portos

3) Outros troços da rede principal

Sófia – fronteira com a antiga República jugoslava da Macedónia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Sófia – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Timișoara – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	estudos em curso
Munique – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos e obras
Nuremberga – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Wroclaw – Praga	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Nowa Sól – Hradec Králové	Transfronteiras	Estrada	obras
Liubiana – fronteira croata	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Brno – fronteira austríaca	Transfronteiras	Estrada	modernização
Budapeste – Zvolen	Transfronteiras	Estrada	modernização
Budapeste – fronteira croata	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Budapeste – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	estudos
Corredor da Bótnia: Lulea – Oulu	Transfronteiras	Via férrea	estudos e obras
TarguNeamt–Ungheni	Transfronteiras	Estrada	modernização
Zalau-Halmeu	Transfronteiras	Estrada	modernização
Marijampole-Kybartai (fronteira Lituânia/Rússia)	Transfronteiras	Estrada	modernização
Vilnius-fronteira Lituânia/Bielorrússia	Transfronteiras	Estrada	modernização
Joanina– Kakavia (fronteira Grécia/Albânia)	Transfronteiras	Estrada	estudos
Kleidi – Polikastro – Evzoni (fronteira Grécia/ARJM)	Transfronteiras	Estrada	modernização
Serres – Promahonas – fronteira Grécia/Bulgária	Transfronteiras	Estrada	obras em curso
Alexandropolis – Kipoi – fronteira Grécia/Turquia	Transfronteiras	Estrada	estudos e obras
Noroeste de Espanha	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

Sundsvall – Umea – Lulea	Estrangulamento	Via férrea	estudos e obras
Malmö – Gotemburgo	Outros na rede principal	Via férrea	obras
Estocolmo – Gävle – Sundsvall	Outros na rede principal	Via férrea	modernização, obras
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Outros na rede principal	Via férrea	modernização, obras
Bótnia – Kiruna – fronteira norueguesa	Outros na rede principal	Via férrea	estudos e obras
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Ligação ferroviária Shannon Foynes – entroncamento de Limerick	Outros na rede principal	Via férrea	estudos
Ligação ferroviária para Wilhelmshaven e Bremerhaven	Outros na rede principal	Via férrea	estudos em curso
Fronteira ucraniana – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Outros na rede principal	Via férrea	obras
Zilina – fronteira ucraniana	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Riga – fronteira Rússia/Bielorrússia	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Kaunas – Vilnius – fronteira bielorrussa	Outros na rede principal	Via férrea	modernização, ligação ao aeroporto
Kybartai – Kaunas	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Taline – Tartu – Koidula – fronteira russa	Outros na rede principal	Via férrea	modernização
Marselha – Toulon – Nice – Ventimiglia – Génova	Outros na rede principal	Via férrea	estudos para alta velocidade
Bordéus – Toulouse	Outros na rede principal	Via férrea	estudos para alta velocidade
Helsínquia – Oulu	Outros na rede principal	Via férrea	modernização de troços
Pamplona – Saragoça – Sagunto	Outros na rede principal	Via férrea	estudos e obras
Brunsbüttel – Kiel (canal de Kiel)	Outros na rede principal	VNI	Otimização das condições de navegação

PARTE II: LISTA DE CORREDORES E DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS EM MATÉRIA DE
INFRAESTRUTURAS NO SETOR DA ENERGIA¹

a) Corredores prioritários		
	Objetivo	Estados-Membros abrangidos
1. Rede <i>offshore</i> nos mares do Norte ("NSOG")	Desenvolvimento de uma rede elétrica offshore 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
3. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa Ocidental ("NSI West Gas")	Aumento das capacidades de interconexão para os fluxos de gás Norte-Sul na Europa Ocidental para diversificar mais as rotas de aprovisionamento e aumentar as possibilidades de fornecimento de gás a curto prazo	Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal e Reino Unido

¹ Antes da adoção do presente regulamento, o texto da Parte II do anexo será alinhado pelo texto definitivo do Anexo I do Regulamento XXXX/2012 relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias e que revoga a Decisão n.º 1364/2006/CE, com exceção dos corredores prioritários no setor petrolífero.

