Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B REGULAMENTO (UE) N.º 1316/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 11 de dezembro de 2013

que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 348 de 20.12.2013, p. 129)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento Delegado (UE) n.º 275/2014 da Comissão de 7 de janeiro de 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

REGULAMENTO (UE) N.º 1316/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 11 de dezembro de 2013

que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 172.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após 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 ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) A fim de alcançar um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e de estimular a criação de emprego, segundo os objetivos da estratégia Europa 2020, a União precisa de infraestruturas modernas e com elevado nível de desempenho que contribuam para a interligação e integração da União e de todas as suas regiões, nos setores dos transportes, das telecomunicações e da energia. Essas ligações deverão contribuir para melhorar a livre circulação de pessoas, bens, capitais e serviços. As redes transeuropeias deverão facilitar as ligações transfronteiras, promover uma maior coesão económica, social e territorial, e contribuir para uma economia social de mercado mais competitiva e para a luta contra as alterações climáticas.

(2) A criação do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) estabelecido pelo presente regulamento visa acelerar os investimentos no domínio das redes transeuropeias e mobilizar os financiamentos provenientes dos setores público e privado, reforçando simultaneamente a segurança jurídica e respeitando o princípio da neutralidade tecnológica. O MIE deverá permitir criar sinergias entre os setores dos transportes, telecomunicações e energia, reforçando assim a eficiência da intervenção da União e possibilitando uma otimização dos custos de aplicação.

([1]) JO C 143 de 22.5.2012, p. 116.
([2]) JO C 277 de 13.9.2012, p. 125.
([3]) Posição do Parlamento Europeu de 19 de novembro de 2013 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

▼B

(3) Segundo a Comissão, as necessidades de investimento estão avaliadas em 970 000 000 000 EUR até 2020 para as redes transeuropeias nos setores dos transportes, telecomunicações e energia.

(4) O presente regulamento estabelece, para a execução do MIE no período de 2014 a 2020, um enquadramento financeiro de 33 242 259 000 EUR a preços correntes, que constitui o montante de referência privilegiada, na aceção do ponto 17 do Acordo Interinstitucional de 2 de dezembro de 2013 de 2013 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira ([1]), para o Parlamento Europeu e para o Conselho durante o processo orçamental anual.

(5) A fim de otimizar a utilização dos recursos orçamentais afetados ao MIE, a Comissão, após a avaliação intercalar do MIE, deverá ter a possibilidade de propor a transferência de dotações entre os setores dos transportes, telecomunicações e energia; esta proposta deverá ficar sujeita ao processo orçamental anual.

(6) O montante de 11 305 500 000 EUR a preços correntes transferido do Fundo de Coesão criado pelo Regulamento (UE) n.º 1301/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) só deverá ser utilizado para autorizar dotações orçamentais para instrumentos financeiros ao abrigo do presente regulamento a partir de 1 de janeiro de 2017.

(7) A criação de redes de infraestruturas de transportes e energia eficientes é uma das 12 ações-chave identificadas pela Comissão na sua Comunicação de 13 de abril de 2011, intitulada "Ato para o Mercado Único – Doze alavancas para estimular o crescimento e reforçar a confiança mútua: "Juntos para um novo crescimento".

(8) A Comissão comprometeu-se a integrar as políticas no domínio das alterações climáticas nos programas de despesas da União e destinar pelo menos 20 % do orçamento da União aos objetivos em matéria de clima. É importante garantir que a atenuação dos efeitos das alterações climáticas e a adaptação a essas mesmas alterações, assim como a prevenção e a gestão dos riscos, sejam promovidas na preparação, conceção e execução dos projetos de interesse comum. Os investimentos em infraestruturas abrangidos pelo presente regulamento deverão contribuir para promover a transição para uma economia e uma sociedade hipocarbónicas e capazes de resistir às alterações climáticas e às catástrofes, tendo em consideração as especificidades das regiões com desvantagens naturais e demográficas, nomeadamente as regiões ultraperiféricas e insulares. Nos setores dos transportes e da energia, em particular, o MIE deverá contribuir para alcançar os objetivos de médio e longo prazo da União relativos à descarbonização.

([1]) JO C 420 de 20.12.2013, p. 1.
([2]) Regulamento (UE) n.º 1301/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, sobre o Fundo de Coesão e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1084/2006 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 289).

▼B

(9) O Parlamento Europeu, na sua Resolução de 8 de junho de 2011 sobre "Investir no futuro: um novo Quadro Financeiro Plurianual (QFP) para uma Europa competitiva, sustentável e inclusiva" ([1]), sublinhou a importância de garantir a rápida execução da Agenda Digital da União e de prosseguir os esforços no sentido da consecução, até 2020, do objetivo de tornar a Internet de elevado débito acessível a todos os cidadãos da União, inclusivamente nas regiões menos desenvolvidas. O Parlamento Europeu sublinhou igualmente que o investimento em infraestruturas de transportes eficazes era fundamental para permitir à Europa defender a sua competitividade e abrir caminho ao pós-crise e ao crescimento económico a longo prazo e que a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) era vital para garantir o correto funcionamento do mercado interno e fornecer um importante valor acrescentado europeu. O Parlamento Europeu declarou que, na sua opinião, a RTE-T deve, nessa ótica, ser uma prioridade fundamental do QFP, que também deve prever um aumento dos fundos para a RTE-T. Além disso, o Parlamento Europeu frisou a necessidade de maximizar o impacto do financiamento concedido pela União e as possibilidades oferecidas pelo Fundo de Coesão e os Fundos Europeus Estruturais e de Investimento e pelos instrumentos financeiros para financiar projetos europeus fundamentais de infraestruturas energéticas prioritárias, nacionais e transfronteiras, tendo ainda sublinhado a necessidade de atribuir fundos substanciais do orçamento da União a instrumentos financeiros neste domínio.

(10) A fim de financiar as infraestruturas nas regiões transfronteiriças, no quadro do desenvolvimento das redes no seu conjunto, deverão ser incentivadas as sinergias entre os instrumentos financeiros do MIE e outros fundos da União.

(11) Em 28 de março de 2011, a Comissão adotou o Livro Branco intitulado "Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos" (o "Livro Branco"). O Livro Branco traça como objetivo reduzir, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa ("GEE") do setor dos transportes em, pelo menos, 60 % em relação aos níveis de 1990. No que respeita às infraestruturas, o Livro Branco defende o estabelecimento de uma "rede principal" transeuropeia multimodal de transportes totalmente funcional até 2030. A interoperabilidade pode ser promovida por soluções inovadoras que melhorem a compatibilidade entre os diferentes sistemas. O Livro Branco pretende também otimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida de modos de transporte menos energívoros. Os objetivos que o Livro Branco estabelece para a política da RTE-T são, pois, os seguintes: transferir para outros modos de transporte, até 2030, 30 % do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50 % até 2050; triplicar, até 2030, a extensão da rede ferroviária de alta velocidade existente e, até 2050, conseguir que o transporte de médio curso de passageiros se efetue maioritariamente por caminho-de-ferro; até 2050, ligar todos os aeroportos da rede principal à rede ferroviária; assegurar que todos os portos marítimos tenham ligações à rede ferroviária e, se possível, ao sistema de vias navegáveis interiores, para o transporte de mercadorias.

([1]) JO C 380 E de 11.12.2012, p. 89.

▼B

(12) O Parlamento Europeu, na sua Resolução de 6 de julho de 2010 sobre um futuro sustentável para os transportes ([1]), realçou que uma política de transportes eficiente exige um quadro financeiro adequado aos novos desafios e que, para isso, os recursos atualmente consagrados aos transportes e à mobilidade deverão ser aumentados; além disso, considerou ser necessário criar um mecanismo para coordenar e otimizar a utilização das diferentes fontes de financiamento dos transportes e do conjunto de meios e mecanismos financeiros disponíveis a nível da União.

(13) O Conselho, nas suas conclusões de 11 de junho de 2009 relativas à revisão da política da RTE-T, reafirmou a necessidade de se prosseguirem os investimentos em infraestruturas de transporte para garantir o correto desenvolvimento da RTE-T em todos os modos de transporte, como base para o mercado interno e a competitividade, a coesão económica, social e territorial da União e a sua ligação aos países vizinhos, com ênfase no valor acrescentado europeu que isso traria. O Conselho sublinhou também a necessidade de a União disponibilizar os recursos financeiros necessários para estimular os investimentos em projetos RTE-T e, em particular, a necessidade de conciliar o apoio financeiro adequado do orçamento da RTE-T para os projetos prioritários que envolvem troços transfronteiras pertinentes e cuja execução se prolongará para além de 2013 com os condicionalismos institucionais do programa do QFP. Na perspetiva do Conselho, as abordagens baseadas nas parcerias público-privadas deverão ser mais desenvolvidas e apoiadas neste contexto, sempre que adequado.

(14) Com base nos objetivos estabelecidos pelo Livro Branco, as orientações para a RTE-T, constantes do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), identificam a infraestrutura da RTE-T, especificam os requisitos a cumprir por essa infraestrutura e preveem medidas para a sua execução. Essas orientações preveem, nomeadamente, a conclusão da rede principal até 2030 através da criação de novas infraestruturas e da modernização e reabilitação substanciais das infraestruturas existentes.

(15) Com base numa análise dos projetos dos Estados-Membros para as infraestruturas de transporte, a Comissão estima que as necessidades de investimento em transportes ascendam a 500 000 000 000 EUR na totalidade da rede RTE-T no período de 2014–2020, dos quais se estima que cerca de 250 000 000 000 EUR deverão ser investidos na rede principal da RTE-T.

(16) O alinhamento geográfico dos corredores da rede previstos noAnexo I, Parte I, do presente regulamento pelos corredores de transporte ferroviário de mercadorias previstos no Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) deverá ser assegurado sempre que necessário, tendo em consideração os objetivos dos respetivos instrumentos, a fim de reduzir os encargos administrativos e simplificar o desenvolvimento e

([1]) JO C 351 E de 2.12.2011, p. 13.

([2]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (Ver página 1 do presente Jornal Oficial).

([3]) Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

▼B

a utilização das infraestruturas ferroviárias. Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias deverão ficar exclusivamente abrangidos pelas disposições do Regulamento (UE) n.º 913/2010, inclusive no que respeita a alterações ao alinhamento dos referidos corredores.

(17) No quadro da revisão da política para a RTE-T, lançada em fevereiro de 2009, foi criado um grupo de peritos com a missão específica de dar apoio à Comissão e de estudar a questão da estratégia de financiamento e as perspetivas financeiras para a RTE-T. O grupo de peritos n.º 5 aproveitou a experiência de peritos externos de vários domínios: gestores de infraestruturas, responsáveis pelo planeamento de infraestruturas, representantes das administrações nacionais, regionais e locais, peritos em ambiente, académicos e representantes do setor privado. O relatório final do grupo de peritos n.º 5 ([1]), adotado em julho de 2010, contém 40 recomendações, algumas das quais foram tidas em conta no presente regulamento. Esse relatório recomenda, nomeadamente, que a Comissão forneça um quadro normalizado para a combinação de subvenções da União e Parcerias Público-PrivadasRTE-T ("PPP"), abrangendo tanto os fundos ao abrigo da política de coesão como o orçamento da RTE-T.

(18) A experiência com o QFP (2007-2013) mostra que alguns Estados-Membros, que são elegíveis para o Fundo de Coesão, enfrentam obstáculos significativos ao cumprimento dos prazos de execução de projetos complexos de infraestruturas de transporte transfronteiras com um elevado valor acrescentado europeu, bem como a uma utilização eficiente dos fundos da União. Por conseguinte, para ajudar à conclusão dos projetos no setor dos transportes, – em particular – os projetos transfronteiras com elevado valor acrescentado europeu, parte das verbas do Fundo de Coesão (11 305 500 000 EUR) deverá ser transferida para financiar projetos na rede principal de transportes ou projetos na área dos transportes relacionados com prioridades horizontais nos Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão no âmbito do MIE. Numa fase inicial, a seleção dos projetos elegíveis para financiamento deverá realizar-se respeitando as dotações nacionais previstas pelo Fundo de Coesão. A Comissão deverá ajudar os Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão nos seus esforços para elaborar uma carteira adequada de projetos, em especial reforçando a capacidade institucional das administrações públicas em causa e organizando convites adicionais à apresentação de propostas, garantindo ao mesmo tempo um processo transparente de seleção dos projetos.

(19) O montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão para ser gastos, exclusivamente, nos Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão, não deverá ser utilizado para financiar ações com sinergias entre setores dos transportes, telecomunicações e energia que contribuam para projetos de interesse comum resultantes de convites multissetoriais à apresentação de propostas.

(20) A capacidade institucional e administrativa é um requisito prévio essencial para a prossecução efetiva dos objetivos do MIE. A Comissão deverá, na medida do possível, oferecer meios de apoio adequados para permitir a conceção e execução de projetos no Estado-Membro em causa.

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

▼B

(21) Na sua Comunicação de 17 de novembro de 2010 intitulada "Prioridades em infraestruturas energéticas para 2020 e mais além — Matriz para uma rede europeia integrada de energia", a Comissão identificou os corredores prioritários necessários para que a União cumpra os seus ambiciosos objetivos em matéria de energia e de clima até 2020, para efeitos de concluir o mercado interno da energia, garantir a segurança do aprovisionamento e permitir a integração das fontes de energia renováveis e preparar as redes para uma maior descarbonização do sistema energético após 2020.

(22) São necessários grandes investimentos para modernizar e expandir a infraestrutura energética da Europa e interligar as redes através das fronteiras, pondo termo ao isolamento energético dos Estados-Membros, por forma a realizar os objetivos da política da União em matéria de energia e clima – a competitividade, a sustentabilidade e a segurança do aprovisionamento – de um modo eficaz e económico. Segundo as estimativas da Comissão, será necessário, até 2020, um investimento em infraestruturas energéticas de 1 000 000 000 EUR, incluindo um investimento de cerca de 200 000 000 000 EUR para infraestruturas de transporte e armazenamento de eletricidade e gás consideradas de relevância europeia. Segundo o documento de trabalho da Comissão intitulado "Energy infrastructure investment needs and financing requirements" [Necessidades de investimento em infraestruturas energéticas e requisitos de financiamento], entre os projetos de relevância europeia, cerca de 100 000 000 000 EUR de investimentos estão em risco de não se concretizar devido a obstáculos relacionados com a concessão de licenças, com a regulamentação e com o financiamento.

(23) A urgência em construir a infraestrutura energética do futuro e o aumento significativo dos volumes de investimento comparado com as tendências passadas impõem uma mudança radical do modo como a infraestrutura energética é financiada a nível da União. Nas suas conclusões de 28 de fevereiro de 2011, o Conselho aprovou os corredores energéticos como prioridades para a Europa.

(24) No que toca ao setor da energia, o Conselho Europeu de 4 de fevereiro 2011 apelou à Comissão para que simplificasse e melhorasse os procedimentos de autorização e promovesse um quadro regulamentar capaz de atrair investimentos. O Conselho Europeu sublinhou que o grosso dos investimentos terá de provir do mercado, que recuperará os custos através das tarifas. O Conselho Europeu reconheceu que é necessário financiamento público para os projetos que são indispensáveis na perspetiva da segurança do aprovisionamento ou da solidariedade e que não conseguem atrair financiamento no mercado. Além disso, salientou a necessidade de modernizar e alargar as infraestruturas europeias no setor da energia e interligar as redes além-fronteiras, para assegurar que a solidariedade entre Estados-Membros se torne operacional, para que surjam vias de abastecimento/trânsito e fontes de energia alternativas e para que sejam desenvolvidas fontes de energia renováveis que possam competir com as fontes tradicionais. Insistiu em que o mercado interno da energia deveria ser plenamente realizado até 2014 por forma a permitir que o gás e a eletricidade circulem livremente e em que, após 2015, nenhum Estado-Membro deveria ficar isolado das redes europeias de gás e de eletricidade nem ver a sua segurança energética posta

▼B

em perigo devido à falta de conexões adequadas. Os dois primeiros programas anuais de trabalho adotados no âmbito do presente regulamento deverão dar prioridade a projetos de interesse comum e ações conexas com o objetivo de pôr termo ao isolamento energético e eliminar os estrangulamentos da infraestrutura energética, a fim de prosseguir a realização do mercado interno da energia.

