COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Em 16 de julho de 2025, a Comissão adotou uma proposta para o próximo quadro financeiro plurianual para o período pós-2027, que inclui uma dotação financeira de 81 428 000 000 EUR para o «Mecanismo Interligar a Europa» (MIE), destinada a investimentos em redes transeuropeias de infraestruturas de transportes e energia, incluindo projetos de mobilidade militar e de energias renováveis. A presente proposta visa estabelecer a base jurídica do MIE para o período de 2028-2034.

• Justificação e objetivos

A fim de alcançar um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, a UE necessita de infraestruturas atualizadas, de elevado desempenho e resilientes para ajudar a ligar e integrar os setores dos transportes e da energia em toda a UE e em todas as suas regiões. Estas ligações são cruciais para a livre circulação de pessoas, bens, capitais e serviços.

As redes transeuropeias de transportes e de energia:

- facilitam as ligações transfronteiriças,
- garantem a segurança da UE,
- aumentam a competitividade da economia social de mercado da Europa,
- contribuem para o combate às alterações climáticas e
- eliminam o isolamento e promovem uma maior coesão económica, social e territorial.

As redes transeuropeias de elevada capacidade são também necessárias para aumentar a resiliência e a preparação militar da UE.

As ligações sem descontinuidades para os transportes e a energia em toda a Europa contribuirão para o êxito do mercado único. Proporcionarão benefícios tangíveis a todos os cidadãos e empresas europeus, fazendo com que seja mais eficiente e sustentável viajarem, expedirem mercadorias e acederem a energia segura, a preços acessíveis e descarbonizada.

Para o efeito, o MIE apoia investimentos, tanto em infraestruturas de transportes e de energia, através do desenvolvimento das redes transeuropeias, como em projetos transfronteiriços de energias renováveis. Tendo em conta os riscos crescentes associados a catástrofes naturais e aos perigos tecnológicos, à evolução das ameaças à segurança e a outras perturbações, é essencial assegurar que os investimentos no âmbito do MIE sejam baseados no conhecimento dos riscos e resilientes a catástrofes, em consonância com os objetivos da Estratégia da UE para uma União da Preparação.

O MIE centra-se em projetos do maior valor acrescentado para a UE e catalisa investimentos em projetos com impacto transfronteiriço e sistemas interoperáveis à escala europeia, que devem continuar a ser financiados após 2027. Ao prestar apoio a projetos transfronteiriços diretamente a nível da UE, o MIE ajuda a superar os problemas de coordenação decorrentes da natureza multijurisdicional dos projetos. Com o seu *modus operandi* eficiente, o MIE responde às deficiências do mercado e ajuda a mobilizar mais investimento e financiamento de outras fontes, como os orçamentos nacionais, os sistemas tarifários nacionais da energia e

o setor privado, recorrendo a toda a gama de instrumentos disponíveis ao abrigo do Regulamento Financeiro.

No domínio dos transportes, o MIE visa contribuir para a conclusão da rede transeuropeia de transportes («RTE-T»), com destaque para a conclusão da rede principal e da rede principal alargada até 2030 e 2040, respetivamente. O desenvolvimento de uma rede europeia de transportes multimodais é uma condição essencial para o crescimento e a sustentabilidade na Europa — desde os pontos de entrada que são os portos até às ligações terrestres básicas necessárias ao mercado único e à conectividade das regiões. Neste contexto, o MIE concentrar-se-á, em especial, em projetos de infraestruturas com uma forte dimensão transfronteiriça, como o projeto Rail Baltica, o túnel de base do Brenner, a via navegável interior Sena-Escalda, o troço Brno-Bratislava, o troço Salónica-Bucareste ou o desenvolvimento de ligações com o interior dos portos da RTE-T.

Em estreita coordenação com o Fundo Europeu de Competitividade e os planos de parceria nacionais e regionais, o MIE também apoia a mobilidade interoperável, segura e inteligente na rede RTE-T (por exemplo, através da implantação de sistemas europeus de gestão do tráfego, como o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário ou os Serviços de Informação Fluvial para as vias navegáveis interiores) ou, se for caso disso, assegurando a sua interligação através da interoperabilidade, de normas ou de terminais de utilizadores, aos sistemas espaciais da UE, como o Galileo, o EGNOS e o IRIS², para o posicionamento, a navegação e a cronometria e para a conectividade segura, respetivamente, e contribui para a transição da UE para uma mobilidade sustentável e descarbonizada (por exemplo, prevendo o fornecimento de energia em terra aos navios nos portos da RTE-T).

O MIE pode igualmente investir em ligações transfronteiriças com países terceiros para realizar o alargamento dos corredores da RTE-T aos países candidatos. Tal foi o que aconteceu, por exemplo, no período de 2021-2027, no caso das ligações à Ucrânia e à Moldávia, melhorando o funcionamento dos corredores solidários e iniciando os trabalhos preparatórios para alinhar a bitola ferroviária nestes dois países com a norma da UE. Embora tal se justificasse devido à crise na sequência da guerra de agressão russa contra a Ucrânia, e na perspetiva da sua integração mais estreita no mercado da UE, esses investimentos desviam recursos de projetos no território da União.

Se os projetos transfronteiriços da RTE-T não forem concluídos, o aumento do tempo e dos custos de viagem de pessoas e mercadorias conduzirá a perdas económicas decorrentes da redução da produtividade total e do crescimento mais lento do comércio intra-UE. Tal representará uma redução do PIB de -0,4 % em 2030 e de -0,8 % em 2050, em comparação com um cenário em que os projetos transfronteiriços da RTE-T estejam concluídos. O emprego nos Estados-Membros também diminuiria -0,08 % em 2030 e -0,13 % em 2050 em relação ao cenário de base[1].

O MIE deve também disponibilizar financiamento da UE para a execução de projetos de transporte civil e militar de dupla utilização, a fim de permitir uma mobilidade militar sem descontinuidades em toda a UE. A atual infraestrutura de transportes na UE (incluindo a RTE-T) não permite grandes deslocações de tropas e de equipamentos e materiais pesados a

[1] Comissão Europeia: Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realizing the TEN-T network* (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

curto prazo, algo essencial para a segurança e a defesa europeias, tal como reconhecido no «Livro Branco Conjunto — Preparação da defesa europeia 2030», adotado em 19 de março de 2025. O MIE contribui igualmente para o objetivo geral da «Estratégia Europeia para uma União da Preparação» de criar uma União segura e resiliente que vise preservar as funções vitais da sociedade em todas as circunstâncias.

A UE identificou quatro corredores prioritários de mobilidade militar multimodal que abrangem o transporte ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e aéreo, que necessitam de investimentos substanciais e urgentes para facilitar a circulação de tropas e equipamento militar. Estes incluem o alargamento dos túneis ferroviários, o reforço das pontes rodoviárias e ferroviárias e a expansão dos terminais portuários e aeroportuários. Em conjunto com os Estados-Membros e a comunidade militar, foram identificados investimentos prioritários para eliminar os estrangulamentos mais urgentes («pontos críticos»).

Enquanto instrumento essencial para concluir a União da Energia, o MIE financiará dois tipos de projetos transfronteiriços no domínio da energia:

- projetos de infraestruturas energéticas nos setores da eletricidade, do hidrogénio e do dióxido de carbono que tenham um impacto transfronteiriço significativo e aos quais tenha sido atribuído o estatuto de projeto de interesse comum (PIC) ou de projeto de interesse mútuo (PIM) ao abrigo do Regulamento RTE-E,
- projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis baseados num acordo de cooperação entre os Estados-Membros ao abrigo da Diretiva Energias Renováveis.

Estes projetos são fundamentais para i) melhorar a segurança do aprovisionamento energético na UE e nos países terceiros vizinhos, ii) descarbonizar o sistema energético, iii) facilitar a integração das fontes de energia renováveis, em terra e ao largo, iv) integrar melhor os mercados da energia e v) proporcionar aos agregados familiares e às empresas na Europa o acesso a energia a preços acessíveis, contribuindo assim para a competitividade da economia europeia e para a prosperidade das pessoas.

Nas suas conclusões sobre «O desenvolvimento de uma infraestrutura sustentável da rede elétrica», aprovadas pelo Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) em 30 de maio de 2024, o Conselho reconheceu «as necessidades de investimento sem precedentes nas redes de eletricidade, tanto a nível do transporte como da distribuição, a fim de assegurar um sistema elétrico europeu altamente interligado, integrado e sincronizado», convidou a Comissão «a procurar formas de aumentar os investimentos globais nas infraestruturas da rede elétrica» e salientou «a necessidade de um MIE sólido, a fim de prestar uma resposta e um apoio adequados às necessidades acrescidas de investimento em projetos de desenvolvimento de redes em terra e ao largo».

- **Coerência com as disposições existentes**

O objetivo global do MIE consiste em apoiar a consecução dos objetivos políticos da UE nos setores dos transportes e da energia para as redes transeuropeias e a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, viabilizando ou acelerando os investimentos em projetos de interesse comum e projetos de interesse mútuo e apoiando a cooperação transfronteiriça em matéria de produção de energias renováveis.

No setor dos transportes, o MIE contribui para os objetivos de longo prazo da UE no que respeita à conclusão da rede principal da RTE-T até 2030[2], à conclusão da rede principal alargada até 2040 e, se for caso disso, à progressão no sentido da conclusão da rede global RTE-T até 2050, através de estudos preparatórios. Em especial para a conclusão da rede principal, o próximo quadro financeiro plurianual (QFP) será, por conseguinte, decisivo.

Os investimentos financiados pelo MIE também apoiam a transição para uma mobilidade limpa, interoperável e multimodal. O MIE está igualmente a ajudar a desenvolver uma rede ferroviária europeia de alta velocidade com vista a ligar as capitais da UE (nomeadamente através de comboios noturnos) e a acelerar o transporte ferroviário de mercadorias.

No setor da energia, o MIE complementa o quadro das redes transeuropeias de energia (RTE-E) e a seleção de PIC e de PIM. Nos termos do Regulamento RTE-E, o seguinte raciocínio em três etapas é aplicável aos investimentos nestes PIC e PIM. Em primeiro lugar, o mercado deve ter prioridade para investir. Em segundo lugar, se o mercado não realizar os investimentos, deverão ser exploradas soluções regulamentares, ajustando o quadro regulamentar pertinente se necessário. Em terceiro lugar, se as duas etapas anteriores não forem suficientes para realizar os necessários investimentos em PIC, podem ser concedidas subvenções do MIE a PIC elegíveis como opção de último recurso. O MIE complementa igualmente os mecanismos de cooperação estabelecidos pela Diretiva Energias Renováveis, tais como transferências estatísticas, projetos conjuntos ou regimes de apoio conjuntos.

- **Coerência com outras políticas da União**

As infraestruturas de transportes e de energia e a produção de energia serão apoiadas, em vários graus, por diferentes programas e instrumentos financeiros da UE, nomeadamente o MIE, os planos de parceria nacionais e regionais, o Fundo Europeu de Competitividade e o Horizonte Europa, bem como o Europa Global.

É importante utilizar da forma mais eficiente os vários programas e instrumentos de financiamento da UE e, assim, maximizar a complementaridade e o valor acrescentado dos investimentos apoiados pela UE. Este objetivo deve ser alcançado através da nova estrutura do QFP, mantendo a coerência entre os programas pertinentes da UE, evitando sobreposições e centrando-se em investimentos com elevado valor acrescentado da UE.

Neste contexto, o MIE deve centrar-se no apoio a i) projetos com uma dimensão transfronteiriça nas redes RTE-T e RTE-E, ii) projetos de mobilidade militar sem descontinuidades em toda a UE e iii) projetos de cooperação no domínio das energias renováveis. Os investimentos na rede RTE-T no âmbito dos planos de parceria nacionais e regionais devem complementar os investimentos no âmbito do MIE.

O alargamento dos corredores da RTE-T aos países candidatos e às infraestruturas de transportes e de energia em países terceiros deve ser apoiado em estreita coordenação com o Europa Global.

[2] Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

Será prosseguido um forte processo de cocriação entre a investigação e inovação e o MIE, em especial para a descarbonização de todos os modos de transporte, mas também para a energia. O Horizonte Europa continuará a apoiar a investigação e a inovação nos setores dos transportes e da energia. O Fundo Europeu de Competitividade abrangerá a expansão e a implantação de soluções inovadoras de ponta para a descarbonização, a digitalização, a sustentabilidade e a resiliência dos transportes e da energia (por exemplo, nova geração do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo apoiado pela IA e por tecnologias de computação em nuvem, transbordador civil e militar de dupla utilização e sem emissões do futuro). Em especial, deve identificar a melhor combinação de capitais públicos e privados para esses investimentos.

As ações do MIE devem ser utilizadas para colmatar de modo proporcionado as deficiências do mercado ou as situações em que o investimento fica aquém do desejado, sem duplicar nem excluir o financiamento privado, e devem ter um claro valor acrescentado europeu. A este respeito, as medidas do MIE e da União da Poupança e dos Investimentos[3] podem apoiar-se mutuamente, uma vez que o financiamento público pode ser eficaz para reduzir o risco de grandes projetos de infraestruturas e atrair investimentos privados na UE, criando um efeito de alavanca significativo. Ao mesmo tempo, a crescente disponibilidade de instrumentos de investimento coletivo eficientes, como os fundos europeus de investimento a longo prazo (ELTIF), pode catalisar eficientemente os investimentos a longo prazo por parte de investidores institucionais e outros investidores privados em projetos de infraestruturas, complementando e ampliando assim o financiamento disponível no âmbito do MIE. Tal assegurará igualmente a coerência entre as ações ao abrigo do programa e as regras da UE em matéria de auxílios estatais, incluindo projetos plurinacionais, como os projetos importantes de interesse europeu comum (PIIEC), evitando distorções indevidas da concorrência no mercado único.

Os objetivos da União em matéria de transportes e energia devem ser alcançados de forma a garantir a competitividade, o crescimento económico, a coesão e a segurança, em consonância com as políticas climáticas e ambientais. Os investimentos devem apoiar a neutralidade climática até 2050, evitar a perda de biodiversidade e reduzir ou eliminar a poluição, em conformidade com a política e a legislação da UE. Se for caso disso, as soluções baseadas na natureza podem ser integradas nos projetos, uma vez que podem frequentemente reforçar a resiliência às alterações climáticas, ao mesmo tempo que são eficazes em termos de custos e proporcionam benefícios à sociedade.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

As redes transeuropeias são abrangidas pelo artigo 170.º do TFUE, que dispõe o seguinte: «[…] a União contribuirá para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias nos setores das infraestruturas dos transportes, das telecomunicações e da energia.».

O direito da UE de intervir no domínio do financiamento das infraestruturas está consagrado no artigo 171.º do TFUE, nos termos do qual a União «pode apoiar projetos de interesse comum que beneficiem do apoio dos Estados-Membros, […], em especial sob a forma de estudos de viabilidade, de garantias de empréstimo ou de bonificações de juros».

[3] COM(2025) 124 final.

O artigo 172.º do TFUE especifica que «[a]s orientações e outras medidas a que se refere o n.º 1 do artigo 171.º serão adotadas pelo Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.».

A cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis é abrangida pelo artigo 194.º, n.º 1, do TFUE, que dispõe que «[n]o âmbito do estabelecimento ou do funcionamento do mercado interno e tendo em conta a exigência de preservação e melhoria do ambiente, a política da União no domínio da energia tem por objetivos, num espírito de solidariedade entre os Estados-Membros: a) Assegurar o funcionamento do mercado da energia; b) Assegurar a segurança do aprovisionamento energético da União; [e] c) Promover a eficiência energética e as economias de energia, bem como o desenvolvimento de energias novas e renováveis».

Para o efeito, nos termos do artigo 194.º, n.º 2, do TFUE, «o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, estabelecem as medidas necessárias à realização dos objetivos a que se refere o n.º 1».

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A escala e o tipo de problemas visados pelo MIE requerem especificamente uma ação por parte da UE, uma vez que são por natureza à escala da UE e podem ser resolvidos de forma mais eficiente ao nível da UE, resultando em maiores benefícios gerais, numa execução mais célere e numa redução dos custos se a Comissão coordenar as ações dos Estados-Membros.