4. Interconexões de eletricidade Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste ("NSI East Electricity"):	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	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia
5. Interconexões de gás Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste ("NSI East Gas"):	Reforço das conexões regionais de gás entre a região do mar Báltico, os mares Adriático e Egeu e o mar Negro, nomeadamente para aumentar a diversificação e a segurança do aprovisionamento de gás	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia
6. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor da eletricidade ("BEMIP Electricity"):	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	Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia
7. Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor do gás ("BEMIP Gas"):	Fim do isolamento dos três Estados Bálticos e da Finlândia, acabando com a dependência de um único fornecedor e aumentando a diversificação da oferta na região do mar Báltico	Alemanha, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia

8. Corredor Meridional de Gás ("SGC"):	Transporte de gás da bacia do Cáspio, da Ásia Central, do Médio Oriente e da bacia mediterrânica oriental para a União, a fim de aumentar a diversificação da oferta de gás	Alemanha, Áustria, Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, França, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, República Checa e Roménia
--	---	---

b) Domínios prioritários		
	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 TELECOMUNICAÇÕES¹

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	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.

¹ Dado que o conteúdo do anexo está estreitamente relacionado com a questão da ligação funcional (ver nota de rodapé do artigo 7.º, n.º 4) bem como com os debates sobre a proposta de regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias de telecomunicações e que revoga a Decisão n.º 1336/97/CE (a seguir designado por "Orientações INFISO"), a Parte III do anexo continuará a ser debatida no Grupo das Telecomunicações.

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 convivias, 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 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.
<i>Permitir o acesso às informações do setor público e a serviços multilingues</i>	Digitalização de grandes coleções de obras culturais europeias e promoção da sua reutilização por terceiros. 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. Permitir a qualquer empresa da UE oferecer serviços em linha na sua própria língua e disponibilizá-los automaticamente em qualquer língua da UE.
<i>Segurança e proteção</i>	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. 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.

<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>	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.
--	--

Declaração da Alemanha

O Governo Federal salienta que a abordagem geral parcial da criação do Mecanismo Interligar a Europa não prejudica as negociações sobre o próximo quadro financeiro plurianual.

O texto da abordagem geral parcial continua portanto a ser objeto de uma reserva geral ("não há acordo sobre nada enquanto não houver acordo sobre tudo"). Esta reserva diz respeito às disposições com implicações financeiras e orçamentais, incluindo as taxas de financiamento que ultrapassam os 50%."

Declarações do Reino Unido**Declaração 1:**

"A Presidência Dinamarquesa deixou claro que os progressos nas negociações relativas aos regulamentos setoriais individuais não prejudicariam o resultado do debate sobre o quadro financeiro plurianual (QFP). O Reino Unido concorda firmemente com este princípio. Nesta conformidade, a fim de reservar a nossa posição sobre os elementos da proposta que implicam níveis de financiamento na pendência do acordo sobre o QFP, o Reino Unido ainda não está em posição de dar o seu acordo a uma abordagem geral parcial sobre esta proposta uma vez que o âmbito alargado do Mecanismo Interligar a Europa torna difícil dissociar o orçamento do texto do regulamento. Na sequência do resultado do presente Conselho (Transportes), nada nos novos trabalhos sobre o projeto deverá impedir que nos voltemos a debruçar sobre o texto do regulamento.

A principal prioridade para o Reino Unido nas negociações globais do QFP é a dimensão do orçamento, e é este aspeto que norteará a nossa futura posição. Quanto ao resto, estamos amplamente satisfeitos com o conteúdo do texto em si, embora o mesmo tenha de ser reanalisado se a negociação sobre o QFP resultar num nível de financiamento diferente do inicialmente proposto pela Comissão."

Declaração n.º 2

"Gostaríamos de reafirmar a importância que atribuímos ao artigo 172º do Tratado no que diz respeito a este dossiê. Consideramos os corredores principais para o Reino Unido muito indicativos. Mantê-los-emos sob constante análise à medida que forem avançando os trabalhos sobre o projeto de Regulamento RTE-T e se tornarem mais claros os requisitos finais para os mesmos e aplicáveis aos Estados-Membros."

Declaração da Comissão

"A Comissão reserva a sua posição sobre a totalidade da proposta de compromisso.

A sua reserva diz nomeadamente respeito à introdução de um limite máximo de 0,35% para as despesas administrativas (artigo 5º, n.º 2), à introdução da possibilidade de financiar ações relativas à rede geral de transportes (artigo 7º, n.º 2, alínea aa)), à supressão da referência aos estudos de preparação das PPP (artigo 7º, n.º 2)), à introdução da possibilidade de financiar a construção de estradas mesmo em condições limitativas (artigo 10º), ao requisito de a Comissão apresentar um anexo especificando os principais termos, condições e procedimentos aplicáveis a cada instrumento financeiro (artigo 14º), e à introdução de um ato de execução para a adoção da decisão da Comissão de concessão de subvenções (artigo 17º-A)."