(25) O Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) identifica as prioridades das infraestruturas energéticas transeuropeias, as quais deverão ser realizadas até 2020 para cumprir os objetivos da política da União Europeia em matéria de energia e de clima, estabelece regras para a identificação dos projetos de interesse comum necessários para realizar essas prioridades e prevê medidas no domínio da concessão de licenças, do envolvimento do público e da regulação a fim de acelerar e/ou facilitar a execução desses projetos, incluindo critérios para a elegibilidade geral desses projetos para ajuda financeira da União.

(26) As telecomunicações estão a transformar-se cada vez mais em infraestruturas baseadas na Internet, em que as infraestruturas de redes de banda larga catalisam a utilização dos serviços digitais num vasto leque de atividades da sociedade. A Internet está a converter-se na plataforma dominante para a comunicação, a atividade empresarial, a oferta de serviços públicos e privados e a coesão social e cultural. Além disso, a nebulosa computacional e o software enquanto serviço emergem como os novos paradigmas da computação. Por conseguinte, a disponibilidade a nível transeuropeu de acesso universal e rápido à Internet, e de serviços digitais inovadores, é essencial para o crescimento económico e para o mercado único.

(27) As redes Internet modernas e rápidas constituem uma infraestrutura crucial para o futuro, em termos de conectividade das empresas europeias, em particular as pequenas e médias empresas (PME), que pretendam utilizar a nebulosa computacional para melhorar a sua eficiência em termos de custos. Para evitar a duplicação de infraestruturas, prevenir a deslocação do investimento privado e melhorar o reforço da capacidade para criar novas oportunidades de investimento e promover a execução de medidas de redução dos custos, deverão ser tomadas medidas para melhorar a coordenação do apoio da União à banda larga através do MIE e o apoio à banda larga proveniente de todas as restantes fontes disponíveis, nomeadamente através dos planos nacionais de banda larga.

(28) A estratégia Europa 2020 apela à aplicação da Agenda Digital para a Europa, que estabelece um quadro legal estável para estimular os investimentos numa infraestrutura de Internet de alta velocidade aberta e concorrencial e em serviços conexos. O objetivo da Europa deverá consistir em dispor da banda larga mais rápida do mundo até 2020, com base em tecnologias de ponta.

([1]) Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2013, relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias e que revoga a Decisão n.º 1364/2006/CE e altera os Regulamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 e (CE) n.º 715/2009 (JO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

▼B

(29) Em 31 de maio de 2010, o Conselho concluiu que a União deveria investir os recursos necessários no desenvolvimento de um mercado único digital baseado numa Internet rápida e ultrarrápida e em aplicações interoperáveis, e reconheceu que o investimento eficiente e competitivo em redes de banda larga da próxima geração seria necessário para a inovação, a diversificação da escolha para os consumidores e a competitividade da União, e poderia proporcionar melhor qualidade de vida – traduzida, por exemplo, em melhores cuidados de saúde, transportes mais seguros, novas oportunidades em matéria de meios de comunicação social e um acesso mais fácil a bens, serviços e conhecimentos, especialmente a nível transfronteiras.

(30) O setor privado deverá assumir a liderança na implantação e modernização das redes de banda larga, apoiado por um enquadramento regulamentar que favoreça a concorrência e o investimento. Se o investimento privado for insuficiente, os Estados-Membros deverão envidar os esforços necessários para cumprir as metas da Agenda Digital. A assistência financeira pública para a banda larga deverá limitar-se a instrumentos financeiros para programas ou iniciativas que incidam em projetos que não possam ser financiados exclusivamente pelo setor privado, a confirmar por uma avaliação ex ante que identifique imperfeições do mercado ou situações de investimento insuficiente.

(31) Consequentemente, é essencial estimular, em conformidade com o princípio da neutralidade tecnológica, as implantações à escala da União de redes de banda larga rápida e ultrarrápida e facilitar o desenvolvimento e a implantação de serviços digitais transeuropeus. O investimento público em redes de banda larga rápida e ultrarrápida, através de instrumentos financeiros, não deverá resultar em distorções do mercado nem criar desincentivos ao investimento. Deverá ser utilizado para atrair investimentos privados e apenas nos casos em que haja falta de interesse comercial em investir.

(32) É necessário utilizar vários métodos de execução, que exigem diferentes taxas de financiamento e instrumentos financeiros para aumentar a eficiência e o impacto da ajuda financeira da União, encorajar o investimento privado e responder às necessidades específicas de cada projeto.

(33) Um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às orientações para as redes transeuropeias no domínio da infraestrutura das telecomunicações identificará os critérios segundo os quais os projetos de interesse comum podem beneficiar de apoio financeiro ao abrigo do presente regulamento.

(34) O Horizonte 2020 – o programa-quadro de investigação e inovação ([1]) – concentrar-se-á, designadamente, na resposta aos desafios societais (por exemplo, através de transportes inteligentes, ecológicos, acessíveis e integrados, energia segura, limpa e eficiente, e saúde, administração pública e desenvolvimento sustentável baseados nas tecnologias da informação e das comunicações) para responder diretamente aos desafios identificados

([1]) Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Horizonte 2020 – Programa-Quadro de Investigação e Inovação (2014-2020) e que revoga a Decisão n.º 1982/2006/CE (JO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

▼B

na estratégia Europa 2020 através do apoio a atividades que cobrem todo o espetro, desde a investigação até ao mercado. O Horizonte 2020 apoiará todas as etapas da cadeia de inovação, em especial as atividades mais próximas do mercado, prevendo inclusivamente instrumentos financeiros inovadores. Com o objetivo de garantir que o financiamento da União tenha um maior impacto, e para garantir a coerência, o MIE desenvolverá sinergias estreitas com o Horizonte 2020.

(35) Na sua Comunicação de 20 de julho de 2010 intitulada "Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020", a Comissão estabeleceu um quadro de medidas políticas em prol de infraestruturas seguras como elemento fundamental para reduzir o número de vítimas de acidentes de viação em 50 % até 2020. O MIE deverá, por conseguinte, garantir que os pedidos de financiamento pela União cumprem os requisitos, recomendações e objetivos de segurança estabelecidos em toda a legislação da União em matéria de segurança rodoviária. A avaliação do desempenho do MIE deverá ter em conta a redução do número de vítimas de acidentes de viação na rede rodoviária da União.

(36) A União e a maioria dos Estados-Membros são Partes na Convenção das Nações Unidas sobre os direitos das pessoas com deficiência, estando os restantes Estados-Membros em vias de a ratificar. É importante que, na execução dos projetos e nas suas especificações, seja tida em conta a acessibilidade para as pessoas com deficiência, mencionada nessa Convenção.

(37) Embora uma parte significativa do investimento no âmbito da estratégia Europa 2020 possa provir dos mercados e ser incentivada por medidas de regulação, os desafios do financiamento podem exigir intervenções do setor público e o apoio da União sob forma de subvenções e de instrumentos financeiros inovadores.

(38) A fim de otimizar a utilização do orçamento da União, as subvenções deverão ser direcionadas para os projetos que recebam financiamento insuficiente do setor privado.

(39) Os projetos no setor ferroviários não deverão ser excluídos da concessão de subvenções ao abrigo do presente regulamento, na medida em que geram receitas resultantes de taxas obrigatórias ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(40) As medidas de caráter orçamental em muitos Estados-Membros levarão, ou já levaram, as autoridades públicas a reavaliar os seus programas de investimento em infraestruturas. Neste contexto, as PPP têm sido consideradas um meio eficaz para executar projetos de infraestruturas que garantam a realização de objetivos políticos como o combate às alterações climáticas, a promoção das fontes de energia alternativas, assim como da eficiência na utilização da energia e dos recursos, o apoio a transportes sustentáveis e a implantação de redes de banda larga. Na sua Comunicação

([1]) Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

▼B

de 19 de novembro de 2009 intitulada "Mobilizar o investimento privado e público com vista ao relançamento da economia e à mudança estrutural a longo prazo: desenvolver parcerias público--privadas", a Comissão comprometeu-se a melhorar o acesso ao financiamento para estas parcerias, alargando o âmbito de aplicação dos instrumentos financeiros existentes.

(41) Na sua Comunicação de 19 de outubro de 2010 intitulada"A Reapreciação do Orçamento da UE", a Comissão sublinhou que a norma para os projetos com potencial comercial a longo prazo deverá ser a utilização dos fundos da União em parceria com os setores financeiro e bancário, em particular o Banco Europeu de Investimento e as instituições financeiras públicas dos Estados--Membros, mas também com outras instituições financeiras internacionais e o setor financeiro privado, inclusive a nível nacional e regional.

(42) Os instrumentos financeiros deverão ser utilizados para responder a necessidades específicas do mercado, para a adoção de medidas que tenham um claro valor acrescentado europeu e sejam coerentes com os objetivos do MIE, e não deverão barrar o caminho ao financiamento privado. Deverão ainda reforçar o efeito de alavanca da despesa do orçamento da União e alcançar um efeito multiplicador mais elevado em termos de atração de financiamento proveniente do setor privado. Isto é especialmente importante num contexto de dificuldades de acesso ao crédito e de restrições às finanças públicas, e devido à necessidade de apoiar a recuperação económica europeia. Antes de decidir utilizar instrumentos financeiros, a Comissão deverá efetuar uma avaliação ex ante do instrumento em causa, conforme exigido pelo Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(43) Na estratégia Europa 2020, a Comissão comprometeu-se a mobilizar instrumentos financeiros da União no quadro de uma estratégia de financiamento coerente que reúna fundos da União e fundos nacionais públicos e privados para as infraestruturas. A justificação para isso reside no facto de, em muitos casos, as situações de investimento insuficiente e as imperfeições do mercado poderem ser combatidas mais eficazmente através de instrumentos financeiros do que através de subvenções.

(44) O MIE deverá propor instrumentos financeiros para promover a participação substancial de investidores e instituições financeiras do setor privado nos investimentos em infraestruturas. Para serem suficientemente atraentes para o setor privado, os instrumentos financeiros deverão ser concebidos e aplicados tendo na devida conta a simplificação e a redução dos encargos administrativos, mas deverão ser também capazes de responder de um modo flexível às necessidades de financiamento identificadas. A conceção destes instrumentos deverá basear-se na experiência adquirida com a aplicação dos instrumentos financeiros do QFP (2007–2013), como o instrumento das garantias de empréstimo para os projetos RTE-T (LGTT), o Mecanismo de Financiamento com Partilha de Riscos (RSFF), o Fundo Europeu 2020 para a energia, as alterações climáticas e as infraestruturas ("Fundo Marguerite") e a Iniciativa "Europa 2020-obrigações para o financiamento de projetos".

([1]) Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n. ° 1605/2002 (JO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

▼B

(45) Deverão ser exploradas as potencialidades de instrumentos financeiros inovadores, como as obrigações para financiamento de projetos, para apoiar o financiamento das infraestruturas de transportes com valor acrescentado europeu, em consonância com os resultados das avaliações ex ante e de outras avaliações conexas, em especial a avaliação independente da iniciativa "Europa 2020– obrigações para o financiamento de projetos", a efetuar em 2015.

(46) A fim de otimizar a utilização dos recursos orçamentais afetados ao MIE, a Comissão deverá assegurar a continuidade de todos os instrumentos financeiros criados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e o instrumento de partilha de risco para as obrigações para financiamento de projetos criadas ao abrigo da Decisão 1639/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), no quadro dos instrumentos financeiros de dívida ou de capital que lhes sucederão ao abrigo do presente regulamento, com base numa avaliação ex ante, conforme previsto no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

(47) Ao selecionar a forma mais eficaz de assistência financeira, devem ser devidamente consideradas as características específicas do setor e dos projetos elegíveis. Para permitir a utilização mais eficiente do orçamento da União e aumentar o efeito multiplicador da assistência financeira da União, no que toca ao setor da energia, a Comissão deverá, tanto quanto possível e sob reserva de adoção pelo mercado, procurar dar prioridade ao recurso a instrumentos financeiros, sempre que adequado, respeitando o limite máximo para a utilização de instrumentos financeiros em conformidade com o presente regulamento. Os promotores de projetos de energia deverão ser incentivados a explorar a possibilidade de utilizar instrumentos financeiros antes de requererem a concessão de subvenções para obras. A este respeito, a Comissão deverá dar o apoio adequado à maximização do recurso a instrumentos financeiros.

(48) Os projetos de interesse comum nos domínios da eletricidade, do gás natural, do petróleo e do dióxido de carbono deverão ser elegíveis para receber assistência financeira da União para estudos e, em determinadas condições, para obras, sob a forma de subvenções ou sob a forma de instrumentos financeiros inovadores. Assegurar-se-á, assim, a possibilidade de fornecer um apoio personalizado aos projetos de interesse comum que não sejam viáveis no âmbito do quadro regulamentar e das condições de mercado existentes. No domínio da energia, importa evitar qualquer distorção da concorrência, nomeadamente entre projetos que contribuam para a concretização do mesmo corredor prioritário da União. Essa assistência financeira deverá assegurar as sinergias necessárias com os Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, que financiarão as redes inteligentes de distribuição de energia de importância local ou regional. Os investimentos em projetos de interesse comum obedecem a um raciocínio de três etapas. Em primeiro lugar, o mercado deverá ter prioridade para investir. Em segundo lugar, se o mercado não realizar os investimentos, deverão ser exploradas soluções regulamentares, se necessário,

([1]) Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia (JO L 162 de 22.6.2007, p. 1).

([2]) Decisão n.º 1639/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 2006, que institui um Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação (2007-2013) (JO L 310 de 9.11.2006, p. 15).

▼B

ajustando o quadro regulamentar pertinente e garantindo a sua correta aplicação. Em terceiro lugar, se as duas etapas anteriores não forem suficientes para realizar os necessários investimentos em projetos de interesse comum, poderá ser concedida assistência financeira da União se o projeto de interesse comum preencher os critérios de elegibilidade aplicáveis.

(49) Por força do disposto no artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 347/2013, todos os projetos de interesse comum pertencentes às categorias definidas no Anexo II, pontos 1, 2 e 4, desse Regulamento são elegíveis para assistência financeira da União sob a forma de subvenções para estudos e de instrumentos financeiros. As subvenções para obras podem ser utilizadas para as ações que contribuam para os projetos de interesse comum que, nos termos do artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 347/2013, demonstrem, em especial, efeitos externos positivos significativos e que não sejam comercialmente viáveis, de acordo com o plano de atividades do projeto e com outras avaliações realizadas, em especial por potenciais investidores, por credores ou pelas entidades reguladoras nacionais.

(50) Para garantir a diversificação setorial dos beneficiários dos instrumentos financeiros e para encorajar a diversificação geográfica gradual pelos diversos Estados-Membros, e dando especial atenção aos Estados-Membros elegíveis para apoio pelo Fundo de Coesão, a Comissão, em parceria como o Banco Europeu de Investimento, através de iniciativas conjuntas como o Centro Europeu de Especialização em PPP (EPEC) e o Jaspers, deverão dar apoio aos Estados-Membros na elaboração de uma carteira adequada de projetos que possam ser considerados para financiamento.

(51) Os instrumentos financeiros a aplicar ao abrigo do presente regulamento deverão refletir as regras previstas no Título VIII do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 e no Regulamento Delegado (UE) n. ° 1268/2012 da Comissão ([1]), e deverão ser consonantes com as melhores práticas aplicáveis aos instrumentos financeiros.

(52) No que respeita às condições para os instrumentos financeiros, poderá ser necessário acrescentar novos requisitos nos programas de trabalho, por exemplo, para garantir mercados concorrenciais, atentos a evolução das políticas da União, o progresso tecnológico e outros fatores que podem tornar-se relevantes.

(53) A programação plurianual com vista à obtenção de apoio do MIE deverá orientar-se para a realização das prioridades da União, garantindo a disponibilidade dos recursos financeiros necessários, bem como a coerência, a transparência e a continuidade da ação conjunta da União e dos Estados-Membros. Para as propostas apresentadas após a execução do primeiro programa de trabalho plurianual no setor dos transportes, a elegibilidade dos custos deverá começar em 1 de janeiro de 2014 para garantir a continuidade dos projetos já abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 680/2007.

([1]) Regulamento Delegado (UE) n.º 1268/2012 da Comissão, de 29 de outubro de 2012, sobre as normas de execução do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União (JO L 362 de 31.12.2012, p. 1).

▼B

(54) Devido ao orçamento avultado necessário para a execução de alguns projetos de infraestruturas, deverá prever-se a possibilidade de dividir em prestações anuais as autorizações orçamentais relativas à assistência financeira para algumas ações.