O financiamento da UE é também o meio adequado para fazer face aos desafios de financiamento que os projetos transfronteiriços normalmente enfrentam. A distribuição desigual dos benefícios e dos custos dos projetos entre os diferentes Estados-Membros em causa dificulta o financiamento destes projetos exclusivamente a partir de fontes de financiamento nacionais.

- **Proporcionalidade**

A proposta cumpre o princípio da proporcionalidade e enquadra-se no âmbito da ação no domínio das redes transeuropeias, conforme definido no artigo 170.º do TFUE e no artigo 194.º do TFUE no que diz respeito aos projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. A ação prevista pela presente proposta encontra-se especificamente limitada à dimensão da UE no que diz respeito à infraestrutura dos setores do transporte e da energia e à implementação transfronteiriça de fontes de energia renováveis.

- **Escolha do instrumento**

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

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES RETROSPETIVAS, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações retrospetivas / balanços de qualidade da legislação existente**

A avaliação *ex post* do MIE de 2014-2020 e a avaliação intercalar do MIE de 2021-2027 estão a ser realizadas em paralelo, estando os trabalhos bastante avançados.

Para o MIE de 2014-2020, no setor dos transportes, todas as convenções de subvenção terminaram no final de 2024 e os projetos estão em vias de encerramento. Até à data, mais de metade dos projetos foram encerrados. Estes têm uma taxa de absorção de 91,3 % do orçamento atribuído, em comparação com o montante da última convenção de subvenção em vigor. Tendo em conta esta elevada taxa de absorção, uma grande parte dos projetos encerrados alcançou os seus objetivos, tal como estabelecidos na convenção de subvenção (por exemplo: progressos na implementação de troços transfronteiriços, implantação do ERTMS, melhoria das ligações dos portos ao interior, melhoria das vias navegáveis interiores, etc.).

Para o MIE de 2014-2020 no setor da energia, a carteira consistia em 149 ações, das quais 141 já foram concluídas. Estão em curso cerca de oito ações, nomeadamente grandes projetos de construção no setor da eletricidade. O progresso financeiro global de toda a carteira do MIE-1 no final de 2024 foi de 58 %.

A maior parte do orçamento dos transportes e a maior parte do orçamento da energia para o atual MIE de 2021-2027 foram afetadas a projetos. O orçamento para a mobilidade militar do MIE — Transportes (1,7 mil milhões de EUR) foi antecipado após a invasão em grande escala da Ucrânia pela Rússia e está integralmente afetado. Os últimos fundos foram atribuídos no início de 2024, não deixando recursos para os quatro anos restantes do atual QFP. Até ao final de 2024, foram concluídos alguns projetos (por exemplo, infraestruturas para combustíveis alternativos, zonas de estacionamento seguras e protegidas). No âmbito do MIE — Energia, foram selecionados cerca de 166 PIC e PIM no âmbito da primeira lista de PIC/PIM, dos quais 41 receberam financiamento no convite à apresentação de propostas de 2024, o que comprova a necessidade significativa de financiamento para infraestruturas energéticas transfronteiriças.

Dado que o investimento em infraestruturas é um processo a longo prazo, é demasiado cedo para medir os resultados do MIE de 2021-2027. O MIE garantiu 1,5 mil milhões de EUR em subvenções não reembolsáveis, reforçando a conectividade transfronteiriça UE-Ucrânia e aumentando as capacidades através dos corredores solidários e dos corredores da RTE-T.

As conclusões preliminares de ambas as avaliações do MIE confirmam o bom desempenho do programa até à data. A conceção do instrumento é adequada para fazer face a uma falta histórica de financiamento em infraestruturas transfronteiriças com elevado valor acrescentado da UE, reservando o financiamento destes projetos para um instrumento específico. É coerente com outros instrumentos e políticas de financiamento da UE, em especial em matéria de descarbonização e sustentabilidade ambiental. O seu modelo de governação (recorrendo a convites concorrenciais à apresentação de propostas e à gestão direta de fundos através de uma agência centralizada) é adequado para responder às necessidades do programa e proporcionar condições de concorrência equitativas aos candidatos.

O financiamento do MIE é sistematicamente considerado indispensável, viabilizando projetos cruciais no domínio dos transportes que, de outro modo, enfrentariam atrasos significativos, um âmbito reduzido ou que não seriam realizados devido à insuficiência de financiamento nacional ou privado. Para além do apoio financeiro direto, o MIE também proporciona um efeito de alavanca significativo, atraindo capital público e privado suplementar e servindo de âncora estratégica para o investimento.

A indicação mais recente do número e do valor das ações financiadas por tema e subprograma, bem como da declaração de desempenho do programa para o MIE de 2021-2027, é que o MIE está também no bom caminho para alcançar a maior parte das suas metas de resultados, com um forte desempenho na consecução dos resultados esperados. Embora todos os resultados e impactos levem tempo a materializar-se, a trajetória atual do programa sugere resultados positivos em consonância com os seus objetivos.

Tal como previsto no artigo 22.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1153 que cria o MIE[4] e que está atualmente em vigor, a Comissão publicará no outono deste ano um relatório intercalar sobre a execução do programa de 2021 a 2024. Apresentará, para cada setor, os diferentes convites à apresentação de propostas, os principais domínios de investimento e a forma como o MIE foi capaz de reagir a crises recentes.

- **Consulta das partes interessadas**

Em 12 de fevereiro, foi lançada uma série de consultas públicas que abrangiam todo o espetro do futuro financiamento da UE e que permaneceram abertas até 6 de maio de 2025. Uma consulta dizia respeito aos fundos da UE executados com os Estados-Membros e as regiões e incidia sobre as redes transeuropeias, a política de coesão, a política agrícola comum, a política das pescas, a política marítima e os assuntos internos.

No que diz respeito às redes transeuropeias, as partes interessadas sublinham a importância crucial de manter um instrumento específico a nível da UE para as infraestruturas de transportes (como o MIE), separado das dotações de investimento nacionais.

As autoridades públicas da Europa Central e Oriental defendem um apoio específico da UE para modernizar e expandir os principais corredores da RTE-T, citando atrasos na eletrificação, estrangulamentos na capacidade de transporte de mercadorias e lacunas na conectividade multimodal. Por exemplo, os inquiridos polacos e romenos apontam para a necessidade de melhores ligações este-oeste e de sistemas de sinalização interoperáveis para melhorar a mobilidade transfronteiriça.

No domínio da energia, as partes interessadas destacam vários desafios persistentes que comprometem a eficácia e a inclusividade do apoio da UE às infraestruturas energéticas. As autoridades públicas da Roménia, da Polónia, da Alemanha e de Espanha salientam que as infraestruturas de rede obsoletas, especialmente nas zonas rurais e dependentes do carvão, funcionam como um obstáculo à implantação de energias renováveis. Muitas vezes, estas regiões carecem de capacidade de transporte suficiente ou enfrentam atrasos na modernização da rede, o que conduz à estagnação dos projetos e ao incumprimento das metas climáticas. Os intervenientes regionais e municipais, em especial da Finlândia e dos Estados bálticos, manifestam preocupações quanto à lentidão dos progressos das interligações transfronteiriças e à fragmentação do planeamento entre os níveis nacional e da UE. Consideram que estes fatores enfraquecem a resiliência e a interoperabilidade do sistema energético europeu, em especial no contexto de tensões geopolíticas.

De março a maio de 2025, a Comissão organizou um painel de cidadãos europeus sobre um novo orçamento europeu como forma de os cidadãos dialogarem com as instituições da UE e

[4] Artigo 22.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (Texto relevante para efeitos do EEE).

darem a sua opinião sobre o processo de elaboração de políticas da UE. O evento incluiu três sessões que reuniram 150 cidadãos selecionados aleatoriamente, nomeadamente uma sessão presencial de 28 a 30 de março, uma segunda sessão em linha (25-27 de abril) e uma terceira e última sessão em Bruxelas (16-18 de maio). Os participantes, provenientes dos 27 países da UE e que representam a diversidade da UE, refletiram sobre os domínios em que o orçamento da UE poderia trazer o maior valor acrescentado aos europeus e salientaram igualmente a importância das infraestruturas transfronteiriças, nomeadamente no setor dos transportes. Um número considerável de Estados-Membros solicitou um orçamento suplementar para a mobilidade militar durante a revisão intercalar do atual QFP em 2024, devido ao esgotamento da dotação do MIE. Nas reuniões do Conselho e em formatos relacionados com a segurança e a defesa, muitos Estados-Membros também apelam regularmente a que a mobilidade militar seja estabelecida como uma prioridade para os investimentos da UE em infraestruturas de transportes, tendo em conta o contexto geopolítico global e a evolução da situação em matéria de segurança.

- **Avaliação de impacto**

A proposta é apoiada pela avaliação de impacto das dotações pré-afetadas a nível nacional no âmbito do QFP pós-2027, apresentada ao Comité de Controlo da Regulamentação em 7 de julho de 2025. O Comité emitiu o seu parecer em 10 de julho.

A avaliação de impacto centrou-se na conceção e no âmbito dos planos de parceria nacionais e regionais para a execução das futuras dotações pré-afetadas a nível nacional. Para os investimentos nos transportes transeuropeus (incluindo a mobilidade militar), nas infraestruturas energéticas e na cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, avaliou duas opções para o financiamento de projetos transfronteiriços: a execução no âmbito de dotações pré-afetadas a nível nacional ou um instrumento específico para projetos transfronteiriços.

A avaliação de impacto comparou a experiência adquirida com a execução de projetos transfronteiriços no âmbito dos atuais planos nacionais e regionais (por exemplo, a política de coesão, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência) e a experiência adquirida no âmbito do MIE. Avaliou igualmente os encargos administrativos de ambas as opções para as autoridades dos Estados-Membros e os promotores de projetos e debateu a utilização ideal dos fundos da UE.

A avaliação de impacto concluiu que o apoio da UE gerido diretamente asseguraria a previsibilidade e a estabilidade necessárias para os projetos transfronteiriços complexos. A atribuição de subvenções através de uma abordagem competitiva e faseada permitiria centrar a atenção nos projetos mais maduros.

Ligações mais estreitas entre o financiamento da UE e as prioridades políticas dos planos nacionais reforçariam a sua dimensão transfronteiriça. No entanto, a execução de projetos de infraestruturas transfronteiriças através dos planos seria mais complexa e onerosa tanto para as autoridades dos Estados-Membros como para os promotores de projetos. Para os Estados-Membros, alinhar as suas agendas de investimento com as dos países vizinhos seria um processo moroso, tanto durante as negociações iniciais do plano como no caso de haver alterações. Por exemplo, a Alemanha teria de coordenar o seu plano nacional com oito Estados-Membros vizinhos e a Hungria com cinco. Nos casos em que o processo estiver atrasado num ou mais Estados-Membros, tal poderá causar atrasos em cadeia. A Comissão poderia apoiar estes esforços de coordenação (tanto durante as negociações como mediante a prestação de assistência técnica através dos planos), mas os encargos para as autoridades dos

Estados-Membros continuariam a ser significativos. Tal poderia também aumentar significativamente os encargos administrativos para os promotores de projetos, que teriam de executar os seus projetos transfronteiriços ao abrigo de vários planos nacionais e apresentar relatórios no âmbito de sistemas distintos de comunicação de informações e auditoria (um por Estado-Membro).

No entanto, a avaliação de impacto sublinhou que os planos de parceria nacionais e regionais poderiam prever investimentos complementares em troços transfronteiriços e em projetos de grande relevância para a UE. Estes poderiam incluir troços de interesse nacional nas redes transeuropeias e determinados projetos no domínio da energia, como os reforços das redes nacionais que apoiam as interligações transfronteiriças. Uma vez que estes projetos seriam realizados no território de um único Estado-Membro, a sua execução não implicaria os custos adicionais acima referidos para os projetos transfronteiriços que envolvem mais do que um Estado-Membro. As dotações para estes projetos podem também ser muito pertinentes quando combinadas com o financiamento da UE no âmbito de leilões de energias renováveis geridos de forma centralizada e transfronteiriça (modelo de leilões como serviço).

O apoio da UE gerido diretamente asseguraria a previsibilidade e a estabilidade necessárias para os projetos transfronteiriços complexos. A concessão direta de financiamento a nível da UE permitiria manter o compromisso político a longo prazo face a projetos estratégicos, a fim de criar segurança, previsibilidade e estabilidade suficientes para outros investidores. A gestão direta facilitaria igualmente a execução coordenada de projetos de mobilidade militar para facilitar o transporte rápido e sem descontinuidades de tropas e equipamento militar em toda a UE.

A atribuição de subvenções através de uma abordagem competitiva e faseada em regime de gestão direta asseguraria a previsibilidade do financiamento e permitiria centrar a atenção nos projetos mais maduros (ou nas fases mais maduras dos mesmos). Além disso, se houver atrasos significativos durante a execução ou se os custos dos projetos forem inferiores ao inicialmente previsto (por exemplo, devido a procedimentos de adjudicação de contratos públicos bem-sucedidos), os montantes não utilizados pelos beneficiários poderão ser reafetados a outros projetos. O princípio «usar ou largar» do MIE assegurou que os fundos fossem otimizados no âmbito do programa e reafetados a outros projetos que oferecessem o melhor valor acrescentado da UE. No caso do MIE de 2014-2020, a abordagem «usar ou largar» permitirá aumentar a absorção do programa de cerca de 80 % para 90 % com base nas estimativas atuais.

A gestão direta de projetos transfronteiriços complexos reduziria igualmente os custos administrativos para as autoridades dos Estados-Membros. As economias de escala no âmbito de um modelo de prestação baseado nos custos ajudam a manter baixo o custo global da gestão direta. Este facto é confirmado pelo elevado rácio de produtividade, em que cada membro do pessoal em equivalente a tempo completo gere um orçamento médio de 25 milhões de EUR por ano. Este valor abrange todo o ciclo de vida da gestão do programa, desde a publicação do convite à apresentação de propostas até à auditoria, passando pelas reações às políticas e pela comunicação de informações. A gestão direta de projetos transfronteiriços no domínio dos transportes e da energia é eficiente em termos de custos e representa 0,39 % dos fundos da UE no período de 2021-2027, incluindo todos os custos de coordenação e gestão incorridos na Comissão.

A existência de um instrumento separado exigiria, no entanto, esforços para assegurar a coerência com os investimentos nos transportes e na energia que seriam incluídos nos planos.

A proposta da Comissão reflete os benefícios de um instrumento específico para projetos transfronteiriços identificados na avaliação de impacto.

- **Simplificação**

Os esforços globais de simplificação da Comissão no âmbito do QFP pós-2027 serão também aplicáveis à execução do programa do MIE.

O MIE foi concebido para reduzir as sobreposições e a complexidade. No que diz respeito às infraestruturas de transportes e de energia, o MIE centrar-se-á, assim, em projetos com uma clara dimensão transfronteiriça que complementem os investimentos no âmbito dos planos de parceria nacionais e regionais.

As regras dos planos de parceria nacionais e regionais e do MIE estão, tanto quanto possível, alinhadas. Uma delimitação clara entre o MIE e os planos de parceria nacionais e regionais e o alinhamento das regras reduzirão as atuais complexidades do panorama de financiamento da UE e beneficiarão tanto as autoridades dos Estados-Membros como os beneficiários.

Para uma maior simplificação, o MIE basear-se-á, se for caso disso, em opções de custos simplificados (montantes fixos, custos unitários) aquando da atribuição de subvenções. O regulamento prevê igualmente um novo quadro jurídico simplificado para o MIE, através da possibilidade de transferir disposições e condições para programas de trabalho.

O Regulamento (UE) [XXX]* do Parlamento Europeu e do Conselho [Regulamento Desempenho] proposto no âmbito do QFP para o período pós-2027 visa reduzir a incoerência e a complexidade dos requisitos de acompanhamento e comunicação de informações. Os mecanismos de acompanhamento, avaliação e comunicação de informações não serão definidos individualmente para cada instrumento de financiamento, como o MIE, mas sim simplificados e racionalizados em todo o QFP, nomeadamente para efeitos de informação, comunicação e visibilidade.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta da Comissão relativa ao MIE inclui o seguinte montante: 81 428 000 000 EUR (a preços correntes).