(55) Tendo em conta os recursos disponíveis ao nível da União, os mesmos terão de se concentrar nos projetos de valor acrescentado europeu mais elevado, a fim de se conseguir o impacto desejado. O apoio deverá, por conseguinte, concentrar-se na rede principal e nos projetos de interesse comum no domínio dos sistemas de gestão do tráfego, em especial os sistemas de gestão do tráfego aéreo resultantes do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (sistema SESAR), que exigem recursos orçamentais da União no valor de cerca de 3 000 000 000 EUR, bem como o Sistema de Transportes Inteligentes (ITS), o Sistema de Informação e de Gestão do Tráfego Marítimo (VTMIS), os Serviços de Informação Fluvial (RIS) e o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS)). No setor da energia, a assistência financeira deverá concentrar-se na conclusão do mercado interno da energia, garantindo a segurança do aprovisionamento, promovendo a sustentabilidade, nomeadamente assegurando o transporte de eletricidade proveniente de fontes renováveis da produção para centros de procura e armazenamento, e atraindo o investimento público e privado. No setor das telecomunicações, a assistência financeira deverá destinar-se principalmente aos projetos que originem uma procura de banda larga, incluindo a construção de uma infraestrutura de serviços digitais europeus, o que, por sua vez, deverá incentivar o investimento na implantação da rede de banda larga.

(56) No setor da energia, o orçamento previsto deverá ser prioritariamente atribuído sob forma de instrumentos financeiros, sob reserva de adoção pelo mercado. Os projetos de interesse comum no setor das telecomunicações deverão ser elegíveis para apoio financeiro da União sob a forma de subvenções e contratos para plataformas de serviços básicos, de serviços genéricos e de ações horizontais. As ações no domínio da implantação da banda larga, designadamente ações geradoras de procura de banda larga, deverão ser elegíveis para apoio financeiro da União sob a forma de instrumentos financeiros.

(57) Segundo a análise realizada na avaliação de impacto para o Regulamento (UE) n.º 347/2013, o número de projetos de interesse comum que mais contribuíram para a execução dos corredores e dos domínios prioritários das infraestruturas energéticas estratégicas prioritárias é estimado em cerca de 100 no domínio da eletricidade e 50 no domínio do gás. Além disso, com base na previsível preponderância da eletricidade no sistema energético da Europa nas próximas duas décadas, estima-se que a assistência a projetos de eletricidade de interesse comum exigirá a maior parte da dotação financeira para a energia do MIE. Registando embora que esta estimativa poderá mudar à luz das informações que forem sendo disponibilizadas, e tendo em conta a necessidade de assegurar o cumprimento do Regulamento (UE) n.º 347/2013, a Comissão deverá dar a devida atenção aos projetos de eletricidade, com o objetivo de tornar a maior parte da assistência

▼B

financeira disponível para esses projetos ao longo do período de 2014 a 2020, sob reserva de adoção pelo mercado, da qualidade e maturidade das ações propostas e dos seus requisitos de financiamento. Este objetivo não prejudica a eventual reafetação dos recursos disponíveis a projetos de energia.

(58) As avaliações intercalares e *ex post* deverão ser efetuadas pela Comissão e transmitidas ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões para apurar a eficácia e a eficiência do financiamento e o seu impacto nos objetivos gerais do MIE e nas prioridades da estratégia Europa 2020. A Comissão deverá tornar públicas as informações sobre projetos específicos no âmbito do MIE. Essas informações devem ser atualizadas anualmente.

(59) No que toca aos transportes e à energia, com base nas orientações específicas para cada setor estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e no Regulamento (UE) n.º 347/2013, foram elaboradas listas dos projetos, dos corredores e domínios prioritários a que o presente regulamento deverá aplicar-se, listas essas que deverão ser incluídas no Anexo do presente regulamento. No que toca aos transportes, a fim de ter em conta possíveis alterações nas prioridades políticas e nas capacidades tecnológicas, assim como os fluxos de tráfego, o poder para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão no que respeita à adoção de alterações ao Anexo I, Parte I, e à especificação das prioridades de financiamento para as ações elegíveis ao abrigo do artigo 7.º, n.º 2, que devem ser traduzidas nos programas de trabalho.

(60) A fim de ter em conta o nível real da procura de financiamento no âmbito dos objetivos específicos para os transportes, e a fim de dar aplicação às conclusões da avaliação intercalar, caso se afigure necessário um desvio de mais de 5 pontos percentuais relativamente à dotação atribuída a um objetivo específico na área dos transportes, conforme estabelecido no Anexo I, Parte IV, do presente regulamento, o poder para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração das percentagens indicativas respeitantes a cada um dos objetivos específicos para os transportes. As dotações indicativas dos objetivos específicos para os transportes não impedem que o montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão seja integralmente gasto em projetos de implantação da rede principal ou em projetos e prioridades horizontais identificados no Anexo I, Parte I, do presente regulamento.

(61) A fim de ter em conta as conclusões tiradas da execução do MIE, inclusive na avaliação intercalar, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração da lista de orientações gerais a ter em conta na definição dos critérios de adjudicação.

▼B

(62) Quando adotar atos delegados por força do presente regulamento, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, tempestiva atempada e adequada dos documentos pertinentes relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(63) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que respeita aos programas de trabalho plurianuais e anuais. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(64) Os interesses financeiros da União deverão ser protegidos através de medidas proporcionadas aplicadas ao longo do ciclo de despesa, nomeadamente por meio da prevenção, deteção e investigação de irregularidades, da recuperação de fundos perdidos, pagos indevidamente ou utilizados incorretamente e, se for caso disso, da aplicação de sanções nos termos do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012. O Parlamento Europeu deverá ser devidamente informado dessas medidas.

(65) A fim de assegurar uma concorrência leal e o mais alargada possível para os projetos que beneficiem de fundos do MIE, a forma do contrato deverá refletir os objetivos e as condições do projeto. Os termos contratuais deverão ser redigidos de modo a garantir que os riscos associados ao contrato sejam repartidos de forma equilibrada, a fim de alcançar a relação custo-benefício mais vantajosa e permitir a execução mais eficiente do contrato. Este princípio é aplicável, independentemente de ser ou não utilizado um modelo de contrato nacional ou internacional.

(66) Alguns dos projetos de infraestruturas com interesse comum poderão ter de estabelecer ligações com – e atravessar o território de – países vizinhos, países pré-candidatos à adesão e outros países terceiros. O MIE deverá oferecer meios simplificados de ligar e financiar essas infraestruturas, para garantir a coerência entre os instrumentos internos e externos do orçamento da União.

(67) Sempre que países terceiros e entidades estabelecidas em países terceiros participem em ações que contribuam para projetos de interesse comum, só podem ser disponibilizadas subvenções se for pouco provável que a ação em causa seja apoiada de modo apropriado por outras formas de assistência financeiro ao abrigo do MIE ou de outros programas da União.

(68) A orientação geral com base na qual a Comissão deverá ter em conta o impacto social, climático e ambiental, apresentada em pormenor no Anexo I, Parte V, do presente regulamento, não deverá ser aplicada no domínio da energia, em conformidade com a abordagem adotada no artigo 4.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 347/2013.

([1]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

▼B

(69) No setor das telecomunicações, a orientação geral para que seja tido em conta o efeito de estímulo do apoio da União no investimento público e privado só deverá ser aplicável às infraestruturas de serviços digitais que visem desencadear investimentos adicionais.

(70) A orientação geral para que seja tida em conta a dimensão transfronteiriça não deverá ser aplicável às redes de banda larga, dado que todos os investimentos em banda larga, incluindo os investimentos no interior das fronteiras dos Estados-Membros, virão reforçar a interligação das redes transeuropeias de telecomunicações.

(71) A participação de países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) que sejam membros do Espaço Económico Europeu ("Acordo EEE") no MIE deverá ser consentânea com as condições estabelecidas no Acordo EEE. Para esses efeito, cada setor abrangido pelo presente regulamento deverá ser considerado um programa separado. A participação de Estados da EFTA no MIE deverá ser prevista, em particular, no domínio das telecomunicações.

(72) No que toca aos transportes, para efeitos da elegibilidade dos projetos de interesse comum em países terceiros ao abrigo do presente regulamento, deverão aplicar-se os mapas indicativos do Anexo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013. Nos países terceiros para os quais esse regulamento não inclua mapas indicativos, os projetos de interesse comum deverão ser elegíveis caso esteja a ser desenvolvida uma cooperação mútua tendo em vista um acordo sobre esses mapas indicativos.

(73) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, em particular a coordenação, desenvolvimento e financiamento das redes transeuropeias, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à necessidade de coordenar esses objetivos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.

(74) Os Regulamentos (CE) no 680/2007 e (CE) no 67/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) deverão, por razões de clareza, ser revogados.

(75) O presente regulamento deverá entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, a fim de permitir a adoção atempada dos atos delegados e dos atos de execução previstos no presente regulamento,

([1]) Regulamento (CE) n.º 67/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias (JO L 27 de 30.1.2010, p. 20).

▼B

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS

CAPÍTULO I

O mecanismo interligar a europa

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento institui o Mecanismo Interligar a Europa ("MIE"), determinando as condições, os métodos e os procedimentos para a concessão de assistência financeira da União às redes transeuropeias, a fim de apoiar projetos de interesse comum no setor das infraestruturas de transporte, telecomunicações e energia e de explorar as potenciais sinergias entre esses setores. O presente regulamento estabelece igualmente a repartição dos recursos a disponibilizar no âmbito do quadro financeiro plurianual para os anos 2014-2020.

Artigo 2.º

Definições

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

1) "Projeto de interesse comum", um projeto identificado no Regulamento (UE) n.º 1315/2013,ou no Regulamento (UE) n.º 347/2013 ou num regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias de infraestruturas de telecomunicações;

2) "Troço transfronteiriço", no setor dos transportes, o troço que assegura a continuidade de um projeto de interesse comum entre os nós urbanos mais próximos em ambos os lados da fronteira de dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;

3) "País vizinho", um país abrangido pela Política Europeia de Vizinhança, incluindo a Parceria Estratégica, pela Política de Alargamento, pelo Espaço Económico Europeu ou pela Associação Europeia de Comércio Livre;

4) "País terceiro", qualquer país vizinho ou qualquer outro país com o qual a União possa cooperar para atingir os objetivos do presente regulamento;

5) "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;

▼B

6) "Estudos", as atividades necessárias para preparar a execução de um projeto, como estudos preparatórios, de cartografia, de viabilidade, de avaliação, de teste e de validação, inclusivamente na forma de software, e quaisquer outras medidas de apoio técnico, incluindo os trabalhos prévios de definição e de desenvolvimento de um projeto e a decisão sobre o seu financiamento, nomeadamente o reconhecimento dos locais em causa e a preparação do pacote financeiro;

7) "Ações de apoio ao programa", a nível do MIE, todas as medidas de acompanhamento necessárias para a sua aplicação e para a aplicação das orientações específicas para cada setor, nomeadamente serviços (em especial, a prestação de assistência técnica, inclusive para a utilização de instrumentos financeiros), bem como atividades preparatórias, de estudo da viabilidade, de coordenação, de monitorização, de consulta das partes interessadas, de controlo, de auditoria e de avaliação diretamente necessárias para a gestão do MIE e a consecução dos seus objetivos. Nas ações de apoio ao programa incluem-se, em particular, estudos, reuniões, cartografia das infraestruturas, ações de informação, divulgação, comunicação e sensibilização, as despesas associadas às ferramentas e redes TI centradas no intercâmbio de informações sobre o MIE, assim como todas as outras despesas de assistência técnica e administrativa a cargo da Comissão que possam ser necessárias para a gestão do MIE ou a aplicação das orientações específicas para cada setor. Nas ações de apoio ao programa incluem-se também as atividades necessárias para facilitar a preparação dos projetos de interesse comum, em especial nos Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão, com vista a obter financiamentos no âmbito do presente regulamento ou no mercado financeiro. Nas ações de apoio ao programa incluem-se ainda, se for o caso, os custos da agência executiva incumbida pela Comissão da execução de partes específicas do MIE ("agência executiva");

8) "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 de interesse comum;

9) "Custos elegíveis" – têm a mesma aceção que no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012;

10) "Beneficiário", um Estado-Membro, uma organização internacional, uma empresa ou uma entidade pública ou privada que tenha sido selecionada para receber assistência financeira da União ao abrigo do presente regulamento e em conformidade com as disposições estabelecidas no programa de trabalho pertinente referido no artigo 17.º;

11) "Entidade de execução", uma empresa ou uma entidade pública ou privada designada por um beneficiário, quando o beneficiário for um Estado-Membro ou uma organização internacional, para executar a ação. Esta designação é decidida pelo beneficiário por sua própria responsabilidade e, se exigir a adjudicação de um contrato público, em conformidade com as regras da contratação pública aplicáveis a nível nacional e da União;

12) "Rede global", a infraestrutura de transportes identificada no Capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

▼B

13) "Rede principal", a infraestrutura de transportes identificada em conformidade com o Capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

14) "Corredores da rede principal", instrumentos destinados a facilitar a implantação coordenada da rede principal prevista no Capítulo IV do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

15) "Estrangulamento", no setor dos transportes, um obstáculo físico, técnico ou funcional que provoca uma falha do sistema, afetando a continuidade dos fluxos de longa distância ou transfronteiras, e que pode ser superado através da criação de novas infraestruturas ou de uma modernização substancial das infraestruturas existentes que possam trazer melhorias significativas para resolver as limitações causadas pelos estrangulamentos;

16) "Prioridade", qualquer dos corredores prioritários no setor da eletricidade, corredores prioritários no setor do gás ou domínios temáticos prioritários designados no Regulamento (UE) n.º 347/2013;

17) "Aplicações telemáticas", as aplicações definidas no Regulamento (UE) n.º1315/2013;

18) "Infraestrutura energética", a infraestrutura definida no Regulamento (UE) n.º 347/2013;

19) "Sinergias entre os setores", a existência, em pelo menos dois de três setores (transportes, telecomunicações e energia), de ações similares ou complementares que podem permitir uma otimização dos custos ou dos resultados graças à partilha de meios financeiros, técnicos ou humanos;

20) "Rede isolada", a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte da mesma, tal como definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

Artigo 3.º

Objetivos gerais

O MIE permite a preparação e execução de projetos de interesse comum no quadro da política das redes transeuropeias nos setores dos transportes, telecomunicações e energia Em particular, o MIE apoia a execução dos projetos de interesse comum que visam desenvolver e construir novas infraestruturas e novos serviços ou modernizar as infraestruturas e os serviços existentes, nos setores dos transportes, telecomunicações e energia. O MIE dá prioridade às ligações em falta, no setor dos transportes. O MIE contribui também para apoiar projetos caracterizados por um valor acrescentado europeu e benefícios sociais importantes, que não sejam adequadamente financiados pelo mercado. Os seguintes objetivos gerais aplicam-se aos setores dos transportes, telecomunicações e energia MIE:

a) Contribuir para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, condicente com a estratégia Europa 2020, através do desenvolvimento de redes transeuropeias modernas e de alto desempenho, que tenham em conta os fluxos de tráfego futuros, beneficiando assim toda a União em termos de reforço da competitividade dentro do mercado mundial e da coesão económica, social e territorial

▼B

dentro do mercado interno e criando um ambiente mais propício ao investimento privado, público ou público-privado, através de uma combinação de instrumentos financeiros e de apoio direto da União, em que os projetos possam beneficiar de uma concatenação de instrumentos, e explorando de modo adequado as sinergias entre os diferentes setores.

A consecução deste objetivo é aferida pelo volume de investimentos privados, públicos ou de parcerias público-privado em projetos de interesse comum e, em particular, o volume de investimentos privados em projetos de interesse comum realizados através dos instrumentos financeiros previstos no presente regulamento. Deve ser dada especial atenção à utilização eficaz dos investimentos públicos;

b) Permitir que a União atinja as suas metas em termos de desenvolvimento sustentável, nomeadamente uma redução de, pelo menos, 20 % das emissões de gases com efeito estufa por comparação aos níveis de 1990 e um aumento de 20 % na eficiência energética, e um aumento para 20 % da quota das energias renováveis até 2020, contribuindo assim para alcançar os objetivos de médio e longo prazo da União relativos à descarbonização, garantindo ao mesmo tempo uma maior solidariedade entre os Estados-Membros.