Com base na experiência positiva da execução dos anteriores programas do MIE, a Comissão propõe continuar a execução do novo programa, para ambos os setores do MIE, com gestão direta da Comissão e de uma agência de execução.

Conforme especificado na ficha financeira e digital da proposta legislativa, o orçamento proposto abrange todas as despesas operacionais necessárias à execução do programa do MIE, assim como o custo dos recursos humanos e outras despesas administrativas associadas à gestão do programa.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Artigo 1.º — Objeto

Este artigo descreve o objeto do regulamento, ou seja, a criação do programa do Mecanismo Interligar a Europa.

Artigo 2.º — Definições

Este artigo estabelece as definições relativas ao regulamento.

Artigo 3.º — Objetivos do Programa

Este artigo estabelece o objetivo geral do programa e os objetivos específicos para cada setor.

Artigo 4.º — Orçamento

Este artigo estabelece a dotação financeira indicativa do programa.

O artigo inclui uma disposição que abrange todas as despesas necessárias, referentes às atividades de preparação, acompanhamento, controlo, auditoria, avaliação e outras atividades, estudos necessários, reuniões de peritos, ferramentas informáticas empresariais e qualquer outra assistência técnica e administrativa necessária associada à gestão do programa.

Artigo 5.º — Recursos suplementares

Este artigo estabelece as condições para as contribuições financeiras suplementares para o programa.

Artigo 6.º — Financiamento alternativo, combinado e cumulativo

Este artigo garante que uma ação que recebeu uma contribuição nos termos do programa possa também receber uma contribuição a título de qualquer outro programa da UE, se as contribuições não disserem respeito às mesmas despesas.

Artigo 7.º — Países terceiros associados ao Programa

Este artigo estabelece as condições em que os países terceiros podem participar no Programa.

Artigo 8.º — Execução e formas de financiamento da UE

Este artigo estabelece o modo de gestão do MIE como gestão direta. Podem ser utilizadas todas as formas de financiamento e de apoio financeiro previstas no Regulamento Financeiro. O apoio aos instrumentos financeiros ou às garantias orçamentais é canalizado através do instrumento de investimento do Fundo Europeu de Competitividade (FEC) ou do mecanismo de execução do Europa Global (EG).

Artigo 9.º — Elegibilidade

Este artigo define os critérios de elegibilidade de pessoas e entidades para o Programa.

Artigo 10.º — Regras complementares das subvenções

Este artigo estabelece as condições para a redução, suspensão, cessação ou transferência das subvenções, a fim de assegurar uma boa gestão financeira e atenuar os riscos associados a atrasos significativos que podem ocorrer no caso de grandes projetos de infraestruturas. Dispõe que as subvenções podem ser reduzidas ou cessar se a ação para a qual a subvenção

foi concedida não tiver sido iniciada no prazo de um ano após a data de início indicada na convenção de subvenção ou se, após um reexame intercalar da ação, se tiver determinado que a sua execução sofreu atrasos significativos tais que tornam provável a não consecução dos objetivos da ação. O artigo prevê a simplificação das convenções de subvenção relativas a um projeto global.

Este artigo estabelece igualmente as taxas máximas de cofinanciamento aplicáveis a cada setor.

Artigo 11.º — Projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis

Este artigo define os objetivos e as condições para os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. Estabelece critérios gerais e requisitos processuais para a seleção destes projetos e habilita a Comissão a estabelecer critérios específicos e pormenores processuais para esses projetos por meio de um ato delegado. Este artigo prevê igualmente a possibilidade de transferir fundos para o mecanismo de financiamento da energia renovável da União criado ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/1999.

Artigo 12.º — Programa de trabalho

Este artigo prevê que o programa seja executado por meio dos programas de trabalho a que se refere o artigo 110.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Artigo 13.º — Atos delegados

Este artigo permite à Comissão adotar atos delegados relacionados com o anexo do regulamento.

Artigo 14.º — Exercício da delegação

Este artigo inclui disposições-tipo sobre a delegação de poderes.

Artigo 15.º — Procedimento de comité

Este artigo abrange o comité do MIE na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Especifica que se aplica o procedimento consultivo estabelecido no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 16.º — Alterações do Regulamento (UE) 2024/1679

Este artigo prevê uma alteração do artigo 48.º do Regulamento (UE) 2024/1679 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. Tem por objetivo alterar a base jurídica do ato de execução da Comissão relativo aos requisitos das infraestruturas de dupla utilização atualmente previstos no Regulamento MIE [artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/1679]. Para este ato de execução, o Regulamento (UE) 2024/1679, que estabelece os requisitos de infraestrutura da rede RTE-T, é uma base jurídica mais adequada do que um programa de despesas do MIE. No entanto, o Regulamento de Execução (UE) 2021/1328 da Comissão continuará a aplicar-se até que a Comissão adote um novo ato de execução em conformidade com o artigo 48.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2024/1679.

Artigo 17.º — Revogação

Este artigo revoga o anterior Regulamento MIE [Regulamento (UE) 2021/1153].

Artigo 18.º — Disposições transitórias

Este artigo prevê as disposições transitórias relativas às ações do MIE e à assistência técnica e administrativa.

Artigo 19.º — Entrada em vigor e aplicação

Este artigo declara que o regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2028.

Anexo

2025/0221 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153

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, primeiro parágrafo, e o artigo 194.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) O presente regulamento estabelece o programa do «Mecanismo Interligar a Europa» («Programa») com vista a acelerar os investimentos no domínio das redes transeuropeias de transportes e energia e mobilizar os financiamentos provenientes dos setores público e privado, reforçando simultaneamente a segurança jurídica e respeitando o princípio da neutralidade tecnológica. Visa igualmente facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, nomeadamente através do apoio a projetos transfronteiriços. O Programa deverá facilitar a criação de sinergias entre os setores dos transportes e da energia, reforçando assim na íntegra a eficiência da intervenção da União e possibilitando uma otimização dos custos de execução. O presente regulamento estabelece um enquadramento financeiro para o Programa. Para efeitos do presente regulamento, os preços correntes são calculados mediante a aplicação de um deflator fixo de 2 %.

(2) O transporte eficiente de pessoas[3] e mercadorias é um pilar essencial para o funcionamento da União, desempenhando um papel crucial na promoção da competitividade e do crescimento económico, na garantia da coesão e na realização dos objetivos climáticos e ambientais. A capacidade de os cidadãos e as mercadorias circularem livre e eficientemente num mercado único bem conectado e completo reforça a conectividade, garante o acesso a empregos e serviços e apoia as economias e o comércio locais. Ao mesmo tempo, um sistema de transportes descarbonizado e sustentável é uma condição para cumprir os objetivos climáticos da União e combater a dependência estratégica e insustentável da economia da União em relação aos

1 *JO L.., p.
2 *JO L.., p.
3 Nomeadamente as pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência.

combustíveis fósseis. Um transporte de mercadorias eficaz e seguro é indispensável para o fornecimento dos bens necessários aos cidadãos, mantendo a nossa economia em funcionamento e apoiando a nossa segurança militar. O relatório Draghi sobre o futuro da competitividade da Europa[4] reconhece a importância de aumentar os investimentos em infraestruturas de transportes e salienta a necessidade de um mercado integrado de transportes multimodais, bem como a forte exigência de soluções limpas e de descarbonização. O relatório Draghi apela ao reforço da digitalização na União em setores económicos fundamentais, como os transportes. O relatório Letta sobre o futuro do mercado interno destaca o setor dos transportes como um domínio fundamental em que uma integração europeia mais profunda é essencial para explorar plenamente o potencial do mercado interno. O relatório Letta sublinha, nomeadamente, a necessidade de concluir a rede RTE-T e destaca as oportunidades de uma rede ferroviária de alta velocidade pan-europeia para revolucionar as viagens na Europa e catalisar a integração da União. O relatório Niinistö sobre a preparação civil e militar da Europa salienta a importância dos corredores de transporte de dupla utilização para os movimentos militares e as cadeias de abastecimento, a resiliência das infraestruturas de transporte às alterações climáticas, bem como a necessidade de rotas de abastecimento marítimo seguras utilizadas para o comércio externo da União.

(3) A União deve viabilizar projetos em regiões desfavorecidas, menos interligadas, rurais, insulares, costeiras, periféricas, congestionadas, ultraperiféricas ou isoladas, a fim de permitir o acesso às redes transeuropeias de energia e de transportes e, ao mesmo tempo, trazer benefícios para toda a União em termos de segurança, competitividade e coesão social, económica e territorial. O Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho[5] identifica a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes, especifica os requisitos que esta tem de cumprir e prevê medidas para a sua execução. Esse regulamento prevê a conclusão da rede principal da rede transeuropeia de transportes até 2030 e da rede principal alargada até 2040, através da criação de novas infraestruturas, bem como da modernização e reabilitação substanciais das infraestruturas existentes, o que conduzirá a uma rede de elevado desempenho para o transporte de passageiros e mercadorias.

(4) A fim de cumprir os objetivos estabelecidos no Regulamento (UE) 2024/1679, é necessário apoiar financeiramente o desenvolvimento a nível transfronteiriço, nomeadamente dos portos e das respetivas ligações ao interior, bem como a implantação de combustíveis alternativos e a eliminação das ligações em falta, e assegurar, se for caso disso, que as ações apoiadas pelo Programa sejam coerentes com os planos de trabalho elaborados nos termos do artigo 54.º do Regulamento (UE) 2024/1679 e com o desenvolvimento global da rede no que se refere ao desempenho e à interoperabilidade.

(5) O Livro Branco Conjunto — Preparação da defesa europeia 2030[6] considerou que a mobilidade militar constitui um componente essencial da segurança e defesa da União, destacando o valor acrescentado da União no apoio às infraestruturas de dupla

---

4 Draghi, M., *A competitiveness strategy for Europe* (não traduzido para português), setembro de 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pt.

5 Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 Livro Branco Conjunto — Preparação da defesa europeia 2030, JOIN(2025) 120 final, 19.3.2025.

utilização para a mobilidade. O Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho[7] incluiu, pela primeira vez, um enquadramento financeiro específico para o desenvolvimento de infraestruturas de transportes de dupla utilização para fins civis e de defesa. É essencial que as infraestruturas de transportes da União permitam uma circulação rápida e eficiente de pessoal, material e equipamento militares por via aérea, terrestre, marítima e fluvial. Por conseguinte, a infraestrutura para todos os modos de transporte deve ser modernizada de modo a satisfazer os requisitos militares. O Programa deve procurar a complementaridade com as atividades específicas apoiadas ao abrigo do Fundo Europeu de Competitividade [também no que diz respeito a projetos importantes de interesse europeu comum (PIIEC)], nomeadamente com o objetivo de reforçar o acesso e a disponibilidade de capacidades de mobilidade militar por parte dos Estados-Membros e apoiar o desenvolvimento de soluções digitais para facilitar a mobilidade militar, bem como medidas apoiadas no âmbito dos planos de parceria nacionais e regionais.

(6) No domínio da mobilidade militar, o Programa visa contribuir para permitir o transporte de equipamento e pessoal militares em toda a UE com rapidez e em grande escala, tendo em conta os conhecimentos militares especializados a nível da UE. O Programa deve ser coerente com os esforços da UE para aumentar a prontidão da UE em matéria de defesa, tal como descrito no Livro Branco Conjunto — Preparação da defesa europeia 2030.

(7) A União desenvolveu os seus próprios sistemas espaciais de posicionamento, navegação e cronometria (PNT) (Galileo, EGNOS e LEO PNT), de observação e monitorização da Terra (Copernicus, EOGS) e de conectividade segura (GOVSATCOM e IRIS^2). Todos oferecem serviços avançados que proporcionam importantes benefícios económicos a utilizadores públicos e privados. Por conseguinte, as infraestruturas de transporte e de energia financiadas pelo MIE que utilizem os serviços de PNT ou de observação da Terra deverão ser tecnicamente compatíveis com os referidos sistemas. A fim de assegurar essa compatibilidade, se for caso disso, o programa de trabalho pode assegurar que as ações apoiadas pelo MIE que incluam tecnologia PNT, de conectividade ou de observação sejam tecnicamente compatíveis com os sistemas espaciais da UE.

(8) A Estratégia ProtectEU salienta que a segurança é o alicerce de todas as nossas liberdades e assenta na consideração de que a segurança deve ser integrada em todas as políticas da UE.

(9) A expansão e a modernização das infraestruturas energéticas são uma condição essencial para uma verdadeira União da Energia, completa e interligada, garantindo a segurança e a independência energéticas da União, a acessibilidade dos preços da energia e a competitividade industrial, cumprindo simultaneamente os objetivos da União em matéria de clima e energia até 2030 e alcançando a neutralidade climática até 2050. As redes de energia são necessárias para a adoção de uma produção suplementar de energia de fontes renováveis, incluindo a produção ao largo, para impulsionar a descarbonização e a eletrificação industriais e para assegurar o bom funcionamento e a competitividade de um mercado interno da energia que proporcione um aprovisionamento energético seguro e a preços acessíveis. O relatório Draghi

[7] Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (JO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

reconhece igualmente a importância de aumentar os investimentos em infraestruturas energéticas. Salientou, em especial, o investimento nas redes de energia e a necessidade de aumentar rapidamente a implantação de infraestruturas energéticas transfronteiriças para assegurar a integração das energias renováveis no sistema europeu e descarbonizar a indústria europeia. No Pacto da Indústria Limpa[8] e no Plano de Ação para a Energia a Preços Acessíveis[9], a Comissão sublinhou o papel crucial da conclusão da União da Energia através do investimento em infraestruturas energéticas e redes transfronteiriças para salvaguardar a competitividade da indústria europeia e a prosperidade das pessoas, bem como para a acessibilidade dos preços e a segurança do aprovisionamento energético. O Plano de Ação para a Energia a Preços Acessíveis indica que todas as pessoas, comunidades e empresas devem beneficiar da transição para energias limpas. De acordo com o relatório de acompanhamento sobre as infraestruturas de eletricidade[10] da Agência de Cooperação dos Reguladores da Energia, as necessidades de capacidade transfronteiriça ascenderão a 66 GW até 2030, das quais 32 GW continuam por resolver. O apoio do Programa a projetos transfronteiriços desempenhará um papel importante para colmatar esta lacuna.

(10) Deverá ser dada especial atenção às interligações energéticas transfronteiriças, nomeadamente a projetos complexos como as interligações híbridas e os necessários para alcançar a meta de 15 % de interligação elétrica para 2030 estabelecida pelo Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho[11].

(11) O Regulamento (UE) 2022/869 do Parlamento Europeu e do Conselho[12] estabelece orientações para o desenvolvimento atempado e a interoperabilidade das infraestruturas energéticas transeuropeias. Prevê a identificação de projetos de interesse comum e de projetos de interesse mútuo e determina as condições de elegibilidade desses projetos para assistência financeira da União. No entanto, dada a sua natureza transfronteiriça, os projetos de interesse comum e os projetos de interesse mútuo não só criam efeitos externos positivos significativos e promovem a solidariedade, como também implicam desafios específicos para os promotores de projetos, devido à sua natureza multijurisdicional, aos desafios de coordenação e a uma distribuição frequentemente assimétrica dos custos e benefícios. Por conseguinte, necessitam de apoio a nível da União.

---

8 COM(2025) 85 final.

9 COM(2025) 79 final.

10 ACER, *Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system, 2024 Monitoring Report*, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Regulamento (UE) 2022/869 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2022, relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2009, (UE) 2019/942 e (UE) 2019/943 e as Diretivas 2009/73/CE e (UE) 2019/944 e que revoga o Regulamento (UE) n.º 347/2013 (JO L 152 de 3.6.2022, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

(12) No domínio da energia, o Programa visa contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum e de projetos de interesse mútuo, com vista a promover a integração do mercado da energia e a interoperabilidade transfronteiras das redes de energia. Além disso, o Programa visa facilitar a descarbonização, promovendo a eficiência energética, garantindo a segurança do aprovisionamento e facilitando a cooperação transfronteiriça no domínio da energia, nomeadamente da produção de energia renovável, bem como das instalações de armazenamento que não cumprem os critérios de elegibilidade do Regulamento (UE) 2022/869. Ao fazê-lo, deve ter em conta os interesses de todas as partes interessadas suscetíveis de serem afetadas.

(13) A cooperação transfronteiriça entre Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, no domínio das energias renováveis é fundamental para alcançar os objetivos da União em matéria de descarbonização, competitividade, conclusão do mercado interno da energia e segurança do aprovisionamento de uma forma sustentável e eficiente em termos de custos. O Programa visa fazer face ao risco de a cooperação transfronteiriça se manter a um nível insuficiente na ausência de assistência financeira da União.

(14) Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis deverão proporcionar economias de custos para a implantação das energias renováveis em toda a União ou outros benefícios para a integração de sistemas, a segurança do aprovisionamento, a competitividade ou a inovação, comparativamente a projetos semelhantes executados apenas por um dos Estados-Membros participantes ou por um país terceiro. Ao selecionar os projetos, a Comissão deve ter especialmente em consideração o seu contributo para uma maior integração do mercado interno da energia da União e esforçar-se por ter em conta, sempre que possível, o equilíbrio geográfico. No caso de subvenções para obras, o requerente deve demonstrar a necessidade de superar deficiências do mercado ou obstáculos financeiros, tais como viabilidade comercial insuficiente, custos iniciais elevados ou falta de financiamento do mercado.

(15) O Programa deverá permitir uma transferência de fundos para o mecanismo de financiamento da energia renovável da União criado pelo artigo 33.º do Regulamento (UE) 2018/1999[13], a fim de assegurar a contribuição para o quadro propício estabelecido no artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[14]. Esta transferência pode também dizer respeito a projetos abrangidos pela definição de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. Se for caso disso, a Comissão deverá procurar dar prioridade, para efeitos desse apoio financeiro, a projetos que reforcem a integração do mercado interno da energia da União, nomeadamente projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis.

(16) Há que assegurar sinergias entre o desenvolvimento de redes transeuropeias no domínio dos transportes e da energia e projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis com forte impacto transfronteiriço, apoiados pelo MIE, e projetos

---

13 Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE).

14 Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

no domínio dos transportes e da energia no âmbito dos planos de parceria nacionais e regionais, do Programa-Quadro de Investigação e Inovação e do Fundo Europeu de Competitividade. As sinergias poderão também implicar o apoio a projetos importantes de interesse europeu comum (PIIEC) centrados nas infraestruturas transfronteiriças no setor dos transportes e da energia.

(17) O Programa deve igualmente procurar assegurar a coerência com as ações financiadas no âmbito do Europa Global. É importante que as redes transeuropeias de transportes e de energia estejam bem ligadas a países terceiros. Os respetivos quadros políticos identificam projetos de interesse comum entre Estados-Membros e países terceiros, ou projetos de interesse mútuo, que são prioritários para as ligações de transporte e energia de e para esses países terceiros. Para estes projetos, o apoio prestado ao abrigo do Programa deve ser estreitamente coordenado com o apoio prestado no âmbito do Europa Global. No domínio dos transportes, convém dar prioridade aos troços transfronteiriços enumerados no anexo do presente regulamento.

(18) Num contexto económico, social e geopolítico em rápida mutação, a experiência recente demonstrou a necessidade de um quadro financeiro plurianual e programas da União mais flexíveis. Para o efeito, e em consonância com os objetivos do MIE, o financiamento deve ter devidamente em conta a evolução das necessidades políticas e das prioridades da União, tal como identificadas nos documentos pertinentes publicados pela Comissão, nas conclusões do Conselho e nas resoluções do Parlamento Europeu, assegurando simultaneamente uma previsibilidade suficiente para a execução do orçamento.

(19) A fim de assegurar a coerência, a garantia orçamental e os instrumentos financeiros no âmbito do Programa, incluindo quando combinado com outras formas de apoio não reembolsável em operações de financiamento misto, devem ser executados em conformidade com as regras aplicáveis do instrumento InvestEU do FEC e dos mecanismos de execução do EG através de acordos celebrados para esse tipo de apoio ao abrigo do instrumento InvestEU do FEC e dos mecanismos de execução do EG.

(20) Caso o apoio da União no âmbito do Programa seja prestado sob a forma de uma garantia orçamental ou de um instrumento financeiro, incluindo quando combinado com apoio não reembolsável numa operação de financiamento misto, é necessário que esse apoio seja prestado exclusivamente através do instrumento InvestEU do FEC e dos mecanismos de execução do EG em conformidade com as regras aplicáveis do instrumento InvestEU do FEC e dos mecanismos de execução do EG. Caso seja o instrumento InvestEU do FEC a cumprir os objetivos do presente Programa, deve ser disponibilizado apoio consultivo a todos os Estados-Membros, a pedido destes. Esse apoio poderá abranger o reforço das capacidades, o apoio à identificação, preparação e execução de projetos, bem como o aconselhamento sobre instrumentos financeiros e plataformas de investimento.

(21) O Programa deve otimizar a utilização do financiamento disponível através de um acompanhamento rigoroso do financiamento disponibilizado e aplicando, se for caso disso, a redução ou a cessação das subvenções. Tal deverá permitir a reafetação do orçamento dedicado a uma ação que ainda não tenha sido despendido durante o seu período de vigência a outras ações abrangidas pelo âmbito de aplicação do Programa.

(22) Dada a dimensão das obras necessárias, pode dar-se o caso de, para a execução de um troço transfronteiriço, várias atividades serem realizadas em paralelo e serem apoiadas através de diferentes convenções de subvenção, mas contribuírem para o mesmo objetivo, constituindo um «projeto global». A fim de contribuir para uma utilização

mais eficiente dos recursos da União e assegurar que os objetivos importantes em matéria de infraestruturas possam ser plenamente alcançados, o Programa deve permitir a reorientação dos fundos disponíveis no âmbito do mesmo projeto global. Sem prejuízo do recurso a procedimentos concorrenciais em conformidade com o artigo 192.º, n.º 1, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 do Parlamento Europeu e do Conselho[15] e para além do disposto no artigo 198.º desse regulamento, deverá ser possível conceder essa reorientação de fundos através de alterações às ações iniciais, sob reserva das condições estabelecidas no programa de trabalho, incluindo a contribuição máxima da União.

(23) O Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 do Parlamento Europeu e do Conselho é aplicável ao Programa. Estabelece as regras relativas à elaboração e à execução do orçamento geral da União, incluindo as regras sobre subvenções, prémios, doações não financeiras, contratação pública, gestão indireta, assistência financeira, instrumentos financeiros e garantias orçamentais.

(24) Em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, os programas de trabalho e os documentos dos convites à apresentação de propostas são os meios adequados para apresentar pormenores mais técnicos de execução do orçamento em todo o conjunto de políticas apoiadas pelo Programa, nomeadamente critérios específicos de elegibilidade e de concessão em função do instrumento de execução orçamental, quer se trate de subvenções ou de contratos públicos, e dos objetivos políticos específicos prosseguidos. Em conformidade com o artigo 136.º do Regulamento Financeiro, por razões de segurança, devem aplicar-se restrições de elegibilidade aos fornecedores de alto risco.

(25) O apoio prestado pelo Programa deve impulsionar o investimento, suprindo de modo proporcionado as deficiências do mercado ou as situações de investimento insuficiente, sem duplicar nem excluir o investimento privado mas incentivando-o, e deve ter um claro valor acrescentado da União. Sem prejuízo da aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE aos recursos nacionais, esta abordagem assegurará a coerência entre as ações ao abrigo do Programa e as regras em matéria de auxílios estatais, evitando assim distorções indevidas da concorrência no mercado interno. Além disso, as medidas do MIE e da União da Poupança e dos Investimentos[16] podem apoiar-se mutuamente, uma vez que o financiamento público pode ser eficaz para reduzir o risco de grandes projetos de infraestruturas e atrair investimentos privados na UE, criando um efeito de alavanca significativo. Ao mesmo tempo, a crescente disponibilidade de instrumentos de investimento coletivo eficientes, como os fundos europeus de investimento a longo prazo (ELTIF), pode catalisar eficientemente os investimentos a longo prazo por parte de investidores institucionais e outros investidores privados em projetos de infraestruturas, complementando e ampliando assim o financiamento disponível no âmbito do MIE.

(26) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Programa através de programas de trabalho, devem ser conferidas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que

---

15 Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de setembro de 2024, relativo às regras financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

16 COM(2025) 124 final.

estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão[17].

(27) Em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[18] e os Regulamentos (CE, Euratom) n.º 2988/95[19], (Euratom, CE) n.º 2185/96[20] e (UE) 2017/1939 do Conselho[21], os interesses financeiros da União devem ser protegidos através de medidas proporcionadas, nomeadamente por meio da prevenção, deteção, correção e investigação de irregularidades e de fraudes, da recuperação de fundos perdidos, pagos indevidamente ou utilizados incorretamente e, se for caso disso, da imposição de sanções administrativas. Em especial, em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 e com o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, o Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode realizar inquéritos, incluindo verificações e inspeções no local, com vista a determinar se existe fraude, corrupção ou qualquer outra atividade ilegal lesiva dos interesses financeiros da União. Em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1939, a Procuradoria Europeia pode investigar e instaurar ações penais em caso de fraude e de outras atividades ilegais lesivas dos interesses financeiros da União, como previsto na Diretiva (UE) 2017/1371 do Parlamento Europeu e do Conselho[22]. Em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, qualquer pessoa ou entidade que recebe fundos da União deve cooperar plenamente na proteção dos interesses financeiros da União, conceder os direitos e o acesso necessários à Comissão, ao OLAF, à Procuradoria Europeia e ao Tribunal de Contas Europeu e assegurar que quaisquer terceiros envolvidos na execução dos fundos da União concedem direitos equivalentes. Os países terceiros associados ao Programa têm a obrigação de conceder os direitos e o acesso necessários para que o gestor orçamental competente, o OLAF e o Tribunal de Contas exerçam integralmente as respetivas competências.

(28) O Programa deve ser executado em conformidade com o Regulamento (UE) [XXX]* do Parlamento Europeu e do Conselho [regulamento relativo ao desempenho], que estabelece as regras para o acompanhamento das despesas e o quadro de desempenho do orçamento, incluindo regras para assegurar uma aplicação uniforme dos princípios

---

17 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 Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

18 Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de setembro de 2013, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (Euratom) n.º 1074/1999 do Conselho (JO L 248 de 18.9.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho, de 18 de dezembro de 1995, relativo à proteção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias (JO L 312 de 23.12.95, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de novembro de 1996, relativo às inspeções e verificações no local efetuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades (JO L 292 de 15.11.96, p. 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Regulamento (UE) 2017/1939 do Conselho, de 12 de outubro de 2017, que dá execução a uma cooperação reforçada para a instituição da Procuradoria Europeia (JO L 283 de 31.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1939/oj).

22 Diretiva (UE) 2017/1371 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2017, relativa à luta contra a fraude lesiva dos interesses financeiros da União através do direito penal (JO L 198 de 28.7.2017, p. 29).

de «não prejudicar significativamente» e de igualdade de género a que se refere o artigo 33.º, n.º 2, alíneas d) e f), do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, respetivamente, regras de acompanhamento e comunicação de informações sobre o desempenho dos programas e atividades da União, regras para a criação de um portal de financiamento da União, regras para a avaliação dos programas, bem como outras disposições horizontais aplicáveis a todos os programas da União, como as relativas à informação, comunicação e visibilidade.

(29) Nos termos do artigo 85.º, n.º 1, da Decisão (UE) 2021/1764 do Conselho[23], as pessoas e entidades estabelecidas em países e territórios ultramarinos (PTU) são elegíveis para beneficiar de financiamento, sob reserva das regras e dos objetivos do Programa e das disposições suscetíveis de serem aplicadas ao Estado-Membro ao qual o PTU em causa está ligado.

(30) O Programa deve respeitar os direitos das pessoas com deficiência e, em especial, garantir a sua acessibilidade, em especial no setor dos transportes.

(31) O Programa deve estar aberto à cooperação com países terceiros sempre que tal seja do interesse da União. Nesse sentido, a União pode associar, total ou parcialmente, países terceiros às atividades que constituem o Programa. A associação deve estar sujeita a um justo equilíbrio entre a contribuição e os benefícios do país terceiro e assegurar a proteção dos interesses financeiros e de segurança da União.

(32) A fim de ter devidamente em conta o desenvolvimento da rede transeuropeia, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito às alterações da lista indicativa de projetos de interesse comum constante do anexo do presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[24]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(33) O artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2021/1153 habilita a Comissão a adotar atos de execução que especifiquem os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações relacionadas com as infraestruturas de dupla utilização. Nessa base, foi adotado o Regulamento de Execução (UE) 2021/1328 da Comissão[25]. Na sequência da revisão do quadro jurídico com a adoção do Regulamento (UE) 2024/1679 e a fim de assegurar a capacidade de continuar a atualizar os requisitos de infraestrutura independentemente da vigência limitada do presente regulamento, é

---

23 Decisão (UE) 2021/1764 do Conselho, de 5 de outubro de 2021, relativa à associação dos países e territórios ultramarinos à União Europeia, incluindo as relações entre a União Europeia, por um lado, e a Gronelândia e o Reino da Dinamarca, por outro (Decisão relativa à Associação Ultramarina, incluindo a Gronelândia) (JO L 355 de 7.10.2021, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

24 JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

25 Regulamento de Execução (UE) 2021/1328 da Comissão, de 10 de agosto de 2021, que especifica os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações relativas a infraestruturas de dupla utilização nos termos do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 288 de 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

necessário conferir nesse ato poderes para adotar atos de execução que especifiquem os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações relacionadas com as infraestruturas de dupla utilização. O Regulamento (UE) 2024/1679 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade, de modo a habilitar a Comissão a adotar atos de execução para esse efeito.

(34) O Regulamento (UE) 2021/1153 deve ser revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2028,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento cria o Mecanismo Interligar a Europa («Programa») e determina os objetivos do Programa, o seu orçamento para o período de 2028-2034, as formas de financiamento pela União e as regras de concessão desse financiamento.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Ação», qualquer atividade que tenha sido identificada como independente em termos financeiros e técnicos, que tenha um calendário estabelecido e que seja necessária para a execução de um projeto;

2. «Rede transeuropeia de transportes», a rede transeuropeia de transportes a que se refere o Regulamento (UE) 2024/1679;

3. «Projeto de interesse comum», um projeto de interesse comum na aceção do artigo 3.º, ponto 1), do Regulamento (UE) 2024/1679 ou do artigo 2.º, ponto 5), do Regulamento (UE) 2022/869;

4. «Rede transeuropeia de transportes sustentável», uma rede transeuropeia de transportes que cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 5.º e 45.º do Regulamento (UE) 2024/1679;

5. «Rede transeuropeia de transportes inteligente», uma rede transeuropeia de transportes que cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 43.º e 45.º do Regulamento (UE) 2024/1679;

6. «Rede transeuropeia de transportes resiliente», uma rede transeuropeia de transportes que cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 46.º do Regulamento (UE) 2024/1679;

7. «Mobilidade militar», a capacidade da União Europeia e dos seus Estados-Membros para transportar, movimentar e destacar rápida e eficazmente pessoal, equipamento e material militar dentro e fora das fronteiras dos Estados-Membros, assegurando uma resposta atempada e eficaz das forças armadas dos Estados-Membros;

8. «Estudos», as atividades necessárias para preparar a execução de um projeto, tais como estudos preparatórios, cartográficos, de viabilidade, de avaliação, de ensaio e de validação, incluindo 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;

9. «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;

10. «Projeto de interesse mútuo», um projeto de interesse mútuo na aceção do artigo 2.º, ponto 6), do Regulamento (UE) 2022/869;

11. «Projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis»:

a) Um projeto de produção de energia renovável incluído num acordo de cooperação na aceção dos artigos 8.º, 9.º, 11.º ou 13.º da Diretiva (UE) 2018/2001;

b) Um projeto de armazenamento, incluindo o armazenamento colocalizado de energia na aceção do artigo 2.º, ponto 44-D), da Diretiva (UE) 2018/2001, que apoie a integração de energia renovável no sistema energético da União, com exceção das instalações de armazenamento de energia na aceção do anexo II, ponto 1), alínea c), do Regulamento (UE) 2022/869, e que esteja incluído num acordo semelhante entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre um ou mais Estados-Membros e um ou mais países terceiros.