Artigo 4.º

Objetivos setoriais específicos

1. Sem prejuízo dos objetivos gerais enunciados no artigo 3.º, o MIE deve contribuir para a consecução dos objetivos setoriais específicos a que se referem os n.os 2, 3 e 4 do presente artigo:

2. No setor dos transportes, MIE apoiar projetos de interesse comum referidos no artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 que visem os objetivos abaixo enumerados, tal como especificado com mais pormenor no artigo 4.º desse regulamento:

a) Eliminar os estrangulamentos, aumentar a interoperabilidade dos transportes ferroviários, colmatar as ligações em falta e, em especial, melhorar os troços transfronteiras. A prossecução deste objetivo deve ser aferida:

i) pelo número de ligações transfronteiras novas ou melhoradas;

ii) pelo número de quilómetros de linhas ferroviárias adaptadas à bitola nominal europeia e equipadas com ERTMS;

iii) pelo número de estrangulamentos eliminados e de troços com maior capacidade nas vias de transportes para todos os modos que tenham recebido financiamento do MIE;

iv) pela extensão da rede de vias navegáveis interiores por categoria na União; e

v) pela extensão da rede ferroviária na União modernizada em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 39.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

▼B

b) Garantir sistemas de transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo, tendo em vista assegurar a preparação para os esperados futuros fluxos de transporte e permitir a descarbonização de todos os modos de transporte mediante a transição para tecnologias de transportes hipocarbónicas inovadoras e energeticamente eficientes, e otimizando simultaneamente a segurança. A prossecução deste objetivo deve ser aferida:

i) pelo número de pontos de abastecimento de combustíveis alternativos para os veículos que utilizem a rede principal transeuropeia para o transporte rodoviário na União;

ii) pelo número de portos interiores e marítimos da rede principal transeuropeia equipados com pontos de abastecimento de combustíveis alternativos na União; e

iii) pela redução do número de vítimas na rede rodoviária na União;

c) Otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte, assegurando ao mesmo tempo a acessibilidade das infraestruturas de transportes. A prossecução deste objetivo deve ser aferida:

i) pelo número de plataformas logísticas multimodais, incluindo portos interiores e marítimos e aeroportos ligados à rede ferroviária;

ii) pelo número de terminais rodoferroviários melhorados, e pelo número de ligações novas ou melhoradas entre os portos através de autoestradas do mar;

iii) pelo número de quilómetros de vias navegáveis interiores equipadas com RIS;

iv) pelo nível de implantação do sistema SESAR, do VTMIS e do ITS no setor rodoviário.

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

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

No Anexo I, Parte IV, do presente regulamento são estabelecidas as percentagens indicativas que refletem a proporção dos recursos orçamentais totais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a), a atribuir a cada um dos três objetivos específicos para os transportes. A Comissão não deve desviar-se dessas percentagens indicativas em mais de 5 pontos percentuais.

3. No setor da energia, o MIE apoia projetos de interesse comum que visem alcançar um ou mais dos seguintes objetivos:

a) Aumentar a competitividade promovendo a maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de eletricidade e gás através das fronteiras. A prossecução deste objetivo deve ser aferida *ex post*:

▼B

i) pelo número de projetos que efetivamente ligam as redes dos Estados-Membros e eliminam os condicionalismos internos;

ii) pela redução ou eliminação do isolamento energético dos Estados-Membros;

iii) pela percentagem de transmissão transfronteiras de potência elétrica em relação à capacidade instalada de produção de eletricidade nos Estados-Membros relevantes;

iv) pela convergência de preços nos mercados do gás e/ou eletricidade dos Estados-Membros em questão; e

v) pela percentagem do pico de procura mais elevado dos dois Estados-Membros em questão, abrangidos por interligações de fluxo reversível de gás;

b) Reforçar a segurança do aprovisionamento energético da União;

A prossecução deste objetivo deve ser aferida ex post:

i) pelo número de projetos que permitem diversificar as fontes, as contrapartidas e as vias de aprovisionamento;

ii) pelo número de projetos que aumentam a capacidade de armazenamento;

iii) pela resiliência do sistema, tendo em conta o número e a duração das perturbações do aprovisionamento;

iv) pela quantidade de reduções evitadas nas energias renováveis;

v) pela ligação dos mercados isolados a fontes de aprovisionamento mais diversificadas;

vi) pela utilização eficaz dos ativos das infraestruturas energéticas.

c) Contribuir para o desenvolvimento sustentável e a proteção do ambiente, nomeadamente mediante a integração das fontes de energia renováveis na rede de transporte, e o desenvolvimento de redes energéticas inteligentes e redes de dióxido de carbono.

A prossecução deste objetivo deve ser aferida *ex post*:

i) pelo volume de eletricidade proveniente de fontes de energia renováveis transportada desde a produção até aos grandes centros de consumo e locais de armazenamento;

ii) pela quantidade de reduções evitadas nas energias renováveis;

iii) pelo número de projetos de redes inteligentes executados que beneficiaram do MIE e pela resposta à procura que permitiram dar;

iv) pela quantidade de emissões de CO2 evitadas pelos projetos que beneficiaram do MIE.

▼B

Os indicadores referidos no presente número que servem de base para a aferição ex post da consecução dos objetivos não constituem critérios de seleção ou de elegibilidade para as ações de apoio do MIE.

As condições de elegibilidade dos projetos de interesse comum para assistência financeira da União são enumeradas no artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 347/2013, enquanto os critérios de seleção para os projetos de interesse comum se encontram enumerados no artigo 4.º desse regulamento.

4. No setor das telecomunicações, o MIE apoia ações que visem os objetivos especificados num regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações.

Artigo 5.º

Orçamento

1. O enquadramento financeiro para a execução do MIE para o período de 2014-2020 é de 33 242 259 000 EUR ([1]) a preços correntes. Esse montante é repartido do seguinte modo:

a) Setor dos transportes: 26 250 582 000 EUR, dos quais 11 305 500 000 EUR são transferidos do Fundo de Coesão para serem gastos, nos termos do presente regulamento, exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão;

b) Setor das telecomunicações:1 141 602 000 EUR;

c) Setor da energia: 5 850 075 000 EUR.

Estes montantes não prejudicam a aplicação do mecanismo de flexibilidade previsto pelo Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho ([2]).

2. O enquadramento financeiro para a execução do MIE abrange despesas referentes a:

a) Ações que contribuam para projetos de interesse comum e ações de apoio ao programa nos termos do artigo 7.º;

b) Ações de apoio ao programa constituídas por despesas de assistência técnica e administrativa efetuadas pela Comissão para a gestão do MIE, incluindo as despesas necessárias para assegurar a transição entre o MIE e as medidas adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 680/2007, até 1 % do enquadramento financeiro; são incluídos neste limite máximo os custos da agência executiva.

([1]) O enquadramento financeiro do MIE para o período compreendido entre 2014 e 2020 a preços constantes de 2011 é de 29 300 000 000 EUR, repartidos do seguinte modo: 23 174 000 000 EUR, incluindo 10 000 000 000 EUR para os países da coesão (transportes), 5 126 000 000 EUR (energia) e 1 000 000 000 EUR (telecomunicações).

([2]) Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, de2 de dezembro de 2013, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014--2020 (JO L 347 de 20.12.2013, p. 884).

▼B

3. Na sequência da avaliação intercalar referida no artigo 27.º, n.º 1, o Parlamento Europeu e o Conselho podem, sob proposta da Comissão, proceder a transferências de dotações entre os setores dos transportes, das telecomunicações e da energia a partir do enquadramento financeiro previsto no n.º 1, com exceção do montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão para financiar projetos do setor dos transportes nos Estados-Membros elegíveis para o Fundo de Coesão.

4. As dotações anuais são autorizadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho nos limites do quadro financeiro plurianual para os anos 2014-2020.

CAPÍTULO II

Formas de financiamento e disposições financeiras

Artigo 6.º

Formas de assistência financeira

1. O MIE é executado por uma ou várias formas de assistência financeira previstas pelo Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, nomeadamente subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros.

2. Para efeitos do presente regulamento, os programas de trabalho a que se refere o artigo 17.º estabelecem as formas de assistência financeira, ou seja, subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros.

3. A Comissão pode, sob reserva de uma análise custo-benefício, confiar parte da execução do MIE às entidades referidas no artigo 58.º, n.º 1, alínea a), e no artigo 62.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 e, em especial, à agência executiva para a RTE-T, mediante a sua adaptação às necessidades de uma gestão ótima e eficaz do MIE para os setores dos transportes, telecomunicações e energia. A Comissão pode também confiar parte da execução do MIE às entidades a que se refere o artigo 58.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Artigo 7.º

Elegibilidade e condições da assistência financeira

1. Só são elegíveis para apoio através da assistência financeira da União, sob a forma de subvenções, contratos públicos e instrumentos financeiros, as ações que contribuam para projetos de interesse comum nos termos dos Regulamentos (UE) n.º 1315/2013 e (UE) n.º 347/2013 e do regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações, e as ações de apoio ao programa.

2. No setor dos transportes, só são elegíveis para apoio através da assistência financeira da União sob a forma de contratos públicos e de instrumentos financeiros ao abrigo do presente regulamento, as ações que contribuam para projetos de interesse comum nos termos do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e as ações de apoio ao programa. Sob a forma de subvenções, só podem beneficiar de assistência financeira da União, ao abrigo do presente regulamento, as seguintes ações:

▼B

a) Ações de execução da rede principal nos termos do Capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, incluindo a implantação de novas tecnologias e produtos de inovação nos termos do artigo 33.º desse regulamento, e projetos e prioridades horizontais identificados no Anexo I, Parte I, do presente regulamento;

b) Ações de execução da rede geral nos termos do Capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, caso contribuam para colmatar as ligações em falta, para facilitar os fluxos de tráfego transfronteiriço ou para eliminar estrangulamentos, e caso contribuam também para o desenvolvimento da rede principal ou interliguem corredores da rede principal, ou caso contribuam para a implantação do ERTMS nas vias principais dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, conforme definido no Anexo do Regulamento (UE) n.º 913/2010, até ao limite máximo de 5 % da dotação financeira afetada ao setor dos transportes, conforme especificado no artigo 5.º do presente regulamento;

c) Estudos para projetos de interesse comum nos termos definidos no artigo 8.º, n.º 1, alíneas b) e c) do Regulamento (UE) No 1315/2013;

d) Estudos para projetos transfronteiriços prioritários definidos no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

e) Ações de apoio a projetos de interesse comum, conforme definidas no artigo 8.º, n.º 1, alíneas a), d) e e), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

f) Ações de execução da infraestrutura de transportes em nós da rede principal, incluindo nós urbanos, conforme definido no artigo 41.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

g) Ações de apoio aos sistemas de aplicações telemáticas nos termos do artigo 31.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

h) Ações de apoio aos serviços de transporte de mercadorias nos termos do artigo 32.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

i) Ações de redução do ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias, inclusive através da adaptação do material circulante existente, nomeadamente em cooperação com a indústria ferroviária;

j) Ações de apoio ao programa;

k) Ações de implantação de infraestruturas seguras em conformidade com o artigo 34.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

l) Ações de apoio às autoestradas do mar, nos termos do artigo 21.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

As ações no domínio dos transportes que envolvam um troço transfronteiriço ou parte desse troço só são elegíveis para beneficiar de assistência financeira da União se existir um acordo escrito entre os Estados-Membros envolvidos, ou entre os Estados-Membros e os países terceiros envolvidos, sobre a conclusão do troço transfronteiriço em causa.

([1]) Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

▼B

3. No setor da energia, todas as ações que deem execução aos projetos de interesse comum relacionados com os corredores e domínios prioritários referidos no Anexo I, Parte II, do presente regulamento e que preencham as condições estabelecidas no artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 347/2013, bem como as ações de apoio ao programa, são elegíveis para assistência financeira da União, sob a forma de instrumentos financeiros, contratos públicos e subvenções a título do presente regulamento.

Para permitir a utilização mais eficiente do orçamento da União a fim de aumentar o efeito multiplicador da assistência financeira da União, a Comissão fornece prioritariamente assistência financeira sob a forma de instrumentos financeiros, sempre que adequado, sob reserva de adoção pelo mercado e respeitando o limite máximo para a utilização de instrumentos financeiros em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, e com o artigo 21.º, n.º 4.

4. No setor das telecomunicações, todas as ações que deem execução a projetos de interesse comum e as ações de apoio ao programa identificadas num regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações, e que preencham os critérios de elegibilidade estabelecidos em conformidade com o mesmo regulamento, podem beneficiar de assistência financeira da União a título do presente regulamento, nos seguintes termos:

a) Os serviços genéricos, as plataformas de serviços centrais e as ações de apoio ao programa são financiados através de subvenções e/ou contratos públicos;

b) As ações no domínio das redes de banda larga são financiadas através de instrumentos financeiros.

5. As ações com sinergias entre setores que contribuam para projetos de interesse comum elegíveis a título de, pelo menos, dois dos regulamentos referidos no artigo 2.º, n.º 1, só podem beneficiar de assistência financeira a título do presente regulamento para efeitos de convites multissetoriais à apresentação de propostas a que se refere o artigo 17.º, n.º 7, se os componentes e os custos da ação em causa puderem ser claramente separados por setor, na aceção do presente artigo, n.os 2, 3 e 4.

CAPÍTULO III

Subvenções

Artigo 8.º

Formas de subvenções e custos elegíveis

1. As subvenções concedidas ao abrigo do presente regulamento podem assumir qualquer das formas previstas pelo Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

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

2. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, as despesas das ações que resultem de projetos incluídos no primeiro programa plurianual e nos programas de trabalho anuais podem ser elegíveis a partir de 1 de janeiro de 2014.

▼B

3. Só as despesas efetuadas nos Estados-Membros podem ser elegíveis, exceto nos casos em que o projeto de interesse comum envolve o território de um ou vários países terceiros e em que a ação é indispensável para realizar os objetivos do projeto em causa.

4. O custo dos equipamentos e das infraestruturas que seja considerado uma despesa de capital pelo beneficiário pode ser elegível até à sua totalidade.

5. As despesas relacionadas com estudos sobre a proteção do ambiente e a observância da legislação aplicável da União podem ser elegíveis.

6. As despesas relacionadas com a aquisição de terrenos não são um custo elegível, a não ser que se trate de fundos transferidos do Fundo de Coesão no setor dos transportes, de acordo com o regulamento que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão.

7. Os custos elegíveis incluem o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) em conformidade com o artigo 126.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

No que respeita ao montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão para ser gastos nos Estados-Membros elegíveis para financiamento por este fundo, as regras de elegibilidade para o IVA são as aplicáveis ao Fundo de Coesão referido num regulamento que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu, ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão.

8. As regras relativas à elegibilidade dos custos suportados pelos beneficiários aplicam-se com as necessárias adaptações aos custos suportados pelas entidades de execução.

Artigo 9.º

Condições de participação

1. As propostas podem ser apresentadas por um ou mais Estados-Membros ou, com o acordo do Estado-Membro interessado, por organizações internacionais, empresas comuns ou empresas ou entidades públicas ou privadas estabelecidas em Estados-Membros.

2. As propostas podem ser apresentadas por entidades que não tenham personalidade jurídica nos termos do direito nacional aplicável, desde que os seus representantes tenham capacidade para assumir obrigações legais em seu nome e ofereçam garantias de proteção dos interesses financeiros da União equivalentes às oferecidas por pessoas coletivas.

3. As propostas apresentadas por pessoas singulares não são elegíveis.

▼B

4. Se necessário para realizar os objetivos de um dado projeto de interesse comum, e se a sua participação for devidamente justificada, países terceiros e entidades estabelecidas em países terceiros podem participar em ações que contribuam para os projetos de interesse comum.

Esses países e entidades não assistência financeira podem receber financiamento ao abrigo do presente regulamento, a menos que tal seja indispensável para realizar os objetivos de um dado projeto de interesse comum.

5. Os programas de trabalho plurianuais e anuais referidos no artigo 17.º podem incluir regras específicas adicionais relativas à apresentação de propostas.

Artigo 10.º

Taxas de financiamento

1. A não ser nos casos referidos no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, as propostas são selecionadas através de convites à apresentação de propostas baseados nos programas de trabalho referidos no artigo 17.º do presente regulamento.

2. No setor dos transportes, o montante da assistência financeira da União não pode ultrapassar:

a) No que respeita às subvenções para estudos, 50 % dos custos elegíveis;

b) No que respeita às subvenções para obras:

i) para ferrovias e redes rodoviárias, no caso dos Estados-Membros em cujo território não exista rede ferroviária, ou no caso de um Estado-Membro, ou parte de um Estado-Membro, com uma rede isolada sem transporte ferroviário de mercadorias de longa distância: 20 % do custo elegível; a taxa de financiamento pode ser aumentada para um máximo de 30 % caso se trate de ações que visem acabar com estrangulamentos e pode ser aumentada para 40 % caso se trate de ações que digam respeito a troços transfronteiriços e de ações que visem aumentar a interoperabilidade dos transportes ferroviários;

ii) no caso das vias fluviais: 20 % do custo elegível; a taxa de financiamento pode ser aumentada para um máximo de 40 % caso se trate de ações que visem pôr termo a estrangulamentos e para um máximo de 40 % caso se trate de ações que digam respeito a troços transfronteiriços;

iii) no caso dos transportes terrestres, desenvolvimento e ligações a plataformas logísticas multimodais, incluindo ligações a portos interiores e marítimos e a aeroportos, e desenvolvimento de portos: 20 % do custo elegível;

iv) ações destinadas a reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias, nomeadamente através da adaptação do material circulante existente: 20 % do custo elegível até um limite máximo combinado de 1 % dos recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a);

▼B

v) melhor acessibilidade à infraestrutura de transportes para as pessoas com deficiência: 30 % do custo elegível dos trabalhos de adaptação, os quais não devem, em caso algum, exceder 10 % do total dos custos elegíveis das obras;

vi) para ações de apoio à implantação de novas tecnologias e produtos de inovação em todos os modos de transporte, 20 % do custo elegível;

vii) para ações de apoio aos troços rodoviários transfronteiriços, 10 % do custo elegível;

c) No que respeita às subvenções destinadas a sistemas e serviços de aplicações telemáticas:

i) para os componentes terrestres do ERTMS, do sistema SESAR, dos RIS e do VTMIS, 50 % do custo elegível;

ii) para os componentes terrestres do STI para o setor rodoviário, 20 % do custo elegível;

iii) para os componentes embarcados do ERTMS, 50 % do custo elegível;

iv) para os componentes embarcados do sistema SESAR, do RIS, do VTMIS e do ITS para o setor rodoviário, 20 % do custo elegível até um limite máximo combinado de 5 % dos recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a);

v) para as ações de apoio ao desenvolvimento das autoestradas do mar, 30 % do custo elegível.

A Comissão deve criar condições favoráveis ao desenvolvimento de projetos relativos a autoestradas do mar com países terceiros.

vi) para os sistemas de aplicações telemáticas que não os mencionados nas subalíneas i) a iv), serviços de transporte de mercadoria e, parques de estacionamento seguros na rede rodoviária principal, 20 % do custo elegível.

3. No setor da energia, o montante da assistência financeira da União não pode ultrapassar 50 % do custo elegível dos estudos e/ou obras. As taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas para um máximo de 75 % no que respeita às ações que, baseando-se nos elementos de prova referidos no artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 347/2013, garantam um grau elevado de segurança do aprovisionamento à escala regional ou da União, reforcem a solidariedade da União ou proponham soluções altamente inovadoras.

4. No setor das telecomunicações, o montante da assistência financeira da União não pode ultrapassar:

a) No que respeita às ações no domínio dos serviços genéricos, 75 % dos custos elegíveis;

b) No que respeita às ações horizontais, incluindo a cartografia das infraestruturas, ações de geminação e a assistência técnica, 75 % dos custos elegíveis.

▼B

As plataformas de serviços centrais serão tipicamente financiadas no quadro de contratos públicos. Em casos excecionais, podem ser financiadas por uma subvenção que cubra até 100 % dos custos elegíveis, sem prejuízo do princípio do cofinanciamento.

5. As taxas de financiamento podem ser aumentadas em 10 pontos percentuais, no máximo, em relação às percentagens previstas nos n.os 2, 3 e 4 para as ações que apresentem sinergias entre pelo menos dois dos setores abrangidos pelo MIE. Este aumento não se aplica às taxas de financiamento referidas no artigo 11.º.

6. O montante da assistência financeira a conceder às ações selecionadas é modulado com base na análise custo-benefício de cada projeto, na disponibilidade de recursos orçamentais da União e na necessidade de maximizar o efeito de alavanca do financiamento da União.

Artigo 11.º

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

1. No que respeita ao montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão para ser gasto exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento por este fundo, serão lançados convites específicos à apresentação de propostas para projetos de implantação da rede principal ou para projetos e prioridades horizontais identificados na Parte I do Anexo I exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão.

2. As regras aplicáveis ao setor dos transportes por força do presente regulamento aplicam-se a esses convites específicos. Até 31 de dezembro de 2016, a seleção dos projetos elegíveis para financiamento deve realizar-se respeitando as dotações previstas para os países pelo Fundo de Coesão. Com efeito a partir de 1 de janeiro de 2017, os recursos transferidos para o MIE que não tiverem sido afetados a um projeto de infraestrutura de transportes serão disponibilizados pelo Fundo de Coesão para o financiamento de projetos de infraestruturas de transporte em todos os Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão, de acordo com o presente regulamento.

3. A fim de apoiar os Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão que possam deparar-se com dificuldades na conceção de projetos dotados de suficiente maturidade e/ou qualidade e de suficiente valor acrescentado europeu, deve ser dada especial atenção às ações de apoio destinadas a reforçar a capacidade institucional e a eficiência das administrações públicas e dos serviços públicos respeitantes ao desenvolvimento e à execução dos projetos incluídos no Anexo, Parte I. Para maximizar a absorção dos fundos transferidos em todos os Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão, a Comissão pode organizar convites adicionais.

4. O montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão só pode ser utilizado como dotação orçamental de autorização para instrumentos financeiros, ao abrigo do presente regulamento, a partir de 1 de janeiro de 2017. A partir dessa data, o montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão pode ser utilizado como dotação orçamental de autorização para projetos relativamente aos quais as entidades encarregadas da execução já tenham subscrito compromissos contratuais.

▼B

5. Não obstante o disposto no artigo 10.º, e no que respeita ao montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão para serem gastos exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento por este fundo, as taxas de financiamento máximas são as aplicáveis ao Fundo de Coesão, conforme referido no Regulamento que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu, ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu e ao Fundo de Coesão para:

a) Ações relativas a subvenções para estudos;

b) Ações relativas a subvenções para obras:

   i) ferrovias e vias navegáveis interiores;

   ii) ações de apoio aos troços rodoviários transfronteiriços e, no caso dos Estados-Membros que não disponham de redes ferroviárias, à rede viária da RTE-T;

   iii) ações relativas a transportes terrestres, desenvolvimento e ligações a plataformas logísticas multimodais, incluindo ligações a portos interiores e marítimos e a aeroportos, incluindo aparelhos de mudança de via automáticos, e desenvolvimento dos portos, designadamente das capacidades dos serviços de quebra-gelo, bem como de pontos de interconexão, com especial destaque para as ligações ferroviárias, à exceção dos Estados-Membros em cujo território não exista rede ferroviária;

c) Ações relativas a subvenções destinadas a sistemas e serviços de aplicações telemáticas:

   i) o ERTMS, os RIS, o sistema SESAR e oVTMIS;

   ii) outros sistemas de aplicações telemáticas;

   iii) ações de apoio ao desenvolvimento de autoestradas do mar;

d) Ações relativas ao apoio às novas tecnologias e à inovação em todos os modos de transporte.

Artigo 12.º

Anulação, redução, suspensão e cessação da subvenção

1. Exceto em casos devidamente justificados, a Comissão anula a assistência financeira concedida para estudos cuja execução não tenha começado no prazo de um ano após a data de início fixada nas condições de concessão da ajuda financeira ou no prazo de dois anos após essa data para todas as demais ações elegíveis para assistência financeira a título do presente regulamento.

▼B

2. A Comissão pode suspender, reduzir, recuperar ou cessar a assistência financeira em conformidade com as condições enunciadas no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 ou na sequência de uma avaliação da forma como o projeto progride, especialmente caso se verifiquem atrasos importantes na execução da ação.

3. A Comissão pode pedir o reembolso total ou parcial da assistência financeira concedida se, no prazo de dois anos após a data-limite de conclusão fixada nas condições de concessão da ajuda, a execução da ação que beneficia dessa assistência não tiver sido concluída.

4. Antes de tomar qualquer das decisões previstas nos n.os 1, 2 e 3 do presente artigo, a Comissão examina detalhadamente o caso, em concertação com as entidades referidas no artigo 6.º, n.º 3, e consulta os beneficiários em causa para que estes possam apresentar as suas observações dentro de um prazo razoável. Após a avaliação intercalar, a Comissão comunica ao Parlamento Europeu e ao Conselho todas as decisões tomadas no momento da adoção dos programas de trabalho anuais como previsto no artigo 17.º.

CAPÍTULO IV

Adjudicação de contratos públicos

Artigo 13.º

Adjudicação de contratos públicos

1. Os procedimentos de contratação pública seguidos pela Comissão ou por uma das entidades referidas no artigo 6.º, n.º 3, em seu próprio nome ou conjuntamente com os Estados-Membros:

a) Podem prever condições específicas, como o local de realização das atividades contratadas, se tais condições forem devidamente justificadas pelos objetivos das ações e desde que tais condições não infrinjam os princípios que regem os contratos públicos a nível da União e a nível nacional;

b) Podem autorizar a adjudicação de vários contratos no âmbito do mesmo procedimento ("fornecedores múltiplos").

2. Em casos devidamente justificados e se exigido pela realização prática das ações, o n.º 1 pode igualmente aplicar-se aos procedimentos de adjudicação de contratos seguidos pelos beneficiários de subvenções.

CAPÍTULO V

Instrumentos financeiros

Artigo 14.º

Tipo de instrumentos financeiros

1. Os instrumentos financeiros estabelecidos em conformidade com o Título VIII do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 podem ser utilizados para facilitar o acesso ao financiamento às entidades que executem ações que contribuam para projetos de interesse comum,

▼B

conforme definidos nos Regulamentos (UE) n.º 1315/2013, (UE) n.º 347/2013 e num regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações, e para a realização dos seus objetivos. Os instrumentos financeiros baseiam-se em avaliações ex ante das imperfeições do mercado ou das situações de investimento insatisfatórias, assim como das necessidades de investimento. No Anexo I, Parte III, do presente regulamento estabelecem-se os principais termos, condições e procedimentos aplicáveis a cada instrumento financeiro.

2. A contribuição total do orçamento da União para os instrumentos financeiros não pode exceder 10 % da dotação financeira total do MIE mencionada no artigo 5.º, n.º 1.

3. Todos os instrumentos financeiros criados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 680/2007 e o instrumento de partilha de risco para as obrigações para financiamento de projetos criadas ao abrigo da Decisão n.º 1639/2006/CE podem, se for caso disso e após avaliação prévia, ser fundidos com os criados nos termos do presente regulamento.

A fusão das obrigações para financiamento de projetos fica sujeita ao relatório intercalar a elaborar no segundo semestre de 2013, conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 680/2007 e na Decisão 1639/2006/CE. A Iniciativa "obrigações para o financiamento de projetos" será lançada de forma progressiva, dentro de um limite máximo de 230 000 000 EUR, durante os anos de 2014 e 2015. A plena execução da iniciativa fica sujeita a uma avaliação exaustiva independente a efetuar em 2015, conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 680/2007 e na Decisão n.º 1639/2006/CE. À luz dessa avaliação, e tendo em conta todas as opções, a Comissão pondera a oportunidade de propor as alterações regulamentares adequadas, inclusive alterações legislativas, em particular se a esperada adoção pelo mercado não for satisfatória ou se estiverem disponíveis fontes alternativas de financiamento suficientes mediante emissão de dívida a longo prazo.

4. Podem ser utilizados os seguintes instrumentos financeiros:

a) Instrumentos de capital, como fundos de investimento que privilegiem o fornecimento de capitais de risco para ações que contribuam para projetos de interesse comum;

b) Empréstimos e/ou garantias facilitados por instrumentos de partilha de riscos, incluindo o mecanismo de crédito relativo à melhoria da qualidade das obrigações para o financiamento de projetos, em apoio a projetos individuais ou a carteiras de projetos, emitidas por uma instituição financeira com base em recursos próprios com uma contribuição da União para o provisionamento e/ou a afetação de capitais.

Artigo 15.º

Condições de concessão de assistência financeira através de instrumentos financeiros

1. As ações que beneficiam de apoio através de instrumentos financeiros são selecionadas em função da sua maturidade e devem procurar a diversificação setorial em conformidade com os artigos 3.º e 4.º, assim como o equilíbrio geográfico entre os vários Estados-Membros. Essas ações devem preencher os seguintes critérios:

▼B

a) representar um valor acrescentado europeu;

b) responder aos objetivos da estratégia Europa 2020;

c) apresentar um efeito de alavanca, ou seja, ter por objetivo mobilizar um investimento global que exceda o montante da contribuição da União de acordo com os indicadores previamente definidos.

2. A União, qualquer Estado-Membro e outros investidores podem fornecer uma assistência financeira adicional para além das contribuições recebidas por via dos instrumentos financeiros, desde que a Comissão concorde com as alterações aos critérios de elegibilidade das ações e/ou à estratégia de investimento do instrumento que possa ser necessário introduzir devido à contribuição adicional.

3. Os instrumentos financeiros têm por objetivo aumentar o efeito multiplicador da despesa da União, captando recursos adicionais de investidores privados. Os instrumentos financeiros podem gerar rendimentos aceitáveis para cumprir os objetivos de outros parceiros ou investidores, e simultaneamente, visar a preservação do valor dos ativos previstos no orçamento da União.

4. Os instrumentos financeiros previstos no presente regulamento podem ser combinados com subvenções financiadas pelo orçamento da União.

5. A Comissão pode estabelecer, nos programas de trabalho a que se refere o artigo 17.º, condições adicionais em função das necessidades específicas dos setores dos transportes, telecomunicações e energia.

Artigo 16.º

Ações em países terceiros

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

CAPÍTULO VI

Programação, execução e controlo

Artigo 17.º

Programas de trabalho plurianuais e/ou anuais

1. Através de atos de execução, a Comissão adota programas de trabalho plurianuais e anuais para cada um dos setores dos transportes, telecomunicações e energia. A Comissão pode igualmente adotar programas de trabalho plurianuais e anuais que abranjam mais do que um setor. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º, n.º 2.

2. A Comissão examina os programas de trabalho plurianuais pelo menos a meio da sua execução. Se necessário, a Comissão revê o programa de trabalho plurianual por intermédio de um ato de execução. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º, n.º 2.

▼B

3. A Comissão adota programas de trabalho plurianuais no setor dos transportes para os projetos de interesse comum enumerados no Anexo I, Parte I.

O montante da dotação financeira situar-se-á entre 80 % e 85 % dos recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a).

Os projetos enumerados no Anexo I, Parte I, não são vinculativos para os Estados-Membros no que se refere às suas decisões de programação. A decisão de executar esses projetos é da competência dos Estados-Membros e depende das capacidades de financiamento público, bem como da sua viabilidade socioeconómica nos termos do artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

4. A Comissão adota os programas de trabalho anuais para os setores dos transportes, telecomunicações e energia, para projetos de interesse comum não incluídos nos programas de trabalho plurianuais.

5. Ao adotar os programas de trabalho plurianuais e os programas de trabalho setoriais anuais, a Comissão define os critérios de seleção e de adjudicação de acordo com os objetivos e prioridades enunciados nos artigos 3.º e 4.º do presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, no Regulamento (UE) n.º 347/2013, ou num regulamento relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações. Ao definir os critérios de adjudicação, a Comissão tem em conta as orientações gerais enunciadas no Anexo I, Parte V, do presente regulamento.

6. No setor da energia, nos dois primeiros programas de trabalho anuais deve dar-se prioridade a projetos de interesse comum e ações conexas que visem pôr termo ao isolamento energético e eliminar os estrangulamentos da infraestrutura energética, bem como realizar o mercado interno da energia.

7. Os programas de trabalho são coordenados para se explorarem as sinergias entre os setores dos transportes, da energia e das telecomunicações, sobretudo em domínios como as redes energéticas inteligentes, a mobilidade elétrica e os sistemas de transporte inteligentes e sustentáveis, os direitos de passagem comuns ou a ligação de infraestruturas. A Comissão adota pelo menos um convite multissetorial à apresentação de propostas para ações elegíveis a título do artigo 7.º, n.º 5, devendo as dotações financeiras afetadas a cada setor ser proporcionais ao peso de cada setor nos custos elegíveis das ações selecionadas para financiamento ao abrigo do MIE.

Artigo 18.º

Concessão de assistência financeiro da União

1. Na sequência de cada convite à apresentação de propostas, com base nos programas de trabalho plurianuais ou anuais a que se refere o artigo 17.º, a Comissão, deliberando em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º, decide do montante da assistência financeira a conceder aos projetos selecionados ou partes deles. A Comissão especifica as respetivas condições e métodos de execução.