Artigo 3.º

Objetivos do Programa

1. Os objetivos gerais do Programa são construir, desenvolver, garantir, modernizar e completar as redes transeuropeias nos setores dos transportes e da energia, no intuito de apoiar o bom funcionamento do mercado único e promover a coesão, facilitar a mobilidade militar nas redes transeuropeias de transportes, facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis e facilitar sinergias entre os setores dos transportes e da energia.

2. O Programa tem os seguintes objetivos específicos:

a) No setor dos transportes:

i) contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum no domínio das redes de transportes interligadas, interoperáveis, descarbonizadas, inteligentes, seguras, sustentáveis, resilientes, protegidas e multimodais, em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679, nomeadamente através de:

1) ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça que implementem a rede transeuropeia de transportes, nomeadamente as ações relativas aos troços indicativos enumerados no anexo do presente regulamento,

2) ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão à escala da União relacionados com a conclusão de uma rede transeuropeia de transportes inteligente, resiliente, descarbonizada e sustentável,

3) ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça com países terceiros que implementem a rede transeuropeia de transportes, em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento (UE) 2024/1679,

ii) adaptar partes da rede transeuropeia de transportes à dupla utilização da infraestrutura de transportes, com vista a melhorar a mobilidade civil e militar, centrando-se nos quatro corredores de mobilidade militar prioritários da UE identificados pelos Estados-Membros no anexo II do documento «Requisitos militares para a mobilidade militar dentro e para além da UE», aprovado pelo Conselho em 18 de março de 2025 e com a referência ST 6728/25 ADD1;

b) No setor da energia:

i) contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum e de projetos de interesse mútuo, tal como previsto no artigo 18.º do Regulamento (UE) 2022/869, com vista a promover a conclusão da União da Energia, a integração de um mercado interno da energia eficiente e competitivo e a interoperabilidade das redes a nível transfronteiriço e transetorial, facilitar a descarbonização da economia, promover a eficiência energética e garantir a resiliência e a segurança do aprovisionamento,

ii) facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, através do apoio a projetos transfronteiriços nesse domínio ou através de concursos para novos projetos de energias renováveis ao abrigo do mecanismo de financiamento da energia renovável da União estabelecido pelo artigo 33.º do Regulamento (UE) 2018/1999, se estiverem preenchidas as condições referidas no artigo 11.º, n.º 5, do presente regulamento, com vista a alcançar os objetivos da União em matéria de descarbonização, competitividade, conclusão do mercado interno da energia, resiliência e segurança do aprovisionamento de uma forma eficiente em termos de custos.

Artigo 4.º

Orçamento

1. O enquadramento financeiro indicativo para a execução do Programa para o período de 2028-2034 é fixado em 81 428 000 000 EUR a preços correntes.

2. A distribuição indicativa do montante referido no n.º 1 é a seguinte:

a) 51 515 000 000 EUR para os objetivos específicos em matéria de transportes e mobilidade militar referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a);

b) 29 912 000 000 EUR para os objetivos específicos em matéria de energia referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea b).

3. As autorizações orçamentais correspondentes a atividades cuja execução se prolongue por vários exercícios financeiros podem ser repartidas em parcelas anuais, ao longo de vários anos.

4. Podem ser inscritas dotações no orçamento da União após 2034 para cobrir as despesas necessárias e permitir a gestão de ações não concluídas até ao final do Programa.

5. A dotação financeira referida no n.º 1 do presente artigo e os montantes dos recursos suplementares referidos no artigo 5.º podem também ser utilizados para efeitos de assistência técnica e administrativa para a execução do Programa e das orientações setoriais específicas previstas no Regulamento (UE) 2024/1679 ou no Regulamento (UE) 2022/869, designadamente para atividades de preparação, acompanhamento, controlo, auditoria e avaliação, sistemas e plataformas informáticas institucionais, atividades de informação e comunicação, incluindo comunicação institucional sobre as prioridades políticas da União, bem como para todos os outros tipos de assistência técnica e administrativa ou despesas relacionadas com o pessoal incorridas pela Comissão para a gestão do Programa.

Artigo 5.º

Recursos suplementares

1. Os Estados-Membros, as instituições, órgãos e organismos da União, os países terceiros, as organizações internacionais, as instituições financeiras internacionais ou outros terceiros podem fazer contribuições financeiras ou não financeiras suplementares para o Programa, sem prejuízo dos artigos 107.º e 108.º do TFUE. As contribuições financeiras suplementares constituem receitas afetadas externas na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea a), d) ou e), ou do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Os recursos afetados aos Estados-Membros em regime de gestão partilhada podem, a pedido, ser disponibilizados para o Programa. A Comissão executa esses recursos direta ou indiretamente em conformidade com o artigo 62.º, n.º 1, alínea a) ou c), do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509. Esses recursos acrescem ao montante referido no artigo 4.º, n.º 1, do presente regulamento. Os mesmos recursos são utilizados em benefício do Estado-Membro em causa. Caso a Comissão não tenha assumido um compromisso jurídico em regime de gestão direta ou indireta relativamente a montantes suplementares assim disponibilizados para o Programa, os montantes não autorizados correspondentes podem, a pedido do Estado-Membro em causa, ser retransferidos para um ou mais programas de origem respetivos ou para os seus sucessores.

Artigo 6.º

Financiamento alternativo, combinado e cumulativo

1. O Programa será executado em coordenação com outros programas da União. Uma ação que tenha recebido uma contribuição da União ao abrigo de outro programa pode também receber uma contribuição ao abrigo do Programa. As regras do programa pertinente da União aplicam-se à contribuição correspondente ou pode aplicar-se um conjunto único de regras a todas as contribuições no âmbito do Programa e celebrar-se um único compromisso jurídico. Se as contribuições da União forem concedidas com base nos custos elegíveis, o apoio cumulativo ao abrigo do orçamento da União não pode exceder o total dos custos elegíveis da ação e pode

ser calculado numa base proporcional, em conformidade com os documentos que estabelecem as condições do apoio.

2. Os procedimentos de concessão ao abrigo do Programa podem ser realizados em conjunto em regime de gestão direta ou indireta com Estados-Membros, instituições, órgãos e organismos da União, países terceiros, organizações internacionais, instituições financeiras internacionais ou outros terceiros («parceiros do procedimento de concessão conjunto»), desde que seja assegurada a proteção dos interesses financeiros da União. Esses procedimentos são sujeitos a um conjunto único de regras e conduzem à celebração de compromissos jurídicos únicos. Para o efeito, os parceiros do procedimento de concessão conjunto podem disponibilizar recursos para o Programa em conformidade com o artigo 5.º do presente regulamento, ou podem ser encarregados da execução do procedimento de concessão, se for caso disso, nos termos do artigo 62.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509. Nos procedimentos de concessão conjuntos, os representantes dos parceiros no procedimento de concessão conjunto podem também ser membros da comissão de avaliação a que se refere o artigo 153.º, n.º 3, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Artigo 7.º

Países terceiros associados ao Programa

1. O Programa pode ser aberto à participação dos seguintes países terceiros através de uma associação total ou parcial, em conformidade com os objetivos estabelecidos no artigo 3.º e com os acordos internacionais pertinentes ou com quaisquer decisões adotadas no âmbito desses acordos e aplicáveis a:

    a) Membros da Associação Europeia de Comércio Livre que sejam membros do Espaço Económico Europeu, bem como microestados europeus;

    b) Países aderentes, países candidatos e potenciais candidatos à adesão;

    c) Países abrangidos pela política europeia de vizinhança;

    d) Outros países terceiros.

2. Os acordos de associação para a participação no Programa:

    a) Asseguram um justo equilíbrio no que se refere às contribuições e aos benefícios do país terceiro que participa no Programa;

    b) Estabelecem as condições de participação nos programas, incluindo o cálculo das contribuições financeiras, constituídas por uma contribuição operacional e uma taxa de participação, para cada programa e para os respetivos custos administrativos gerais;

    c) Não conferem ao país terceiro poderes decisórios no Programa;

    d) Garantem os direitos da União de assegurar a boa gestão financeira e de proteger os seus interesses financeiros;

    e) Se for caso disso, asseguram a proteção dos interesses da União em matéria de segurança e ordem pública.

Para efeitos da alínea d), o país terceiro concede os direitos e o acesso necessários exigidos nos termos dos Regulamentos (UE, Euratom) 2024/2509 e (UE, Euratom) n.º 883/2013, e garante que as decisões de execução que impõem uma obrigação pecuniária com base no artigo 299.º do TFUE, bem como as sentenças e despachos do Tribunal de Justiça da União Europeia, são executórias.

Artigo 8.º

Execução e formas de financiamento da União

1. O Programa é executado em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, em regime de gestão direta ou indireta com as entidades referidas no artigo 62.º, n.º 1, alínea c), do referido regulamento.

2. O financiamento da União pode ser concedido sob qualquer forma, em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, nomeadamente subvenções, prémios, contratos públicos e doações não financeiras.

3. Caso o apoio da União seja prestado sob a forma de uma garantia orçamental ou de um instrumento financeiro, incluindo quando combinado com apoio não reembolsável numa operação de financiamento misto, deve ser prestado exclusivamente através do instrumento InvestEU do FEC ou do mecanismo de execução do EG e executado em conformidade com as regras aplicáveis do instrumento InvestEU do FEC e do mecanismo de execução do EG através de acordos celebrados para esse tipo de apoio ao abrigo do instrumento InvestEU do FEC ou dos mecanismos de execução do EG.

4. O apoio da União sob a forma de garantia orçamental é concedido dentro do montante máximo da garantia orçamental estabelecido pelo FEC ou pelo regulamento EG.

5. Caso o Programa recorra ao instrumento InvestEU do FEC ou ao mecanismo de execução do EG, deve prever o provisionamento da garantia orçamental e o financiamento dos instrumentos financeiros, incluindo quando combinado com apoio não reembolsável sob a forma de uma operação de financiamento misto.

Artigo 9.º

Elegibilidade

1. São estabelecidos critérios de elegibilidade para apoiar a consecução dos objetivos estabelecidos no artigo 3.º do presente regulamento e em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Nos procedimentos de concessão em regime de gestão direta ou indireta, uma ou mais das seguintes entidades jurídicas podem ser elegíveis para disponibilizar ou receber apoio da União:

    a) Entidades estabelecidas num Estado-Membro;

    b) Entidades estabelecidas num país terceiro associado;

    c) Organizações internacionais;

d) Outras entidades estabelecidas em países terceiros não associados, caso o financiamento dessas entidades seja essencial para a execução da ação e contribua para os objetivos estabelecidos no artigo 3.º.

3. Para além do disposto no artigo 168.º, n.os 2 e 3, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, os países terceiros associados a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, do presente regulamento podem, se for caso disso, participar e beneficiar dos mecanismos de contratação pública estabelecidos no artigo 168.º, n.os 2 e 3, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509. As regras aplicáveis aos Estados-Membros aplicam-se, *mutatis mutandis*, aos países terceiros associados participantes.

4. Os procedimentos de concessão que tenham implicações para a segurança ou a ordem pública, em especial no tocante a ativos e interesses estratégicos da União ou dos seus Estados-Membros, são limitados em conformidade com o artigo 136.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509. Em conformidade com o artigo 136.º do Regulamento Financeiro, por razões de segurança, são aplicáveis restrições de elegibilidade aos fornecedores de alto risco, em conformidade com o direito da UE.

5. No que diz respeito às ações a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do presente regulamento, a avaliação das propostas em função dos critérios de concessão assegura, se aplicável, que as ações propostas sejam coerentes com os planos de trabalho no domínio dos corredores e os atos de execução a que se referem os artigos 54.º e 55.º do Regulamento (UE) 2024/1679 e que tenham em conta o parecer consultivo do coordenador europeu responsável, nos termos do artigo 52.º, n.º 9, do mesmo regulamento.

6. As propostas de subvenção são apresentadas por um ou mais Estados-Membros ou, com a aprovação dos Estados-Membros em causa, pelo projeto de interesse comum ou projeto de interesse mútuo.

7. Os procedimentos de concessão de subvenções ou partes das mesmas já integralmente financiadas por outras fontes públicas ou privadas, com exceção das contribuições da União no contexto das ações de sinergia a que se refere o artigo 6.º, não são elegíveis para financiamento.

8. O programa de trabalho referido no artigo 110.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 ou os documentos associados ao procedimento de concessão pode especificar mais pormenorizadamente os critérios de elegibilidade estabelecidos no presente regulamento ou estabelecer critérios de elegibilidade adicionais para ações específicas.

Artigo 10.º

Regras complementares aplicáveis às subvenções

1. Para além dos motivos de redução previstos no artigo 132.º, n.º 4, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509, o montante da subvenção pode ser reduzido nas seguintes condições:

a) No que diz respeito aos estudos, se a ação não tiver sido iniciada no prazo de um ano após a data de início indicada na convenção de subvenção;

b) No que diz respeito às obras, se ação não tiver sido iniciada no prazo de dois anos após a data de início indicada na convenção de subvenção;

c) Na sequência de um reexame intercalar da ação, constatou-se que a execução da ação sofreu atrasos significativos tais que é improvável que os objetivos da ação sejam alcançados.

2. A convenção de subvenção pode ser alterada ou denunciada com base nos motivos especificados no n.º 1.

3. As dotações de autorização disponíveis resultantes da aplicação do n.º 1 ou do n.º 2 são disponibilizadas ao abrigo do presente Programa.

4. Sem prejuízo do recurso a procedimentos concorrenciais, sempre que adequado, em conformidade com o artigo 192.º, n.º 1, do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 e em complemento do artigo 198.º desse regulamento, o programa de trabalho a que se refere o artigo 12.º do presente regulamento pode, sempre que devidamente justificado com referência à necessidade de facilitar a conclusão de um projeto global, especificar uma ação e os beneficiários e fixar um montante até ao qual podem ser convidadas propostas para a prorrogação de ações em curso ou concluídas ao abrigo do Programa, assegurando simultaneamente a igualdade de tratamento e a transparência, em conformidade com o artigo 191.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509. A concessão para ações em curso pode assumir a forma de uma alteração à ação inicial, acrescentando novas atividades e aumentando a contribuição máxima da União. As dotações de autorização a que se refere o n.º 3 do presente artigo são utilizadas para cobrir os montantes reservados no programa de trabalho para essas concessões.

5. Para os estudos, o montante do apoio financeiro da União não pode exceder 50 % do custo total elegível.

6. Para as obras relativas aos objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), o montante do apoio financeiro da União não pode exceder 50 % do custo total elegível. Para as ações realizadas em Estados-Membros com um RNB *per capita* inferior a 90 % do RNB da União, o montante do apoio financeiro da União não pode exceder 75 % do custo total elegível.

7. Às obras relacionadas com os objetivos específicos a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea b), aplica-se o seguinte:

    a) O montante do apoio financeiro da União não pode exceder 50 % do custo total elegível;

    b) As taxas de cofinanciamento referidas na alínea a) podem ser aumentadas para 75 % do custo total elegível, no máximo, para as ações que contribuam para o desenvolvimento de projetos de interesse comum, os quais, com base nas provas referidas no artigo 18.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2022/869, garantam um grau elevado de segurança do abastecimento à escala regional ou da União, reforcem a solidariedade da União ou proponham soluções altamente inovadoras.

8. No que diz respeito a obras realizadas em regiões ultraperiféricas, em qualquer dos setores dos transportes e da energia, aplica-se uma taxa de cofinanciamento máxima específica de 60 %.

9. O apoio prestado pelo Programa deve acelerar ou impulsionar os investimentos, suprindo de modo proporcionado as deficiências do mercado ou as situações de investimento insuficiente, sem duplicar nem excluir o investimento privado mas incentivando-o, e deve ter valor acrescentado da União.

Artigo 11.º

Projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis

1. A Comissão procede, pelo menos uma vez por ano, a uma seleção de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, com base nos critérios e no procedimento estabelecidos no presente artigo, no ato delegado a que se refere o n.º 4 do presente artigo e no programa de trabalho conexo a que se refere o artigo 12.º.

2. Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis deverão proporcionar economias de custos para a implantação das energias renováveis em toda a União ou outros benefícios para a integração de sistemas, a segurança do aprovisionamento, a competitividade ou a inovação, comparativamente a projetos semelhantes executados apenas por um dos Estados-Membros participantes ou por um país terceiro.

3. No caso de subvenções para obras, o requerente deve demonstrar a necessidade de superar deficiências do mercado ou obstáculos financeiros, tais como viabilidade comercial insuficiente, custos iniciais elevados ou falta de financiamento do mercado.

4. Até (dia mês ano) (ou 12 meses após a entrada em vigor do presente ato), a Comissão adota um ato delegado, nos termos do artigo 14.º, a fim de completar o presente regulamento estabelecendo os critérios e o procedimento específicos para a seleção de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis.

5. A Comissão pode decidir afetar o orçamento do Programa previsto para projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis ao mecanismo de financiamento da energia renovável da União estabelecido pelo artigo 33.º do Regulamento (UE) 2018/1999, caso este possa alcançar o objetivo específico a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do regulamento e possa contribuir para a redução dos custos de capital dos projetos de energias renováveis. A contribuição total concedida para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2028 e 31 de dezembro de 2034 não pode exceder 5 % do orçamento do presente Programa previsto para os objetivos específicos a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea b).

Artigo 12.º

Programa de trabalho

1. O Programa é executado por meio dos programas de trabalho a que se refere o artigo 110.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Os programas de trabalho estabelecem, se for caso disso, as atividades e os montantes conexos do apoio da União a executar através do instrumento InvestEU do FEC e do mecanismo de execução do EG.

3. A Comissão adota os programas de trabalho por meio de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 3.

Artigo 13.º

Atos delegados

Sob reserva do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 15.º do presente regulamento, com vista a alterar o anexo do presente regulamento em relação à lista indicativa de projetos.

Artigo 14.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 11.º, n.º 4, e no artigo 13.º, é conferido à Comissão até 31 de dezembro de 2034.

3. A delegação de poderes referida no artigo 11.º, n.º 4, e no artigo 13.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 especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

   Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 11.º, n.º 4, e do artigo 13.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho. Os representantes de países terceiros ou de organizações internacionais não assistem às deliberações sobre questões relacionadas com o artigo 12.º, n.º 3, do presente regulamento.

Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Para as questões relativas aos objetivos a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), o comité reúne-se na seguinte configuração: «MIE — Transportes».

   Para as questões relativas aos objetivos a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea b), o comité reúne-se na seguinte configuração: «MIE — Energia».

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

4. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

5. Em conformidade com os acordos internacionais celebrados pela União, podem ser convidados a participar nas reuniões do comité, na qualidade de observadores, representantes de países terceiros ou de organizações internacionais, nas condições estabelecidas no seu regulamento interno e tendo em conta a segurança e a ordem pública da União ou dos seus Estados-Membros. Os representantes de países terceiros ou de organizações internacionais não assistem às deliberações sobre questões relacionadas com o artigo 9.º do presente regulamento.

Artigo 16.º

Alteração do Regulamento (UE) 2024/1679

Ao artigo 48.º do Regulamento (UE) 2024/1679, é aditado o seguinte n.º 3:

«3. A Comissão pode adotar um ato de execução que especifique os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de infraestruturas, que respondam tanto às necessidades civis como às de defesa (“infraestruturas de dupla utilização”).

Esse ato de execução é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.».

Artigo 17.º

Revogação

O Regulamento (UE) 2021/1153 é revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2028.

Artigo 18.º

Disposições transitórias

1. O presente regulamento não afeta a continuação ou a alteração das ações em causa, até à sua conclusão, ao abrigo dos Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) 2021/1153, que continuarão a ser aplicáveis às ações em causa até à sua conclusão.

2. O enquadramento financeiro do Programa pode abranger igualmente as despesas de assistência técnica e administrativa necessárias para assegurar a transição entre o Programa e as medidas adotadas ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/1153.

Artigo 19.º

Entrada em vigor e aplicação

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 1 de janeiro de 2028.

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	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O/A Presidente*

FICHA FINANCEIRA E DIGITAL DA PROPOSTA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA 3
1.1. Título da proposta / iniciativa 3
1.2. Domínios de intervenção em causa 3
1.3. Objetivos 3
1.3.1. Objetivos gerais 3
1.3.2. Objetivos específicos 3
1.3.3. Resultados e impacto esperados 3
1.3.4. Indicadores de desempenho 3
1.4. A proposta / iniciativa refere-se: 4
1.5. Justificação da proposta / iniciativa 4
1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa 4
1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros. 4
1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências semelhantes 4
1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados 5
1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação 5
1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro 6
1.7. Métodos de execução orçamental previstos 6
2. MEDIDAS DE GESTÃO 8
2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações 8
2.2. Sistemas de gestão e de controlo 8
2.2.1. Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos 8
2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar 8
2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento) 8
2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades 9
3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA 10
3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas 10

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações 12
3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais 12
3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado 12
3.2.1.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas 17
3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais 22
3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas 24
3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado 24
3.2.3.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas 24
3.2.3.3. Total das dotações 24
3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos 25
3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado 25
3.2.4.2. Financiamento proveniente de receitas afetadas externas 26
3.2.4.3. Necessidades totais de recursos humanos 26
3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais 28
3.2.6. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual 28
3.2.7. Participação de terceiros no financiamento 28
3.3. Impacto estimado nas receitas 29
4. DIMENSÕES DIGITAIS 29
4.1. Requisitos de relevância digital 30
4.2. Dados 30
4.3. Soluções digitais 31
4.4. Avaliação da interoperabilidade 31
4.5. Medidas de apoio à execução digital 32

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Título da proposta / iniciativa

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153

1.2. Domínios de intervenção em causa

Investimentos Estratégicos Europeus

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos gerais

Os objetivos gerais do Programa são construir, desenvolver, garantir, modernizar e completar as redes transeuropeias nos setores dos transportes e da energia, facilitar a mobilidade militar nas redes transeuropeias de transportes, facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis e facilitar as sinergias entre os setores dos transportes e da energia.

1.3.2. Objetivos específicos

Objetivo específico

Os objetivos específicos do setor dos transportes no MIE são os seguintes:

1) Contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum no domínio das redes de transportes interligadas, interoperáveis, inteligentes, sustentáveis, resilientes e multimodais, em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679, nomeadamente através de:

— ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça que implementem a rede transeuropeia de transportes, nomeadamente as ações relativas aos troços enumerados a título indicativo no anexo,

— ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão à escala da União relacionados com a conclusão de uma rede transeuropeia de transportes inteligente, resiliente e sustentável,

— ações relativas aos projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça com países terceiros que implementem a rede transeuropeia de transportes, em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento (UE) 2024/1679;

2) Adaptar partes da rede transeuropeia de transportes para a dupla utilização da infraestrutura de transportes, com vista a melhorar a mobilidade civil e militar.

Os objetivos específicos no setor da energia são os seguintes:

1) Contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum e de projetos de interesse mútuo, tal como previsto no artigo 18.º do Regulamento (UE) 2022/869, com vista a promover a conclusão da União da Energia, a integração de um mercado interno da energia eficiente e competitivo e a interoperabilidade das redes a nível transfronteiriço e transetorial, facilitar a descarbonização da economia, promover a eficiência energética e garantir a segurança do aprovisionamento;

2) Facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, através do apoio a projetos transfronteiriços nesse domínio ou através de concursos para

novos projetos de energias renováveis ao abrigo do mecanismo de financiamento da energia renovável da União estabelecido pelo artigo 33.º do Regulamento (UE) 2018/1999, com vista a alcançar os objetivos da União em matéria de descarbonização, competitividade, conclusão do mercado interno da energia e segurança do aprovisionamento de uma forma eficiente em termos de custos.

1.3.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

No domínio dos transportes, o MIE visa contribuir para a conclusão da rede transeuropeia de transportes («RTE-T»), com destaque para a conclusão da rede principal e da rede principal alargada até 2030 e 2040, respetivamente. Neste contexto, o MIE concentrar-se-á, em especial, em projetos de infraestruturas com uma forte dimensão transfronteiriça. O MIE contribuirá igualmente para a implantação de soluções de mobilidade interoperáveis e inteligentes na rede RTE-T (por exemplo, através da implantação de sistemas europeus de gestão do tráfego) e facilitará a transição da UE para uma mobilidade sustentável (por exemplo, prevendo o fornecimento de energia em terra aos navios nos portos da RTE-T). O MIE pode também aumentar a conectividade com países terceiros através do desenvolvimento dos troços transfronteiriços dos corredores da RTE-T até aos países candidatos. Além disso, o MIE adapta partes da RTE-T para a dupla utilização da infraestrutura de transportes, com vista a melhorar a mobilidade civil e militar.

O MIE — Energia é parte integrante do quadro político das redes transeuropeias de energia (RTE-E), que se centra na ligação dos sistemas energéticos dos Estados-Membros da UE. Presta apoio financeiro a projetos do maior valor acrescentado para a União que tenham um impacto transfronteiriço significativo. O MIE — Energia também apoia a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis através de financiamento concedido a projetos pertinentes.

O MIE — Energia apoia a execução de projetos transfronteiriços fundamentais que contribuam para uma melhor interligação das redes de eletricidade, hidrogénio e CO_2 dos Estados-Membros, a digitalização das redes de energia, o desenvolvimento de redes ao largo e a integração das capacidades de armazenamento e dos eletrolisadores nas redes. Estes fatores permitirão, por sua vez, a integração de uma quota crescente de fontes de energia renováveis e a integração do sistema em todos os vetores energéticos, conduzindo assim à descarbonização do sistema energético, a um aprovisionamento energético seguro e a preços acessíveis para os consumidores, a uma melhor integração do mercado e à competitividade da indústria.

Ao prestar apoio a projetos transfronteiriços diretamente a nível da UE, o MIE ajuda a superar os problemas de coordenação decorrentes da natureza multijurisdicional dos projetos. Com o seu *modus operandi* eficiente, o MIE responde às deficiências do mercado e ajuda a mobilizar mais investimento e financiamento de outras fontes, como os orçamentos nacionais, os sistemas tarifários nacionais da energia e, nomeadamente, o setor privado, recorrendo a toda a gama de instrumentos disponíveis ao abrigo do Regulamento Financeiro. O MIE é um instrumento comprovado para os promotores de projetos de infraestruturas transfronteiriças, uma vez que proporciona um único ponto de contacto, uma única convenção de subvenção e um único conjunto de regras a seguir também para o sistema de acompanhamento e auditoria.

1.3.4. Indicadores de desempenho

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

O Programa deve ser executado em conformidade com o Regulamento (UE) [XXX]* do Parlamento Europeu e do Conselho [Regulamento Desempenho], que estabelece as regras para o acompanhamento das despesas e o quadro de desempenho do orçamento. O regulamento contém um conjunto de domínios de intervenção com indicadores que serão utilizados para os investimentos pertinentes em infraestruturas de transportes e energia realizados no âmbito do MIE.

1.4. A proposta / iniciativa refere-se:

☐ a uma nova ação

☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória[30]

☒ à prorrogação de uma ação existente

☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / para uma nova ação

1.5. Justificação da proposta / iniciativa

1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa

Com base na experiência positiva criada com a execução do MIE — Transportes e do MIE — Energia desde 2014, a Comissão apresenta uma proposta relativa ao sucessor do MIE, no contexto da elaboração do quadro financeiro plurianual (QFP) pós-2027. O Programa concentra-se em projetos com uma forte dimensão transfronteiriça e um elevado valor acrescentado da UE, que exigem que uma orientação específica da UE seja executada de forma coordenada entre os Estados-Membros para além das fronteiras.

No setor dos transportes, o MIE contribui para a conclusão da rede principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) até 2030 e da rede principal alargada até 2040 através da construção e modernização das infraestruturas necessárias para operações de transporte transfronteiriço sem descontinuidades, o que conduzirá a uma rede de elevado desempenho para o transporte de passageiros e mercadorias. O MIE apoia igualmente a adaptação das partes pertinentes da rede RTE-T aos requisitos de mobilidade militar.

No setor da energia, o MIE contribui para o desenvolvimento de projetos de interesse comum e de projetos de interesse mútuo, tal como previsto no artigo 18.º do Regulamento (UE) 2022/869, com vista a promover a conclusão da União da Energia, a integração de um mercado interno da energia eficiente e competitivo e a interoperabilidade das redes a nível transfronteiriço e transetorial, facilitar a descarbonização da economia, promover a eficiência energética e garantir a segurança do aprovisionamento. Além disso, o MIE facilita a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, através de projetos transfronteiriços de energias renováveis ou de concursos para novos projetos de energias renováveis ao abrigo do mecanismo de financiamento da energia renovável da União.

[30] Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

O Programa deve estar operacional com o arranque do próximo QFP, no início de 2028. Os programas de trabalho definirão os pormenores para a execução do Programa, tais como calendários dos convites à apresentação de propostas, respetivo tema e orçamento indicativo ou regras pormenorizadas sobre os critérios de elegibilidade e de concessão. O MIE — Transportes, em especial, afeta os seus últimos fundos já em 2025 e os promotores de grandes projetos de infraestruturas enfrentarão um défice de financiamento nos restantes anos do atual QFP. O lançamento atempado do próximo MIE e a atribuição antecipada de fundos da UE aos beneficiários são, por conseguinte, essenciais.

No que se refere ao modo de gestão para a execução do programa, propõe-se dar seguimento à execução eficiente e orientada em regime de gestão direta pela Comissão. A possibilidade da renovação da delegação numa agência de execução, como a Agência de Execução Europeia do Clima, das Infraestruturas e do Ambiente (CINEA), no âmbito do atual QFP, está sujeita ao resultado da análise da relação custo/benefício e das decisões associadas a tomar.

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

O artigo 171.º do TFUE confere à União poderes para definir projetos de interesse comum, no domínio das infraestruturas da RTE, deixando aos Estados-Membros a liberdade de escolher os métodos de execução. O mesmo artigo habilita a União a apoiar esses projetos de interesse comum, bem como projetos de interesse mútuo com países terceiros.

A escala e o tipo de problemas visados pelo MIE requerem especificamente uma ação por parte da União, uma vez que são por natureza à escala da União e podem ser resolvidos de forma mais eficiente ao nível da União, resultando em maiores benefícios gerais, numa execução mais célere e numa redução dos custos se a Comissão coordenar as ações dos Estados-Membros. O financiamento da União é também o meio adequado para fazer face aos desafios de financiamento que os projetos transfronteiriços normalmente enfrentam: a distribuição desigual dos benefícios e dos custos dos projetos entre os diferentes Estados-Membros em causa dificulta o financiamento destes projetos a partir de fontes de financiamento nacionais.

Infraestruturas da RTE-T e da RTE-E: dada a sua natureza transfronteiriça, os projetos da RTE-T e da RTE-E não só criam efeitos externos positivos significativos a nível da UE e promovem a solidariedade entre os Estados-Membros, como também implicam desafios específicos para os promotores de projetos, devido à sua natureza multijurisdicional, aos problemas de coordenação e a uma distribuição frequentemente assimétrica dos custos e benefícios. Por conseguinte, necessitam de apoio a nível da UE. Também é necessário um instrumento que coordene o financiamento em todos os Estados-Membros para que haja uma mobilidade militar sem descontinuidades em toda a União.