▼B

2. A Comissão informa os beneficiários e os Estados-Membros interessados da decisão de concessão de assistência financeira.

Artigo 19.º

Prestações anuais

A Comissão pode dividir as autorizações orçamentais em prestações anuais. Nesse caso, a Comissão autoriza as prestações anuais tendo em conta o avanço das ações que beneficiam de assistência financeira, as necessidades estimadas dessas ações e o orçamento disponível.

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

Artigo 20.º

Transição das dotações anuais

As dotações não utilizadas no final do exercício para o qual foram inscritas transitam para o exercício seguinte em conformidade com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Artigo 21.º

Atos delegados

1. Sob reserva da aprovação do ou dos Estados-Membros em causa prevista no artigo 172, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º, no que diz respeito à alteração do Anexo I, Parte I, a fim de ter em conta a alteração das prioridades de financiamento das redes transeuropeias e as alterações relacionadas com os projetos de interesse comum identificados no Regulamento (UE) n.º 1315/2013. Ao alterar o Anexo I, Parte I, a Comissão deve assegurar que:

a) Os projetos de interesse comum nos termos do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 sejam suscetíveis de ser executados, totalmente ou em parte, ao abrigo do quadro financeiro plurianual para os anos 2014--2020;

b) As alterações respeitem os critérios de elegibilidade estabelecidos no artigo 7.º do presente regulamento;

c) No que se refere ao Anexo I, Parte I, do presente regulamento, todas as secções incluam projetos de infraestruturas cuja realização exija a sua inclusão num programa de trabalho plurianual nos termos do artigo 17.º, n.º 3, do presente regulamento, sem alteração do alinhamento dos corredores da rede principal.

▼B

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º do presente regulamento, a fim de alterar os principais termos, condições e procedimentos estabelecidos no Anexo I, Parte III, do presente regulamento, que regem a contribuição da União para cada instrumento financeiro criado no âmbito do quadro "Dívida" ou do quadro "Capital" estabelecidos no Anexo I, Parte III, do presente regulamento, em conformidade com os resultados do relatório intercalar e da avaliação exaustiva independente da fase-piloto da Iniciativa "Europa 2020-"obrigações para o financiamento de projetos ", criada ao abrigo da Decisão no 1639/2006/CE e do Regulamento (CE) no 680/2007, e a fim de ter em conta a evolução das condições de mercado com vista a otimizar a conceção e aplicação dos instrumentos financeiros ao abrigo do presente regulamento.

Ao alterar o Anexo I, Parte III, do presente regulamento nos casos mencionados no primeiro parágrafo, a Comissão deve sempre assegurar que:

a) As alterações sejam efetuadas em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (EU, Euratom) n.º 966/2012, incluindo a avaliação ex ante a que se refere o artigo 140.º, n.º 2, alínea f), desse regulamento, e

b) As alterações abranjam unicamente:

   i) a alteração do patamar de financiamento da dívida subordinada, conforme referido no Anexo I, Parte III, pontos I.1.a e I.1.b, do presente regulamento, com vista à diversificação setorial e ao equilíbrio geográfico entre os Estados-Membros, em conformidade com o artigo 15.º;

   ii) a alteração do patamar de financiamento da dívida privilegiada, conforme referido no Anexo I, Parte III, ponto I.1.a, do presente regulamento, com vista à diversificação setorial e ao equilíbrio geográfico entre os Estados-Membros, em conformidade com o artigo 15.º;

   iii) a combinação com outras fontes de financiamento, conforme referido no Anexo I, Parte III, pontos I.3 e II.3;

   iv) a seleção das entidades encarregadas da execução, conforme referido no Anexo I, Parte III, pontos I.4 e II.4; e

   v) a partilha de tarifas, riscos e receitas, conforme referido no Anexo I, Parte III, pontos I.6 e II.6.

3. No setor dos transportes, e no âmbito dos objetivos gerais estabelecidos no artigo 3.º e dos objetivos setoriais específicos referidos no artigo 4.º, n.º 2, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º, a fim de definir pormenorizadamente as prioridades de financiamento que devem ser traduzidas nos programas de trabalho previstos no artigo 17.º para o período de vigência do MIE relativamente às ações elegíveis a título do artigo 7.º, n.º 2. A Comissão adota um ato delegado até 22 de dezembro de 2014.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º, a fim de elevar o limite estabelecido no artigo 14.º, n.º 2, até 20 %, no máximo, desde que se encontrem preenchidas as seguintes condições:

▼B

i) avaliação positiva da fase-piloto da iniciativa "obrigações para o financiamento de projetos" realizada em 2015, e

ii) adoção de instrumentos financeiros superior a 8 % em termos de compromissos contratuais para projetos.

5. Sempre que se afigure necessário um desvio de mais de cinco pontos percentuais relativamente à dotação atribuída a um objetivo específico na área dos transportes, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º, a fim de alterar as percentagens indicativas estabelecidas no Anexo I, Parte IV.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 26.º, a fim de alterar a lista de orientações constantes do Anexo I, Parte V, que devem ser tidas em conta na definição dos critérios de adjudicação, a fim de refletir a avaliação intercalar do presente regulamento ou as conclusões retiradas da sua aplicação. Tal deve ser conduzido de modo compatível com as orientações setoriais respetivas.

Artigo 22.º

Responsabilidade dos beneficiários e dos Estados-Membros

No âmbito das respetivas responsabilidades, e sem prejuízo das obrigações que incumbem aos beneficiários nos termos das condições que regem as subvenções, os beneficiários e os Estados-Membros envidam todos os esforços para executar os projetos de interesse comum que beneficiem do assistência financeira da União concedido ao abrigo do presente regulamento.

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

Os Estados-Membros informam anualmente a Comissão, se pertinente através de um sistema interativo de informação geográfica e técnica, dos progressos realizados na execução dos projetos de interesse comum e dos investimentos efetuados para esse efeito, incluindo o montante do apoio utilizado na consecução dos objetivos em matéria de alterações climáticas. Com base nesses dados, a Comissão deve publicar e atualizar, pelo menos anualmente, as informações relativas aos projetos específicos realizados ao abrigo do MIE.

Artigo 23.º

Conformidade com as políticas e com o direito da União

Apenas são financiadas a título do presente regulamento as ações que respeitem o direito da União e que sejam conformes com as políticas pertinentes da União.

▼B

Artigo 24.º

Proteção dos interesses financeiros da União

1. A Comissão toma as medidas adequadas para garantir que, quando as ações financiadas a título do presente regulamento forem executadas, os interesses financeiros da União sejam protegidos, através da aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilícitas, através de controlos eficazes e, caso sejam detetadas irregularidades, da recuperação dos montantes indevidamente pagos e, se adequado, através de sanções administrativas e financeiras eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

2. A Comissão ou os seus representantes e o Tribunal de Contas têm poderes para efetuar auditorias, com base em documentos e em visitas ao local, em relação às atividades de todos os beneficiários de subvenções, entidades de execução, contratantes e subcontratantes que tenham recebido fundos da União ao abrigo do presente regulamento.

3. O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode efetuar investigações, nomeadamente controlos e inspeções no local, de acordo com as disposições e os procedimentos previstos no Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho ([2]), tendo em vista determinar se houve fraude, corrupção ou qualquer outra atividade ilícita que afete os interesses financeiros da União Europeia no que respeita a uma convenção de subvenção ou decisão de subvenção ou a um contrato financiado ao abrigo do presente regulamento.

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

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 25.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité de Coordenação do MIE. Este Comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

([1]) 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).

([2]) 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 15.11.1996, p. 2).

▼B

3. O Comité assegura uma visão horizontal dos programas de trabalho referidos no artigo 17.º a fim de garantir a sua coerência e a identificação, exploração e avaliação das sinergias entre os setores dos transportes, telecomunicações e energia. O Comité procura, em especial, coordenar esses programas de trabalho de modo a permitir a emissão de convites multissetoriais à apresentação de propostas.

Artigo 26.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 a que se refere o artigo 21.º é conferido à Comissão entre 1 de janeiro de 2014 e 31 de dezembro de 2020.

3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 21.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 de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. 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 21.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 prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 27.º

Avaliação

1. Até 31 de dezembro de 2017, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros e os beneficiários em causa, elabora um relatório de avaliação, a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre a consecução dos objetivos de todas as medidas (a nível dos resultados e dos impactos), a eficiência na utilização dos recursos e o valor acrescentado europeu do MIE, tendo em vista a tomada de uma decisão quanto à renovação, modificação ou suspensão das medidas. A avaliação examina igualmente as possibilidades de simplificação, a coerência interna e externa das medidas, a manutenção da pertinência de todos os objetivos, assim como a sua contribuição para as prioridades da União em termos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, incluindo o seu impacto na coesão económica, social e territorial. O relatório de avaliação deve incluir uma avaliação das economias de escala efetuadas pela Comissão a nível financeiro, técnico e humano na gestão do MIE e, se for o caso, do número total de projetos que exploram as sinergias entre os setores. Nessa avaliação deve também ser analisada a forma de imprimir maior eficácia aos instrumentos financeiros. O relatório de avaliação tem em conta os resultados das avaliações do impacto a longo prazo das medidas precedentes.

▼B

2. O MIE tem em conta a avaliação independente e exaustiva da Iniciativa "Europa 2020-obrigações para o financiamento de projetos Europa", a efetuar em 2015. Com base nessa avaliação, a Comissão e os Estados-Membros apreciam a relevância da Iniciativa "Europa 2020--obrigações para o financiamento de projetos", bem como a sua eficácia no que toca a aumentar o volume de investimento em projetos prioritários e a reforçar a eficácia da despesa da União.

3. A Comissão efetua uma avaliação *ex post* em estreita cooperação com os Estados-Membros e os beneficiários. A avaliação *ex post* examina a eficácia e a eficiência do MIE e o seu impacto na coesão económica, social e territorial, assim como a sua contribuição para as prioridades da União em matéria de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, e a escala e os resultados do apoio utilizado para o cumprimento dos objetivos em matéria de alterações climáticas.

4. As avaliações têm em conta os progressos realizados face aos indicadores de desempenho referidos nos artigos 3.º e 4.º.

5. A Comissão comunica as conclusões dessas avaliações ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

6. A Comissão e os Estados-Membros, assistidos pelos outros eventuais beneficiários, podem avaliar os métodos de execução dos projetos, bem como o impacto da sua execução, de modo a verificar se os objetivos previstos, nomeadamente em matéria de proteção ambiental, foram atingidos.

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

Artigo 28.º

Informação, comunicação e publicidade

1. Os beneficiários e, se for caso disso, os Estados-Membros em causa devem assegurar que seja feita a devida publicidade e conferida transparência ao apoio concedido a título do presente regulamento a fim de informar o público do papel desempenhado pela União na realização dos projetos.

2. A Comissão leva a cabo ações de informação e comunicação sobre os projetos e os resultados do MIE. Os recursos atribuídos a ações de comunicação ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, devem igualmente contribuir para a comunicação institucional das prioridades políticas da União na medida em que se relacionem com os objetivos gerais a que se refere o artigo 3.º.

▼B

Artigo 29.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 913/2010

O Regulamento (UE) n.º 913/2010 é alterado do seguinte modo:

O Anexo do Regulamento (UE) n.º 913/2010 é substituído pelo texto do Anexo II do presente regulamento. Por conseguinte, os corredores (revistos) de transporte ferroviário de mercadorias ficam abrangidos pelas disposições do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

Artigo 30.º

Disposições transitórias

O presente regulamento não afeta a continuação ou a alteração, incluindo a anulação total ou parcial, dos projetos em causa até à sua conclusão, ou de uma assistência financeira concedida pela Comissão com base nos Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010, ou em qualquer outra legislação aplicável a esse apoio em 31 de dezembro de 2013, que continuam a aplicar-se às ações em causa até à sua conclusão.

Artigo 31.º

Revogação

Sem prejuízo do disposto no artigo 30.º do presente regulamento, os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 são revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2014.

Artigo 32.º

Entrada em vigor

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

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

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

▼B

ANEXO I

PARTE I

LISTA DE PROJETOS PREDEFINIDOS DA REDE PRINCIPAL DO SETOR DE TRANSPORTES

1) **Prioridades horizontais**

Gestão e Serviços Inovadores	Céu Único Europeu – sistema SESAR
Gestão e Serviços Inovadores	Sistemas de aplicações telemáticas para o tráfego rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo (ITS, ERTMS, RIS e VTMIS)
Gestão e Serviços Inovadores	Portos marítimos da rede principal, autoestradas do mar e aeroportos, infraestrutura segura
Novas tecnologias e inovação	Novas tecnologias e produtos de inovação em conformidade com o artigo 33.º, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013

2) **Corredores da rede principal**

Báltico – Adriático

ALINHAMENTO:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravena

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Gdynia – Katowice	Via férrea	Obras
Gdynia, Gdansk	Portos	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Warszawa – Katowice	Via férrea	Obras
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Via férrea	Obras
Świnoujście/Szczecin	Porto	Ligações a portos
Bielsko Biala – Žilina	Estrada	Obras
Katowice – Ostrava – Brno – Wien & Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	Via férrea	Obras, em particular nos troços transfronteiriços Polónia-República Checa, República Checa-Áustria, Polónia-Eslováquia e Eslováquia-Áustria, linha Brno – Přerov; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e ligação ferroviária ao aeroporto;

▼B

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravena	Via férrea	Construção parcial de novas linhas (túnel de base de Semmering e linha ferroviária de Koralm) e modernização de linhas férreas; obras em curso; (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais; modernização da linha existente, com duas vias, entre Udine – Cervignano e Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Via férrea	Estudos e obras para uma segunda via
Trieste, Venezia, Ravena, Koper	Portos	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais

Mar do Norte – Báltico

ALINHAMENTO:

Helsínquia – Taline – Rīga

Ventspils – Rīga

Riga-Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Fronteira bielorrussa – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlim – Hamburgo

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hanôver

Hanôver – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amesterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Helsinki – Tallinn	Portos, autoestradas do mar	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais e seus acessos, capacidade quebra-gelos, autoestradas do mar
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	Via férrea	Estudos (detalhados) para uma nova linha de bitola UIC totalmente interoperável; início das obras da nova linha antes de 2020; modernização e nova linha em território polaco; interligações via férrea – aeroportos/portos, terminais rodoferroviários, autoestradas do mar
Ventspils – Rīga	Via férrea	Modernização, ligações a portos, autoestradas do mar
Klaipėda – Kaunas	Via férrea	Modernização, ligações a portos, autoestradas do mar
Kaunas – Vilnius	Via férrea	Modernização, ligações a aeroportos, terminais rodoferroviários

▼B

Corredor da Via Báltica	Estrada	Obras para os troços transfronteiriços (EE, LV, LT, PL)
Fronteira bielorrussa – Warszawa – Poznań – fronteira alemã	Via férrea	Obras na linha atual, estudos para linha férrea de alta velocidade
Fronteira polaca – Berlim – Hannover – Amesterdam/Roterdam	Via férrea	Estudos e modernização de vários troços (Amesterdão – Utrecht – Arnhem; Hanôver – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Via férrea	Estudos e obras
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Canais da Alemanha ocidental, Reno, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	VNI	Estudos, obras para melhor navegabilidade e modernização das vias de navegação interior e das comportas
Comportas de Amesterdam & Amesterdam – Rijnkanaal	VNI	Estudos em curso sobre as comportas; porto: ligações (estudos e obras, nomeadamente modernização da comporta Beatrix)

Mediterrâneo

ALINHAMENTO:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilha – Bobadilla – Múrcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapeste

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapeste – fronteira ucraniana

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Algeciras – Madrid	Via férrea	Estudos em curso, arranque das obras antes de 2015, conclusão em 2020
Sevilha – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Múrcia – Alicante – Valencia	Via férrea	Estudos e obras
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Via férrea	Modernização das linhas atuais (gabaritos, linhas de serviço, plataformas)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Via férrea	Construção entre 2014 – 2020
Barcelona	Porto	Ligações ferroviárias ao porto e aeroporto
Barcelona – Perpignan	Via férrea	Troço transfronteiriço, obras em curso, nova linha concluída até 2015, modernização da linha existente (gabaritos, linhas de serviço, plataformas)
Perpignan - Montpellier	Via férrea	Variante Nîmes – Montpellier operacional em 2017, Montpellier – Perpignan em 2020