Energia renovável: a cooperação transfronteiriça entre Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, no domínio das energias renováveis é fundamental para alcançar os objetivos da União em matéria de descarbonização,

competitividade, conclusão do mercado interno da energia e segurança do aprovisionamento de uma forma eficiente em termos de custos. No entanto, nas versões finais dos seus planos nacionais em matéria de energia e de clima apresentados em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1999, apenas alguns Estados-Membros explicam como tencionam criar um quadro para a cooperação em projetos conjuntos com um ou mais Estados-Membros. Existe o risco de a cooperação transfronteiriça se manter a um nível insuficiente na ausência de assistência financeira da União.

Valor acrescentado previsto da intervenção da UE (*ex post*)

O MIE proporciona valor acrescentado europeu através do desenvolvimento da conectividade nos setores dos transportes, da energia e da cooperação transfronteiriça, não só devido ao tipo de bens públicos com dimensão europeia que abrange, mas também à sua orientação para projetos que não seriam realizados sem o apoio da UE. Mais especificamente, o valor acrescentado europeu do MIE reside na sua capacidade para:

– orientar o financiamento público e privado para os objetivos políticos da UE,

– permitir investimentos-chave com custos suportados a nível nacional ou local e benefícios tangíveis à escala europeia,

– acelerar a transição para uma infraestrutura hipocarbónica, digital e resiliente.

O apoio da UE a título do novo programa do MIE orienta-se para ações que acarretam o mais elevado valor acrescentado europeu. Mais especificamente:

No domínio dos transportes, abrange troços transfronteiriços e estrangulamentos principalmente na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T e projetos nos corredores de mobilidade militar prioritários da UE.

No domínio da energia, o MIE visa melhorar a integração do mercado da energia e a interoperabilidade transfronteiras das redes de energia, a descarbonização, a eficiência energética, a resiliência e a segurança do aprovisionamento, bem como facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio da energia, nomeadamente das energias renováveis. Estes projetos transfronteiriços que serão elegíveis para financiamento do MIE — Energia constituem as ligações em falta no desenvolvimento de um sistema energético totalmente interligado e descarbonizado, uma vez que não são suficientemente promovidas ou priorizadas pelos Estados-Membros e pelos operadores a nível nacional. O MIE contribui para a realização destes projetos transfronteiriços, apoiando atividades setoriais específicas sob a forma de estudos e obras.

1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências semelhantes

A avaliação *ex post* do MIE de 2014-2020 e a avaliação intercalar do MIE de 2021-2027 estão a ser realizadas em paralelo, estando os trabalhos bastante avançados.

As conclusões preliminares de ambas as avaliações do MIE confirmam o bom desempenho do programa até à data. A conceção do instrumento é adequada para fazer face a uma falta histórica de financiamento em infraestruturas transfronteiriças com elevado valor acrescentado da UE, reservando o financiamento destes projetos para um instrumento específico. Existe uma boa coerência com outros instrumentos e

políticas de financiamento da UE, em especial em matéria de descarbonização. O seu modelo de governação, que recorre a convites concorrenciais à apresentação de propostas e à gestão direta de fundos numa agência centralizada, é adequado para responder às necessidades do programa e proporcionar condições de concorrência equitativas aos candidatos. O financiamento do MIE é sistematicamente considerado indispensável, viabilizando projetos cruciais no domínio dos transportes e da energia que, de outro modo, enfrentariam atrasos significativos, um âmbito reduzido ou que não seriam realizados devido à insuficiência de financiamento nacional ou privado. Para além do apoio financeiro direto, o MIE proporciona um efeito de alavanca significativo, atraindo capital público e privado suplementar e servindo de âncora estratégica para o investimento.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados

A iniciativa faz parte da proposta relativa ao quadro financeiro plurianual para 2028-2034.

O MIE deve centrar-se no apoio a projetos transfronteiriços nas redes RTE-T e RTE-E, bem como a projetos de mobilidade militar sem descontinuidades em toda a União e a projetos de cooperação no domínio das energias renováveis.

Os investimentos dos Estados-Membros na rede RTE-T no âmbito dos seus planos de parceria nacionais e regionais devem complementar os investimentos do MIE, em especial nos troços nacionais que se ligam às ligações transfronteiriças indicadas no anexo do MIE, e financiar as infraestruturas e a produção das redes energéticas nacionais.

No domínio da energia, os planos de parceria nacionais e regionais podem reforçar os investimentos em infraestruturas energéticas proporcionados pelo MIE, por exemplo através de investimentos em ativos energéticos que não têm natureza transfronteiriça, mas que são igualmente importantes para a transição energética.

O alargamento dos corredores da RTE-T aos países candidatos e às infraestruturas de transportes e de energia em países terceiros deve ser apoiado em estreita coordenação com o Europa Global.

O Horizonte Europa continuará a apoiar a investigação e a inovação no domínio dos transportes e da energia e estará estreitamente ligado ao Fundo Europeu de Competitividade, que abrange a expansão e a implantação de soluções inovadoras de ponta para a descarbonização, a digitalização e a resiliência dos transportes e da energia. O Fundo Europeu de Competitividade será também complementar do MIE, disponibilizando a possibilidade de garantias para projetos de infraestruturas.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

Embora a ligação mais estreita entre o financiamento da UE e as prioridades políticas dos planos reforçasse a sua dimensão transfronteiriça, com o mecanismo de orientação a assegurar uma maior ênfase nos projetos transfronteiriços com elevado valor acrescentado da UE, a execução de projetos de infraestruturas transfronteiriças através dos planos seria mais complexa e onerosa tanto para as autoridades dos Estados-Membros como para os promotores de projetos. Para os Estados-Membros, alinhar as suas agendas de investimento com as dos países vizinhos seria um

processo moroso, tanto durante as negociações iniciais do plano como em caso de alterações. A Alemanha, por exemplo, teria de coordenar o seu plano nacional com oito Estados-Membros vizinhos e a Hungria com cinco. Nos casos em que o processo estiver atrasado num ou mais Estados-Membros, tal poderá causar atrasos em cadeia. Embora a Comissão pudesse apoiar estes esforços de coordenação — tanto durante as negociações como mediante a prestação de assistência técnica através dos planos —, os encargos para as autoridades dos Estados-Membros continuariam a ser significativos. Tal poderia também aumentar significativamente os encargos administrativos para os promotores de projetos, que teriam de executar os seus projetos transfronteiriços ao abrigo de vários planos nacionais e apresentar relatórios no âmbito de sistemas distintos de comunicação de informações e auditoria (um por Estado-Membro).

Dito isto, a avaliação de impacto sublinhou que os planos de parceria nacionais e regionais poderiam prever investimentos complementares em troços transfronteiriços e projetos de elevada relevância para a UE. Um instrumento específico em regime de gestão direta assegurará que os projetos transfronteiriços sejam financiados com base numa abordagem competitiva em que são selecionados projetos de elevada qualidade, maturidade e valor acrescentado da UE. Os beneficiários dispõem de um ponto de contacto único e de um procedimento único para a candidatura e a execução dos projetos. Além disso, os projetos são acompanhados de perto pela Comissão.

1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro

☐ **Duração limitada**

– ☒em vigor entre 1/1/2028 e 31/12/2034

– ☒ impacto financeiro no período compreendido entre 2028 e 2034 para as dotações de autorização e entre 2028 e 2040 para as dotações de pagamento.

☐ **Duração ilimitada**

– execução com um período de arranque entre AAAA e AAAA,

– seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos

☒ **Gestão direta** pela Comissão

– ☒ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União

– ☒ pelas agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☒ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

– ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados

– ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar)

– ☐ no Banco Europeu de Investimento e Fundo Europeu de Investimento

– ☐ em organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro

– ☒ em organismos de direito público

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas

– ☐ em organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da política externa e de segurança comum por força do título V do Tratado da União Europeia, identificados no ato de base pertinente

– ☐·em organismos estabelecidos num Estado-Membro, regidos pelo direito privado de um Estado-Membro ou pelo direito da União e elegíveis para serem incumbidos, de acordo com regras setoriais, da execução de fundos da União ou de garantias orçamentais, na medida em que esses organismos sejam controlados por organismos de direito público ou por organismos regidos pelo direito privado investidos de uma missão de serviço público, e beneficiem de garantias financeiras adequadas, sob a forma de responsabilidade solidária pelos organismos de controlo, ou de garantias financeiras equivalentes, que podem ser limitadas, para cada ação, ao montante máximo do apoio da União

Observações:

O Programa é executado em regime de gestão direta e indireta, em conformidade com o Regulamento Financeiro. À semelhança dos períodos de 2014-2020 e de 2021-2027, a maior parte do orçamento poderá ser executada por delegação numa agência de execução. Neste

caso, apenas as ações de apoio do programa seriam geridas diretamente pelos serviços da Comissão.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações

O Programa deve ser executado em conformidade com o Regulamento (UE) [XXX]* do Parlamento Europeu e do Conselho [Regulamento Desempenho], que estabelece as regras para o acompanhamento das despesas e o quadro de desempenho do orçamento, incluindo as disposições em matéria de acompanhamento, avaliação e comunicação de informações para todos os programas.

2.2. Sistemas de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

O programa será executado em regime de gestão direta. Prevê-se que a gestão seja delegada numa agência de execução, enquanto algumas medidas de apoio ao programa serão geridas diretamente pela Comissão. A CINEA, uma agência de execução bem implantada, dispõe da estrutura e dos processos necessários para garantir a gestão continuada do MIE.

O programa será executado principalmente através de subvenções, que são o instrumento de financiamento adequado para projetos de infraestruturas e de produção de energia em grande escala.

A estratégia de controlo será estabelecida em conformidade e centrar-se-á em três fases fundamentais da execução das subvenções, em conformidade com o Regulamento Financeiro, a saber, a organização de convites à apresentação de propostas e a seleção de propostas que correspondam aos objetivos políticos do programa, os controlos operacionais, de acompanhamento e *ex ante* que abrangem a execução dos projetos, os contratos públicos, o pré-financiamento, os pagamentos intermédios e finais, bem como os controlos e os pagamentos *ex post*.

Prevê-se que esta estratégia de controlo produza resultados de desempenho consonantes com as métricas observadas para a mais recente iteração do programa:

~100 % de execução das dotações de autorização e pagamento;

~100 % de beneficiários informados em tempo útil;

~100 % de subvenções assinadas no prazo previsto;

~100 % dos pagamentos realizados em tempo útil;

~ Risco no momento do pagamento e no momento do encerramento numa base anual abaixo do limiar de materialidade de 2 %.

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar

Os riscos identificados permanecem, em traços largos, idênticos aos identificados nas versões anteriores do programa:

O desenvolvimento mais lento do que o previsto das principais prioridades (corredores, projetos de interesse comum), em virtude de uma penetração insuficiente no mercado ou da qualidade dos projetos apresentados;

Atrasos na execução dos projetos;

Indisponibilidade de dados de desempenho ou problemas de qualidade dos dados;

Eventuais erros ou má gestão dos fundos da UE, incluindo o potencial risco de duplo financiamento e a complexidade das regras;

Riscos externos que afetam de forma material as infraestruturas e/ou prioridades, tais como riscos geopolíticos ou acontecimentos climáticos importantes;

Riscos externos que afetam a disponibilidade de financiamento ou as condições do mercado, sobretudo se se verificar uma diminuição da procura de infraestruturas ou da oferta de crédito, como foi o caso durante a última crise financeira.

As principais funções de controlo desenvolvidas para a anterior iteração do programa deverão permanecer válidas, assegurando que seja dada atenção à competitividade da reserva de projetos, centrando-se nos objetivos políticos, assegurando a participação de todos os intervenientes, flexibilidade orçamental adequada e controlos *ex ante* e *ex post* coerentes.

Os riscos devem ser colmatados, assegurando que a competitividade e a elaboração da bolsa de projetos são tidas em consideração, orientando os contributos dos projetos para os objetivos políticos e garantindo a participação sistemática de todos os intervenientes mediante a manutenção de uma flexibilidade orçamental adequada. O conjunto de controlos *ex ante* e *ex post* será adaptado ao nível dos riscos identificados.

Para este efeito, os controlos basear-se-ão numa avaliação ascendente dos riscos anual, numa avaliação sistemática do quadro de controlo, numa comunicação adequada de desvios (registo de exceções e não conformidades) e em ações corretivas realizadas tendo em conta as recomendações emitidas pelo Serviço de Auditoria Interna, pelo Tribunal de Contas Europeu ou pela autoridade de quitação.

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

Custo e benefício dos controlos

Partindo do princípio de que a maior parte do programa deverá ser executada pela agência de execução CINEA, assegurando um custo de controlo comparável ao do atual MIE, o número limitado de subvenções executadas diretamente pelos serviços da Comissão poderá estar sujeito a custos de controlo mais elevados, devido aos baixos valores individuais destas subvenções e à ausência de economias de escala.

No que se refere aos projetos geridos pela agência de execução, o custo do controlo para o MIE atual repartiu-se entre o custo da supervisão a nível da Comissão e o custo dos controlos operacionais a nível dos organismos de execução.

Estima-se[31] que o custo dos controlos a nível da Comissão, em ambas as DG envolvidas, ronde 0,1 % das dotações de pagamento operacionais a nível do programa.

Estes controlos visam assegurar uma supervisão fluida e eficaz da Agência por parte das DG de tutela, assim como o grau de garantia necessário a nível da Comissão.

[31] Esta estimativa não inclui os aspetos estratégicos e políticos associados ao programa nem a supervisão dos instrumentos delegados do MIE.

Em perímetro constante, deverá prever-se um aumento do custo da supervisão a nível da Comissão por forma a refletir as exigências alargadas no que se refere à supervisão das agências de execução, assim como o esforço adicional decorrente da prestação de garantia relativamente às alterações do programa.

A CINEA apresenta um ambiente de controlo estável. Prevê-se que o custo do controlo a nível da agência permaneça dentro ou próximo do intervalo observado no período de 2021-2024 (0,9 % a 1,3 %). No entanto, o reforço das capacidades necessário para se adaptar às alterações do programa ou para ajustar os processos de controlo pode traduzir-se num aumento do custo dos controlos. Os benefícios dos controlos são os seguintes:

— evitar a seleção de propostas frágeis ou inadequadas,

— otimizar o planeamento e a utilização dos fundos da UE, por forma a preservar o valor acrescentado europeu,

— garantir a qualidade das convenções de subvenção, evitando erros na identificação das entidades jurídicas, assegurando o cálculo correto das contribuições da UE e obtendo as garantias necessárias para o correto funcionamento das subvenções,

— detetar custos inelegíveis na fase de pagamento,

— detetar erros que afetem a legalidade e a regularidade das operações na fase de auditoria,

— aumentar a fiabilidade das informações fornecidas à Comissão.

Será ponderada a oportunidade para instituir opções de custos simplificados, sob reserva de uma avaliação positiva do custo-benefício quanto ao respetivo efeito sobre a taxa de erro, os custos dos controlos e a eficácia e eficiência dos controlos.

Nível de erro estimado

Calcula-se que o risco estimado no momento do pagamento e no momento do encerramento se mantenha abaixo de 2 % numa base anual, no mesmo intervalo que as taxas de erro observadas para o MIE2.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

As Direções-Gerais da Comissão responsáveis pelas ações financiadas ao abrigo do presente regulamento estão empenhadas em proteger os interesses financeiros da União, em conformidade com a estratégia antifraude da Comissão [COM(2019) 196 final] e o seu plano de ação revisto [COM(2023) 405 final].

As medidas antifraude abrangem, nomeadamente, a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilegais, controlos eficazes, a recuperação de verbas pagas indevidamente e, caso sejam detetadas irregularidades, sanções eficazes, proporcionais e dissuasivas, em conformidade com o Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho, o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho.

As DG MOVE e ENER, bem como a agência de execução CINEA, atualizaram as suas estratégias antifraude e planos de ação conexos a nível da DG que abrangem todo o ciclo de despesas, tendo em conta a proporcionalidade e a relação custo-benefício das medidas a adotar, prevendo uma avaliação dos riscos do programa.

Os três serviços assegurarão a aplicação da sua abordagem à gestão do risco de fraude para identificar áreas de elevado risco, tendo em consideração a análise da relação custo-benefício específica do setor pela DG e o trabalho de prevenção e de análise de risco de fraude do OLAF.

O acompanhamento administrativo dos contratos, das subvenções e dos pagamentos associados pertence ao âmbito de atribuições da CINEA. A estratégia antifraude é atualizada de dois em dois anos, tendo a última atualização ocorrido em 2024. A Agência desenvolve as suas próprias medidas antifraude, incluindo uma estratégia de auditoria *ex post* para avaliar a legalidade e a regularidade das transações subjacentes e recuperar as verbas pagas indevidamente. A CINEA está sujeita à auditoria anual do Tribunal de Contas Europeu sobre a exatidão e a veracidade das contas e a legalidade e regularidade das transações subjacentes (rendimentos e despesas), encontrando-se igualmente sujeita aos procedimentos de quitação do Parlamento Europeu e do Conselho da UE.

As convenções de subvenção e os contratos públicos celebrados pelas DG de execução ou pela CINEA baseiam-se em modelos normalizados, que definem as medidas antifraude geralmente aplicáveis, incluindo competências de auditoria, controlos no local e as inspeções supramencionadas. A Comissão, os seus representantes e o Tribunal de Contas dispõem de poderes para auditar, com base em documentos ou no local, todos os beneficiários de subvenções, contratantes e subcontratantes que tenham recebido fundos da União.

O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) está autorizado a efetuar inspeções e verificações no local em relação aos operadores económicos abrangidos direta ou indiretamente por tais financiamentos, em conformidade com os procedimentos estabelecidos no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, a fim de verificar a existência de fraudes, atos de corrupção ou quaisquer outras atividades ilegais lesivas dos interesses financeiros da União Europeia que estejam ligados a uma convenção ou decisão de subvenção ou a um contrato relativo a um financiamento concedido pela União. A Procuradoria Europeia (EPPO) terá os acessos necessários para exercer as suas competências em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1939 do Conselho.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas / Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das rubricas orçamentais correspondentes.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND[32]	de países da EFTA[33]	de países candidatos e países candidatos potenciais[34]	de outros países terceiros	outras receitas afetadas

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das rubricas orçamentais correspondentes.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND	de países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
2	05 01 01 – Despesas de apoio ao MIE (Transportes, Energia, Mobilidade Militar)	/ DND	NÃO	SIM	SIM	NÃO
2	05 02 01 01 – MIE — Transportes	DD	NÃO	SIM	SIM	NÃO
2	05 02 01 02 – MIE — Mobilidade Militar	DD	NÃO	SIM	SIM	NÃO

[32] DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.
[33] EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.
[34] Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

2	05 02 02 – MIE — Energia	DD	NÃO	SIM	SIM	NÃO

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

– ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais

– ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, como se explica seguidamente

3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	2

			Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP 2028-2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Dotações operacionais										
05 02 01 01 – MIE — Transportes	Autorizações	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Pagamentos	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – MIE — Mobilidade Militar	Autorizações	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Pagamentos	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – MIE — Energia	Autorizações	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Pagamentos	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos										
05 01 01	Despesas de apoio ao MIE (Transportes, Energia, Mobilidade Militar)	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

TOTAL das dotações para a DG MOVE/ENER	Autorizações	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
	Pagamentos	=2a+2b+3								

Rubrica do quadro financeiro plurianual	**4**	«Despesas administrativas»[35]

DG		Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**	**TOTAL QFP 2028-2034**
• Recursos humanos		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Outras despesas administrativas		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTAL DA DG MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[35] As dotações necessárias devem ser determinadas utilizando os valores dos custos médios anuais disponíveis na página Web BUDGpedia pertinente.

TOTAL das dotações da RUBRICA 4 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

		Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**	**TOTAL QFP 2028-2034**
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 4	Autorizações								
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos								

Em milhões de EUR (três casas decimais)

3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)

Os indicadores de realizações e de resultados para efeitos de acompanhamento dos progressos e realizações deste programa corresponderão aos indicadores comuns previstos no Regulamento (UE) [XXX]* do Parlamento Europeu e do Conselho [Regulamento Desempenho].

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

– ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

– ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, como se explica seguidamente

3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**	**TOTAL 2028-2034**
RUBRICA 4								
Recursos humanos	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Outras despesas administrativas	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Subtotal RUBRICA 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Com exclusão da RUBRICA 4								
Recursos humanos	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Outras despesas de natureza administrativa	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Subtotal com exclusão da RUBRICA 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTAL	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente na DG e, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos

– ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos

– ☒ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, como se explica seguidamente

3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado

Estimativa a expressar em termos de equivalente a tempo completo (ETC)

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegações da UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0	0	0	0
• Pessoal externo (em ETC)								
20 02 01 (AC, PND da «dotação global»)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, PND, e JPD nas delegações)		0	0	0	0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo	— na sede	0	0	0	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTAL		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Necessidades totais de recursos humanos

TOTAL DOTAÇÕES VOTADAS + RECEITAS AFETADAS EXTERNAS		Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)								
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegações da UE)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0	0	0	0
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo)								
20 02 01 (AC, PND da «dotação global»)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, PND, e JPD nas delegações)		0	0	0	0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo	— na sede	0	0	0	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0	0	0	0

Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 4	0	0	0	0	0	0	0
Despesas de apoio ao Secretariado para a Análise do Desempenho	40	40	40	40	40	40	40
TOTAL	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Tendo em conta a tensa situação global da rubrica 4, tanto em termos de pessoal como de dotações, as necessidades de recursos humanos serão cobertas por pessoal da DG já afetado à gestão da ação e/ou reafetado a nível da DG ou de outros serviços da Comissão.

Pessoal necessário para executar a proposta (em ETC):

•	• **A cobrir pelo pessoal atualmente disponível do quadro dos serviços da Comissão**	• **Pessoal adicional excecional***		
•	•	• **A financiar no âmbito da rubrica 7 ou Investigação**	**A financiar pela rubrica BA**	**A financiar por taxas**
Lugares do quadro de pessoal	61		Não aplicável.	
Pessoal externo (AC, PND, TT)	32		10*	

* Os 10 novos ETC correspondem aos 10 lugares a receber em 2028 para o Secretariado para análise do desempenho no âmbito da rubrica orçamental 02 01 21 02, tal como acordado pelos colegisladores durante as negociações do Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à realização do Céu Único Europeu (reformulação).

Descrição das tarefas a executar por:

Funcionários e agentes temporários	• Desenvolvimento de políticas e estratégia • Apoio a fóruns regionais e temáticos para a identificação de projetos de interesse comum e projetos de interesse mútuo • Coordenação e articulação com todas as partes interessadas (Estados-Membros, países terceiros, outras DG e outras instituições da UE, fóruns temáticos e regionais, etc.). • Elaboração do programa de trabalho • Processos de seleção • Gestão de convites anuais à apresentação de propostas e seleção de projetos para apoio financeiro da UE • Gestão operacional e financeira de projetos • Avaliações
Pessoal externo	• Apoio a fóruns regionais e temáticos para a identificação de projetos de interesse comum e projetos de interesse mútuo

	• Apoio aos processos de seleção • Apoio à gestão de convites anuais à apresentação de propostas e seleção de projetos para apoio financeiro da UE • Apoio à gestão financeira e de projetos • Apoio à organização das avaliações

3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais

TOTAL das dotações digitais e informáticas	Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**	**TOTAL QFP 2028-2034**
RUBRICA 4								
Despesas informáticas* (institucionais)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Subtotal RUBRICA 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Com exclusão da RUBRICA 4								
Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTAL	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

* As despesas informáticas no âmbito da RUBRICA 4 foram calculadas de acordo com as instruções da DG BUDG: número de ETC multiplicado por 8 200 EUR por ETC.

3.2.6. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual

A proposta é coerente com a proposta relativa ao QFP 2028-2034.

A proposta / iniciativa:

– ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros

– ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**	Total

Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

3.3. Impacto estimado nas receitas

– ☒ A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas

– ☐ A proposta / iniciativa tem o seguinte impacto financeiro:

  – ☐ nos recursos próprios

  – ☐ noutras receitas

  – ☐ indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta / iniciativa[36]						
		Ano **2028**	Ano **2029**	Ano **2030**	Ano **2031**	Ano **2032**	Ano **2033**	Ano **2034**
Artigo ….								

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar as rubricas orçamentais de despesas envolvidas.

Outras observações (por exemplo, método/fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

4. DIMENSÕES DIGITAIS

4.1. Requisitos de relevância digital

O Mecanismo Interligar a Europa (MIE) continuará a apoiar as ferramentas informáticas que se revelaram fundamentais para uma gestão eficiente e transparente dos projetos. Instrumentos como o Espaço Único de Intercâmbio de Dados Eletrónicos (SEDIA), o eGrants, o TENtec, o MAP-IT, o EMI-ECS, o QlikSense (ou outra solução de inteligência empresarial e análise de dados que apoie a visualização, a exploração e a análise de dados), a Plataforma de Transparência (TP Viewer), o CIRCABC, o EUSurvey e a ARACHNE são fundamentais a este respeito. Além disso, o MIE continuará a apoiar as atividades de

[36] No que respeita aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), os montantes indicados devem ser apresentados em termos líquidos, isto é, montantes brutos após dedução de 20 % a título de custos de cobrança.

execução da Comissão relacionadas com uma série de sistemas informáticos e ambientes de intercâmbio de informações previstos na legislação da UE e iniciativas como a ESSKY, PRIME KPI, o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo, eFTI, etc.

O SEDIA, através do portal Funding & Tenders, proporciona um ponto de entrada único para os processos de financiamento e contratação pública, centralizando os dados dos participantes e reduzindo o trabalho manual. O eGrants abrange todo o ciclo de vida das subvenções, assegurando a coerência e a rastreabilidade. O MAP-IT permite codificar indicadores qualitativos e quantitativos dos projetos para apoiar a apresentação de relatórios temáticos e a nível nacional. O CIRCABC facilita a gestão colaborativa de documentos com controlo de versões e acesso multilingue. O EUSurvey é utilizado para a recolha estruturada de dados, enquanto a ARACHNE reforça o acompanhamento dos projetos através da identificação de potenciais riscos de fraude através de dados e indicadores de risco enriquecidos.

O TENtec, sistema de informação para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), fornece mapas interativos e relatórios atualizados para apoiar a transparência, a tomada de decisões informadas e a sensibilização do público. O TENtec recolhe e armazena informações geográficas, financeiras e históricas sobre a infraestrutura da rede de transportes da UE e dos seus países vizinhos para efeitos de planeamento, tomada de decisões políticas e acompanhamento da execução do programa da RTE-T. O TENtec é um sistema exigido pelo Regulamento (UE) 2024/1679. Desenvolvido com os Estados-Membros e as partes interessadas, proporciona uma panorâmica abrangente da política da RTE-T, ajuda ao acompanhamento dos projetos e apoia a modelização dos transportes e o planeamento futuro. O TENtec inclui igualmente dados sobre a mobilidade militar e a infraestrutura para combustíveis alternativos, ambos subjacentes a prioridades políticas pertinentes, e é suscetível de ter em conta vários tipos de dados políticos que exigem geolocalização.

Associado ao TENtec, o Observatório Europeu dos Combustíveis Alternativos (EAFO) é um instrumento informático fundamental para apoiar o acompanhamento da transição para a mobilidade sustentável, tal como estabelecido, por exemplo, no Regulamento (UE) 2023/1804 relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. O EAFO fornece dados e estatísticas abrangentes e atualizados sobre a infraestrutura para combustíveis alternativos, a adoção de veículos e as medidas políticas nacionais em toda a UE. O EAFO serve de ferramenta informática de apoio ao cumprimento das obrigações jurídicas decorrentes do Regulamento (UE) 2023/1804, como o ponto de acesso comum da UE a dados sobre combustíveis alternativos.

O EMI-ECS é uma ferramenta informática utilizada para a seleção e contratação de peritos externos envolvidos na avaliação das propostas. O QlikSense é uma ferramenta utilizada para as estatísticas e o acompanhamento de projetos. A Plataforma de Transparência e o TP Viewer são ferramentas utilizadas para fornecer ao público informações e estatísticas sobre os projetos financiados.

A plataforma do Céu Único Europeu (ESSKY) apoia as partes interessadas na execução do sistema de desempenho e regime de tarifação do Céu Único Europeu (SES). Permite o acesso a informações pertinentes através de bibliotecas e oferece a funcionalidade de apresentação de documentos.

O sistema de indicadores-chave de desempenho da plataforma para os gestores europeus da infraestrutura ferroviária (PRIME KPI) permite o acompanhamento dos indicadores-chave de desempenho relacionados com o transporte ferroviário. Proporciona uma plataforma de

comunicação de informações aos gestores de infraestruturas.

O sistema de gestão das credenciais de segurança dos STI-C da União Europeia (EU CCMS) apoia a implantação de sistemas e tecnologias STI-C na Europa. Baseia-se em elementos centrais para apoiar a interoperabilidade segura a nível europeu. A Diretiva 2010/40/UE relativa aos sistemas de transporte inteligentes define as funções da Comissão no sistema de gestão das credenciais de segurança da UE.

O ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo foi criado pelo Regulamento (UE) 2019/1239 e constitui um quadro jurídico e técnico para harmonizar o intercâmbio de formalidades administrativas entre os operadores e as autoridades marítimas durante uma escala portuária na UE. Consiste numa rede de plataformas nacionais únicas para o setor marítimo, complementada por componentes e serviços informáticos comuns geridos pela Comissão.

O ambiente de intercâmbio de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI) é uma arquitetura informática descentralizada à escala da UE, criada pelo Regulamento (UE) 2020/1056. Apoiará o intercâmbio de informações entre os operadores e as autoridades competentes para verificar o cumprimento de seis regulamentos e diretivas da UE no domínio dos transportes, bem como de mais de 170 atos jurídicos nacionais que regulam o transporte de mercadorias nos Estados-Membros.

A solução de corredores verdes Galileo acompanha a situação do tráfego nas passagens de fronteira da RTE-T no caso do transporte rodoviário de mercadorias e o tempo de viagem no caso do transporte ferroviário de mercadorias nos corredores da RTE-T. Proporciona aos guardas de fronteira e aos transportadores visibilidade quanto à situação na fronteira, permitindo-lhes ver quais as fronteiras que estão mais sobrecarregadas. Os corredores verdes Galileo permitem que as fronteiras cumpram os requisitos dos «corredores verdes», permitindo um fluxo de tráfego inferior a 15 minutos.

O espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade (EMDS) deverá permitir a descoberta e a partilha de dados a partir de fontes de dados existentes e futuras sobre transportes e mobilidade. Na Comunicação sobre o EMDS [COM(2023) 751 final], a Comissão sublinhou que uma das suas principais componentes é um portal de (meta)dados em que todos os ecossistemas de dados pertinentes poderiam partilhar metadados dos tipos de dados que gerem e as respetivas condições de acesso.

4.2. Dados

As ferramentas digitais apoiadas pelo MIE são de natureza muito diferente, dizendo respeito a diferentes modos de transporte e a diferentes intervenientes que trocam informações (serviços da Comissão, beneficiários, autoridades nacionais, parceiros comerciais, etc.). Por conseguinte, as ferramentas tratam também uma vasta gama de dados diferentes. Em geral, seguem o princípio da declaração única, assegurando a máxima reutilização dos dados e evitando a sua introdução repetitiva, ao mesmo tempo que partilham os dados de forma segura e protegida.

4.3. Soluções digitais

Todas as ferramentas descritas visam promover a coerência, aumentar a eficiência e assegurar a interoperabilidade, reforçando assim a qualidade global dos processos subjacentes aos serviços da Comissão relacionados com o MIE e apoiando a boa execução

do mercado único.

4.4. Avaliação da interoperabilidade

Todas as ferramentas digitais descritas já estão a ser utilizadas pelas partes interessadas. Demonstram uma forte interoperabilidade através de técnicas normalizadas de intercâmbio de informações.

No que diz respeito ao espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade, a Comissão está a trabalhar nos pormenores da sua implantação.

4.5. Medidas de apoio à execução digital

As ferramentas digitais descritas funcionam eficazmente e eventuais alterações ou melhorias futuras serão aplicadas de forma controlada e faseada, a fim de assegurar a continuidade e evitar qualquer perturbação das operações ou da aplicação do regulamento.