▼B

Lyon	Via férrea	Atenuação dos estrangulamentos em Lyon: estudos e obras
Lyon – Avgnon– Marseille	Via férrea	Modernização
Lyon – Torino	Via férrea	Troço transfronteiriço, obras do túnel de base; estudos e obras para as vias de acesso
Milano – Brescia	Via férrea	Modernização parcial, linha de alta velocidade parcialmente nova
Brescia – Venezia – Trieste	Via férrea	Arranque das obras antes de 2014 em vários troços, em sinergia com as obras de modernização realizadas em partes comuns, como no corredor Báltico-Adriático
Milano – Cremona– Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	VNI	Estudos e obras
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Portos de navegação anterior	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Trieste – Divača	Via férrea	Estudos e modernização parcial em curso; troço transfronteiriço a construir até depois de 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Via férrea	Estudos e modernização/linha parcialmente nova
Rijeka – Zagreb – Budapeste	Via férrea	Estudos e obras (incluindo a construção de uma nova via e de uma segunda via entre Rijeka e a fronteira húngara)
Rijeka	Porto	Modernização e desenvolvimento da infraestrutura, desenvolvimento das plataformas e ligações multimodais
Ljubljana – Zagreb	Via férrea	Estudos e obras
Nó de Ljubljana	Via férrea	Nó ferroviário de Ljubljana, incluindo plataforma multimodal; ligação ferroviária ao aeroporto
Pragersko – Zalalövö	Via férrea	Troço transfronteiriço: estudos, arranque das obras antes de 2020
Lendava – Letenye	Estrada	Modernização de um troço transfronteiriço
Boba– Székesfehérvár	Via férrea	Modernização
Budapeste-Miskolc-fronteira ucraniana	Via férrea	Modernização
Vásárosnamény – fronteira ucraniana	Estrada	Modernização de um troço transfronteiriço

Europa Oriental/Med. Oriental

ALINHAMENTO:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapeste – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – fronteira turca

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Dresden – Praha	Via férrea	Estudos para linha de alta velocidade
Praha	Via férrea	Modernização, variante para mercadorias; ligação ferroviária ao aeroporto
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	VNI	Estudos do Elba e Vltava, obras para melhor navegabilidade e modernização
Comportas de Děčín	VNI	Estudos
Praha – Brno – Břeclav	Via férrea	Modernização, incluindo o nó ferroviário de Brno, e plataforma multimodal
Břeclav – Bratislava	Via férrea	Troço transfronteiriço, modernização
Bratislava – Hegyeshalom	Via férrea	Troço transfronteiriço, modernização
Mosonmagyaróvár – fronteira eslovaca	Estrada	Troço transfronteiriço, modernização
Tata – Biatorbágy	Via férrea	Modernização
Budapeste – Arad – Timişoara – Calafat	Via férrea	Modernização do troço húngaro quase concluída, em curso na Roménia
Vidin – Sofia – Burgas/fronteira turca Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Via férrea	Estudos e obras Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; modernização do troço Sofia – Burgas/ /fronteira turca
Vidin – Craiova	Estrada	Modernização de um troço transfronteiriço
Thessaloniki, Igoumenitsa	Porto	Modernização da infraestrutura e desenvolvimento das ligações multimodais
Atína/ Piraeus – Heraklion – Lemesos	Porto, autoestrada do mar	Capacidade do porto e ligações multimodais
Lemesos – Lefkosia	Portos, plataformas multimodais	Modernização da ligação modal, nomeadamente circular sul de Nicósia, estudos e obras, sistemas de gestão do tráfego
Lefkosia – Larnaca	Plataformas multimodais	Ligações multimodais e sistemas de aplicações telemáticas

▼B

Patras	Porto	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Athína-Patras	Via férrea	Estudos e obras, ligações a portos

Escandinávia – Mediterrâneo

ALINHAMENTO:

Fronteira russa – HaminaKotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nuremberga

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

HaminaKotka – Helsinki	Porto, via férrea	Ligações a portos, modernização da via férrea, capacidade quebra-gelos
Helsinki	Via férrea	Ligação ferroviária ao aeroporto
Fronteira russa – Helsinki	Via férrea	Obras em curso
Helsinki – Turku	Via férrea	Modernização
Turku/Naantali – Stockholm	Portos, autoestradas do mar	Ligações a portos, capacidade quebra-gelos
Stockholm – Malmö (Triângulo nórdico)	Via férrea	Obras em curso em troços específicos
Trelleborg – Malmö – Göteborg – fronteira norueguesa	Via férrea, porto, autoestrada do mar	Obras, plataformas multimodais e acessos terrestres
Fehmarn	Via férrea	Estudos em curso, obras de construção da ligação fixa do Fehmarn Belt a começar em 2015
Copenhaga – Hamburg via Fehmarn: vias de acesso	Via férrea	Vias de acesso na Dinamarca concluídas até 2020, vias de acesso na Alemanha a concluir em 2 etapas: eletrificação de uma via com a conclusão da ligação fixa e de duas vias sete anos mais tarde
Rostock	Portos, autoestradas do mar	Ligações ferroviárias aos portos; ferries com fraca produção de emissões; serviços de quebra-gelo
Rostock – Berlin – Nürnberg	Via férrea	Estudos e modernização
Hamburg/Bremen – Hannover	Via férrea	Estudos em curso

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Via férrea	Obras em curso, conclusão em 2017
München – Wörgl	Via férrea	Acesso ao túnel de base do Brenner e troço transfronteiriço: estudos
Túnel de base do Brenner	Via férrea	Estudos e obras
Fortezza – Verona	Via férrea	Estudos e obras
Napoli – Bari	Via férrea	Estudos e obras
Napoli – Reggio Calabria	Via férrea	Modernização
Verona – Bologna	Via férrea	Modernização em curso
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Portos	Ligações a portos, (maior) desenvolvimento das plataformas multimodais
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Via férrea	Modernização (troços restantes)
Palermo/Taranto – Valletta/ /Marsaxlokk	Portos, autoestradas do mar	Ligações a portos
Valeta – Marsaxlokk	Porto, aeroporto	Modernização da interconexão modal, nomeadamente Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bologna – Ancona	Via férrea	Modernização

Reno – Alpes

ALINHAMENTO:

Genova – Milano – Lugano – Basel

Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Genova	Porto	Ligações a portos
Genova – Milano/Novara – fronteira suíça	Via férrea	Estudos, arranque das obras antes de 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	VNI	Obras para melhor navegabilidade
Karlsruhe – Basel	Via férrea	Obras em curso
Frankfurt – Mannheim	Via férrea	Estudos em curso
Liège	Via férrea	Ligação ferroviária ao porto e aeroporto
Rotterdam – Zevenaar	Via férrea	Estudos em curso, modernização

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Via férrea	Obras em curso
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – fronteira alemã	Via férrea	Modernização

Atlântico

ALINHAMENTO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Linha ferroviária de alta velocidade Sines/Lisboa – Madrid	Via férrea, portos	Estudos e obras em curso, modernização da interconexão modal dos portos de Sines/Lisboa
Linha ferroviária de alta velocidade Porto – Lisboa	Via férrea	Estudos em curso
Ligação ferroviária Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Via férrea	Troço transfronteiriço: obras em curso
Ligação ferroviária Bergara – San Sebastián – Bayonne	Via férrea	Conclusão prevista em Espanha para 2016, em França em 2020
Bayonne – Bordeaux	Via férrea	Consulta pública em curso
Bordeaux – Tours	Via férrea	Obras em curso
Paris	Via férrea	Variante Sul de alta velocidade
Baudrecourt – Mannheim	Via férrea	Modernização
Baudrecourt – Strasbourg	Via férrea	Obras em curso, conclusão em 2016
Le Havre – Paris	VNI	Modernização
Le Havre – Paris	Via férrea	Estudos, modernização
Le Havre	porto, via férrea	Estudos e obras sobre a capacidade do porto, autoestradas do mar e ligações

Mar do Norte – Mediterrâneo

ALINHAMENTO:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Corcaigh/Cork – Dublin – Baile Átha Cliath /Belfast	Via férrea	Estudos e obras, interconector de Baile Atha Cliath /Dublin (DART);
Belfast	porto, conexões multimodais	Modernização
Glasgow – Edinburgh	Via férrea	Modernização
Manchester – Liverpool	Via férrea	Modernização e eletrificação, nomeadamente plataforma de correspondência do Norte
Birmingham – Reading – Southampton	Via férrea	Modernização da linha de mercadorias
Baile àtha Cliath /Dublim, Corcaigh/Cork, Southampton	Portos, via férrea	Estudos e obras sobre a capacidade dos portos, autoestradas do mar e ligações
Dunkerque	Porto	Maior desenvolvimento das plataformas e ligações multimodais
Calais – Paris	Via férrea	Estudos preliminares
Bruxelles/Brussel	Via férrea	Estudos e obras (ligação Norte-Sul para linhas convencionais e de alta velocidade)
Felixstowe – Midlands	Via férrea, porto, plataformas multimodais	Modernização da via férrea, ligações entre o porto e as plataformas multimodais
Maas, incluindo Maaswerken	VNI	Modernização
Albertkanaal/Canal Bocholt--Herentals	VNI	Modernização
corredor Rhine-Scheldt: comportas do Volkerak e do Kreekrak, do Krammer e de Hansweert	VNI	Estudos em curso sobre as comportas
Terneuzen	Marítimo	Comportas: estudos em curso; obras
Terneuzen – Gent	VNI	Estudos, modernização
Zeebrugge	Porto	Comportas: estudos, ligações (estudos e obras)
Antuérpia	Marítimo, porto, via férrea	Estudos em curso sobre as comportas; porto: ligações (nomeadamente segundo acesso ferroviário ao porto de Antwerpen)
Rotterdam – Antwerpen	Via férrea	Modernização da linha de mercadorias

▼B

Canal Seine Norte; Seine – Escaut	VNI	Estudos e obras; modernização, nomeadamente ligações transfronteiras e multimodais
Dunkerque – Lille	VNI	Estudos em curso
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	VNI	Modernização
Modernização das vias navegáveis interiores na Valónia	VNI	Estudos, modernização, ligações intermodais
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Via férrea	Obras em curso
Antwerpen – Namur – fronteira luxemburguesa – fronteira francesa	Via férrea	Modernização da linha de mercadorias
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Via férrea	Modernização
Ligações ferroviárias Luxemburgo – Dijon – Lyon (TGV Reno – Ródano)	Via férrea	Estudos e obras
Lyon	Via férrea	Variante oriental: estudos e obras
Canal Saône – Mosela/Rhin	VNI	Estudos preliminares em curso
Rhône	VNI	Modernização
Porto de Marseille-Fos	Porto	Ligações e terminais multimodais
Lyon – Avignon– Porto de Marseille– Fos	Via férrea	Modernização

Rhine – Danube

ALINHAMENTO:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA border

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

TROÇOS PREDEFINIDOS, INCLUINDO PROJETOS:

Conexão ferroviária Estrasburgo – Kehl Appenweier	Via férrea	Obras de interconexão em Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – München	Via férrea	Estudos e obras em curso
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – fronteira ucraniana	Via férrea	Modernização, plataformas multimodais

▼B

Zlín – Žilina	Estrada	Troço rodoviário transfronteiriço
München – Praha	Via férrea	Estudos e obras
Nürnberg – Praha	Via férrea	Estudos e obras
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Via férrea	Estudos e obras em curso
Salzburg – Wels	Via férrea	Estudos
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Via férrea	Estudos e obras
Conexão ferroviária Wels – Wien	Via férrea	Conclusão prevista até 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapeste / Bratislava – Budapeste	Via férrea	Estudos de linhas ferroviárias de alta velocidade (nomeadamente traçado das ligações entre as três cidades)
Budapeste – Arad	Via férrea	Estudos para a rede de alta velocidade entre Budapeste e Arad
Komárom – Komárno	VNI	Estudos e obras para a ponte transfronteiriça
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanța	Via férrea	Modernização de troços específicos; estudos para alta velocidade
Main – Main-Donau-Canal	VNI	Estudos e obras em vários troços e estrangulamentos; portos interiores: interligações multimodais com a via férrea
Slavonski Brod	porto	Estudos e obras
Giurgiu, Galați	porto	Maior desenvolvimento das plataformas multimodais e acessos terrestres: estudos e obras
Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina)	VNI	Estudos e obras em vários troços e estrangulamentos; portos interiores: ligações multimodais
Sava	VNI	Estudos e obras em vários troços e estrangulamentos (incluindo a ponte transfronteiriça)
Canal de București – Dunăre	VNI	Estudos e obras
Constanța	porto, autoestradas do mar	Ligações ao porto, autoestrada do mar (incluindo serviços de quebra-gelos)
Craiova – București	Via férrea	Estudos e obras

3) **Outros troços da rede principal**

Sofia – fronteira com a antiga República jugoslava da Macedónia	Transfronteiras	Via férrea	Estudos em curso
Sofia – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	Estudos em curso
Timişoara – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	Estudos em curso
Wroclaw – Praha	Transfronteiras	Via férrea	Estudos

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Transfronteiras	Estrada	Obras
Brno – fronteira austríaca	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Budapeste – Zvolen	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Budapeste – fronteira sérvia	Transfronteiras	Via férrea	Estudos
Corredor da Bótnia: Luleå – Oulu	Transfronteiras	Via férrea	Estudos e obras
Iași – fronteira MD	Transfronteiras	Via férrea	Estudos em curso e obras
Suceava-fronteira UA	Transfronteiras	Via férrea	Estudos e obras
Projetos prioritários, tal como definidos no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE (Praga – Linz, novo eixo ferroviário de alta capacidade: travessia central dos Pirenéus, "Linha férrea do Reno" (Rheidt – Antuérpia))	Transfronteiras	Via férrea	Estudos em curso
Târgu Neamt–Ungheni	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Marijampolė-Kybartai (fronteira Lituânia/Rússia)	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Vilnius-fronteira Lituânia/ /Bielorrússia	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Ioanina– Kakavia (fronteira Grécia/Albânia)	Transfronteiras	Estrada	Estudos
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (fronteira Grécia/ARJM)	Transfronteiras	Estrada	Modernização
Serres – Promahonas – fronteira Grécia/Bulgária	Transfronteiras	Estrada	Obras em curso
Alexandropolis – Kipoi – fronteira Grécia/Turquia	Transfronteiras	Estrada	Estudos e obras
Dubrovnik – fronteira Croácia/Montenegro	Transfronteiras	Estrada	Obras
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfronteiras	Via férrea	Obras
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Estrangulamento	Via férrea, autoestrada do mar	Obras em curso (incluindo portos e plataformas multi-modais)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Estrangulamento	Via férrea	Estudos
Via férrea Egnatia	Estrangulamento	Via férrea	Estudos em curso
Sundsvall – Umeå – Luleå	Estrangulamento	Via férrea	Estudos e obras
Zagreb – fronteira sérvia	Estrangulamento	Via férrea	Estudos e obras
A Coruña – Madrid (alta velocidade de passageiros)	Estrangulamento	Via férrea	Obras em curso

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Outros na rede principal	Via férrea	Obras
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Outros na rede principal	Via férrea	Obras
Bótnia – Kiruna – fronteira norueguesa	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos e obras
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização
Ligação ferroviária Sionainn/ /Shannon FaingFoynes – Gabhhal Luimnigh entroncamento de Limerick	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos
Alta velocidade 2	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos e obras para linha férrea de alta velocidade Londres – Midlands
fronteira ucraniana – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Outros na rede principal	Via férrea	Obras
Riga – fronteira Rússia/ /Bielorrússia	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização
Vilnius – fronteira bielorrussa	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização, ligação ao aeroporto
Kybartai – Kaunas	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização
Tallinn – Tartu – Koidula – fronteira russa	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos para alta velocidade
Bordeaux – Toulouse	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos para alta velocidade
Helsinki – Oulu	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização de troços
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos e obras
Brunsbüttel – Kiel (canal de Nord-Ostsee)	Outros na rede principal	VNI	Otimização das condições de navegação
Cardiff – Bristol – London	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização, nomeadamente Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos e obras
București – Buzău	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização e reabilitação da infraestrutura ferroviária, acessos terrestres
Região do Ruhr – Münster – Osnabrück – Hamburgo	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização do troço Münster – Lünen (via dupla)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos e obras
Ploieşti-Suceava	Outros na rede principal	Via férrea	Estudos
HeraKlion	Outros na rede principal	Aeroporto, infraestrutura/ /sistemas de transporte combinado	Estudos e obras de construção, modernização e desenvolvimento da infraestrutura, ligações multimodais
Huelva – Sevilha	Outros na rede principal	Via férrea	Obras em curso
Fredericia-Frederikshavn	Outros na rede principal	Via férrea	Modernização, nomeadamente eletrificação
Barcelona – Valencia – Livorno	Outros na rede principal	Autoestradas do mar	Modernização

PARTE II

LISTA DE CORREDORES E DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURAS NO SETOR DA ENERGIA

1. **Corredores prioritários no setor da eletricidade**

1) Rede offshore nos mares do Norte ("NSOG"): desenvolvimento da rede de eletricidade integrada e interligações correspondentes ao largo da costa do Mar do Norte, do mar da Irlanda, do Canal da Mancha, do Mar Báltico e das águas adjacentes para transportar eletricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis ao largo da costa para os centros de consumo e armazenamento e para aumentar o intercâmbio de eletricidade transfronteiriço.

   Estados-Membros abrangidos: Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Suécia e Reino Unido;

2) Interconexões Norte-Sul de eletricidade na Europa Ocidental ("NSI West Electricity"): interconexões entre os Estados-Membros da região e com a região mediterrânica, incluindo a Península Ibérica, nomeadamente para integrar a eletricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis e reforçar as infraestruturas da rede interna, a fim de promover a integração do mercado na região.

   Estados-Membros abrangidos: Áustria, Bélgica, França, Alemanha, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Malta, Portugal, Espanha e Reino Unido;

3) Interconexões de eletricidade Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste ("NSI East Electricity"): interconexões e as linhas internas nas direções Norte--Sul e Este-Oeste para concluir o mercado interno e integrar a eletricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis.

   Estados-Membros abrangidos: Áustria, Bulgária, Croácia, República Checa, Chipre, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia;

4) Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor da eletricidade ("BEMIP Electricity"): interconexões entre os Estados-Membros da região do Báltico e reforço das infraestruturas de rede internas em conformidade, para pôr termo ao isolamento dos Estados Bálticos e promover a integração do mercado, nomeadamente diligenciando no sentido da integração das energias renováveis na região;

   Estados-Membros abrangidos: Dinamarca, Estónia, Finlândia, Alemanha, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia.

▼B

2. **Corredores prioritários no setor do gás**

1) Interconexões de gás Norte-Sul na Europa Ocidental ("NSI West Gas"): infraestruturas de gás para os fluxos Norte-Sul de gás natural na Europa Ocidental a fim de diversificar as vias de aprovisionamento e aumentar a capacidade de entrega do gás a curto prazo.

Estados-Membros abrangidos: Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal, Espanha e Reino Unido;

2) Interconexões de gás Norte-Sul na Europa do Centro-Leste e Sudeste ("NSI East Gas"): infraestruturas de gás para as ligações regionais entre a região do Mar Báltico, os mares Adriático e Egeu, o Mediterrâneo Oriental e o Mar Negro, e no interior destas regiões, e para aumentar a diversificação e a segurança do aprovisionamento de gás;

Estados-Membros abrangidos: Áustria, Bulgária, Croácia, Chipre, República Checa, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia;

3) Corredor Meridional de Gás ("SGC"): infraestruturas para o transporte de gás natural da bacia do Cáspio, da Ásia Central, do Médio Oriente e da bacia do Mediterrâneo Oriental para a União, a fim de aumentar a diversificação do aprovisionamento de gás.

Estados-Membros abrangidos: Áustria, Bulgária, Croácia, República Checa, Chipre, França, Alemanha, Hungria, Grécia, Itália, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia;

4) Plano de Interconexão do Mercado Báltico da Energia no setor do gás ("BEMIP Gas"): infraestrutura de gás destinada a pôr termo ao isolamento dos três Estados Bálticos e da Finlândia e à sua dependência de um único fornecedor, a reforçar as infraestruturas da rede interna em conformidade, bem como a aumentar a diversificação e a segurança dos abastecimentos na região do Mar Báltico;

Estados-Membros abrangidos: Dinamarca, Estónia, Finlândia, Alemanha, Letónia, Lituânia, Polónia e Suécia.

3. **Domínios temáticos prioritários**

1) Implantação de redes inteligentes: adoção de tecnologias de redes inteligentes em toda a União para integrar eficientemente o comportamento e as ações de todos os utilizadores ligados à rede de eletricidade, em especial a produção de grandes quantidades de eletricidade a partir de fontes de energia renováveis ou descentralizadas e a resposta à procura pelos consumidores;

Estados-Membros abrangidos: todos;

2) Autoestradas da eletricidade: primeiras autoestradas da eletricidade até 2020, tendo em vista a construção de um sistema de autoestradas da eletricidade em toda a União com capacidade para:

a) Receber a produção excedentária de energia eólica em constante crescimento nos mares do Norte e Báltico e nas regiões circundantes e aumentar a produção de eletricidade com base em energias renováveis na Europa Oriental e Meridional e também no Norte de África;

b) Ligar estes novos centros de produção às principais instalações de armazenamento dos países nórdicos, dos Alpes e de outras regiões com importantes centros de consumo; e

c) Fazer face ao caráter cada vez mais variável e descentralizado do aprovisionamento de eletricidade e à natureza cada vez mais flexível da procura de eletricidade;

Estados-Membros abrangidos: todos;

▼B

3) Rede transfronteiriça de dióxido de carbono: desenvolvimento de infraestruturas de transporte de dióxido de carbono entre os Estados-Membros e com países terceiros vizinhos, tendo em vista a difusão da captura e do armazenamento de carbono.

Estados-Membros abrangidos: todos.

PARTE III

TERMOS, CONDIÇÕES E PROCEDIMENTOS DOS INSTRUMENTOS FINANCEIROS

Objetivo e fundamentação

O objetivo dos instrumentos financeiros no âmbito do MIE é facilitar o acesso dos projetos de infraestruturas ao financiamento de empresas e de projetos utilizando o financiamento da União como alavancagem.

Os instrumentos financeiros contribuem para o financiamento de projetos de interesse comum com um claro valor acrescentado da União e promovem uma maior participação do setor privado no financiamento a longo prazo de tais projetos nos setores dos transportes, das telecomunicações e da energia, incluindo as redes de banda larga.

Os instrumentos financeiros beneficiam projetos com necessidades de financiamento de médio a longo prazo e trazem maiores vantagens em termos de impacto no mercado, eficiência administrativa e utilização de recursos.

Representam para os interessados nessas infraestruturas, tais como entidades financeiras, autoridades públicas, gestores de infraestruturas, empresas de construção e operadores um conjunto coerente de instrumentos de assistência financeira da União orientada para o mercado.

Os instrumentos financeiros são constituídos por

a) Um instrumento para empréstimos e garantias facilitados por instrumentos de partilha de riscos, incluindo mecanismos de melhoria do risco de crédito das obrigações para o financiamento de projetos] ('Instrumento de Dívida'); e

b) Um instrumento para capitais próprios ('Instrumento de Capital'),

que contribuem para ultrapassar as restrições do mercado melhorando o financiamento e/ou os perfis de risco dos investimentos em infraestruturas, o que por sua vez melhora o acesso das empresas e outros beneficiários a empréstimos, garantias, capital próprio e outras formas de financiamento privado.

Antes da finalização dos Instrumentos de Dívida e de Capital, a Comissão efetua uma avaliação ex ante nos termos do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012. Contribuem para essa avaliação, se adequado, as avaliações de instrumentos financeiros existentes e comparáveis.

I. **Instrumento de dívida**

1) *Disposições gerais*

O Instrumento de Dívida visa contribuir para ultrapassar as deficiências dos mercados europeus dos instrumentos de dívida mediante a partilha de riscos para o financiamento da dívida. O financiamento da dívida é efetuado por entidades encarregadas da execução ou estruturas de investimento especializadas sob a forma de dívida ou de garantias privilegiadas e subordinadas.

▼B

O Instrumento de Dívida é constituído por um instrumento de partilha de riscos para empréstimos e garantias e pela Iniciativa Obrigações para Projetos. Os promotores de projetos podem, além disso, procurar obter financiamento através de capitais próprios no âmbito do Instrumento de Capital.

a) Instrumento de partilha de riscos para empréstimos e garantias

O instrumento de partilha de riscos para empréstimos e garantias destina-se a criar uma capacidade de risco adicional nas entidades encarregadas da execução, permitindo assim que essas entidades emitam dívida subordinada e privilegiada, fundada e flutuante, para projetos e empresas de modo a facilitar o acesso dos promotores ao financiamento bancário. Se o financiamento da dívida for subordinado, é graduado após a dívida privilegiada mas goza de preferência em relação aos capitais próprios e financiamentos conexos.

O financiamento sob a forma de dívida subordinada flutuante não pode exceder 30 % do montante total da dívida privilegiada emitida.

O financiamento sob a forma de dívida privilegiada efetuado no âmbito do Instrumento de Dívida não pode exceder 50 % do montante total do financiamento global sob a forma de dívida privilegiada efetuado pelas entidades ou estruturas de investimento especializadas.

b) Iniciativa Obrigações para Projetos

O instrumento de partilha de riscos para obrigações destinadas ao financiamento de projetos é concebido como financiamento sob a forma de dívida subordinada de modo a facilitar o financiamento de empresas responsáveis pelos projetos que emitam dívida privilegiada sob a forma de obrigações. Este instrumento de melhoria do risco de crédito visa contribuir para que a dívida privilegiada atinja a notação de crédito correspondente à recomendação de investimento.

É graduado após a dívida privilegiada mas goza de preferência em relação aos capitais próprios e financiamentos conexos.

O financiamento sob a forma de dívida subordinada não pode exceder 30 % do montante total da dívida privilegiada emitida.

2. *Parâmetros financeiros e alavancagem*

Os parâmetros de partilha de riscos e receitas são estabelecidos de modo a que os objetivos estratégicos específicos, incluindo os que visam determinadas categorias de projetos, possam ser atingidos preservando simultaneamente a abordagem do Instrumento de Dívida, orientada para o mercado.

Prevê-se que a alavancagem esperada do Instrumento de Dívida – definido como o financiamento total (ou seja, a contribuição da União, acrescida das contribuições de outras fontes financeiras) dividido pela contribuição da União – se situe entre 6 e 15, em função do tipo de operações envolvidas (nível de risco, beneficiários-alvo e financiamento da dívida em causa).

3. *Combinação com outras fontes de financiamento*

O financiamento através do Instrumento de Dívida pode ser combinado com outras contribuições orçamentais distintas adiante enumeradas, sob reserva das regras estabelecidas no Regulamento (UE, Euratom) no 966/2012 e da base jurídica aplicável:

a) Outras partes do MIE,

b) Outros instrumentos, programas e rubricas orçamentais do orçamento da União,

c) Estados-Membros, incluindo autoridades regionais e locais, que pretendam contribuir com recursos próprios ou recursos disponíveis dos fundos ao abrigo da Política de Coesão sem alteração da natureza do instrumento.

▼B

4. *Execução*

Entidades encarregadas da execução

As entidades encarregadas da execução são selecionadas nos termos do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

A execução no âmbito do modo de gestão indireta pode revestir a forma de mandatos diretos confiados às entidades encarregadas da execução. Relativamente aos instrumentos sujeitos a mandatos diretos (i.e. modo de gestão indireta), as entidades encarregadas da execução gerem a contribuição da União para o Instrumento de Dívida e atuam na qualidade de parceiros de partilha de riscos.

Além disso, pode prever-se a constituição de estruturas de investimento especializadas para permitir a mutualização de contribuições de múltiplos investidores. A contribuição da União pode ficar subordinada à de outros investidores.

Conceção e execução

A conceção é alinhada pelas disposições gerais aplicáveis aos instrumentos financeiros estabelecidas no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Os termos e condições de execução do Instrumento de Dívida, incluindo o seu acompanhamento e controlo, são definidos num acordo a celebrar entre a Comissão e a entidade encarregada da execução respetiva, tomando em consideração o disposto no presente anexo e no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Conta fiduciária

A entidade encarregada da execução cria uma conta fiduciária para depósito da contribuição da União e das receitas provenientes dessa contribuição.

5. *Utilização da contribuição da União*

A contribuição da União é utilizada para:

a) A constituição de provisões para riscos;

b) A cobertura de comissões e custos acordados, associados ao estabelecimento e gestão do Instrumento de Dívida, incluindo a sua avaliação e ações de apoio, que tenham sido determinados em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) no 966/2012 e com a prática do mercado. As comissões administrativas e as baseadas no desempenho a pagar à entidade encarregada da execução não podem exceder respetivamente 2 % e 3 % da contribuição da União efetivamente utilizada para operações individuais, com base numa metodologia baseada no custo acordada entre a Comissão e as entidades encarregadas da execução;

c) Ações de apoio diretamente conexas.

6. *Partilha de tarifas, riscos e receitas*

Os Instrumentos de Dívida indicam uma tarifa, a cobrar ao beneficiário, consentânea com as regras e os critérios aplicáveis pelas entidades encarregadas da execução ou pelas estruturas de investimento especializadas e com as melhores práticas de mercado.

No que respeita aos mandatos diretos confiados às entidades encarregadas da execução, o padrão de partilha de riscos reflete-se numa partilha adequada entre a União e a entidade encarregada da execução da remuneração do risco imputada por esta última aos seus mutuários.

No que respeita às estruturas de investimento especializadas, o padrão de partilha de riscos reflete-se numa partilha adequada entre a União e os outros investidores da remuneração do risco imputada pela estrutura de investimento especializada aos seus mutuários.

▼B

Não obstante o padrão de partilha de riscos escolhido, a entidade encarregada da execução partilha sempre uma parcela do risco definido e suporta sempre a totalidade da tranche de risco residual.

O risco máximo coberto pelo orçamento da União não pode exceder 50 % do risco da carteira de dívida visada no âmbito do instrumento de dívida. O limite máximo de 50 % para a assunção de riscos é aplicável à dimensão visada das estruturas de investimento especializadas.

7. *Procedimento de pedido e de aprovação*

Os pedidos são dirigidos à entidade encarregada da execução ou a uma estrutura de investimento especializada de acordo com os respetivos procedimentos normalizados para apresentação de pedidos. As entidades encarregadas da execução e as estruturas de investimento especializadas aprovam os projetos de acordo com os respetivos procedimentos internos.

8. *Vigência do Instrumento de Dívida*

A última tranche da contribuição da União para o Instrumento de Dívida é autorizada pela Comissão até 31 de dezembro de 2020. A aprovação efetiva do financiamento da dívida pelas entidades encarregadas da execução ou pelas estruturas de investimento especializadas é concluída até 31 de dezembro de 2022.

9. *Caducidade*

A contribuição da União afetada ao Instrumento de Dívida é depositada na conta fiduciária relevante à medida que o financiamento da dívida caducar ou for sendo reembolsado. São mantidos na conta fiduciária fundos suficientes para a cobertura de comissões ou riscos associados ao Instrumento de Dívida até à caducidade do mesmo.

10. *Reporte*

Os métodos de reporte da execução do Instrumento de Dívida são estabelecidos no acordo celebrado entre a Comissão e a entidade encarregada da execução em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Além disso, com o apoio das entidades encarregadas da execução, a Comissão apresenta anualmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 2023, um relatório sobre a execução, as condições prevalecentes no mercado para a utilização do instrumento, os projetos atualizados e a carteira de projetos, incluindo informações sobre os projetos em diferentes etapas do processo, respeitando a confidencialidade e as informações sensíveis relativas ao mercado, nos termos do artigo 140.º, n.º 8, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

11. *Acompanhamento, controlo e avaliação*

A Comissão acompanha a execução do Instrumento de Dívida, inclusive através de controlos no local, se for caso disso, e efetua as verificações e controlos em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

12. *Ações de apoio*

A execução do Instrumento de Dívida pode ser apoiada por um conjunto de medidas de acompanhamento. Entre essas medidas podem incluir-se medidas de assistência técnica e financeira, medidas de sensibilização dos investidores e regimes destinados a atrair investidores privados.

O Banco Europeu de Investimento presta assistência técnica, a pedido da Comissão Europeia ou dos Estados-Membros em causa, designadamente em matéria de estruturação financeira de projetos de interesse comum, incluindo os relativos à execução dos corredores da rede principal enumerados na Parte I. Essa assistência técnica inclui também o apoio às administrações de modo a desenvolver as capacidades institucionais adequadas.

▼B

II. **Instrumento de capital**

1. *Disposições gerais*

O Instrumento de Capital visa contribuir para ultrapassar as deficiências dos mercados europeus de capitais através de investimentos em capitais próprios ou quase-capital.

Os montantes máximos da contribuição da União são limitados do seguinte modo:

— 33 % do financiamento de capital próprio visado; ou

— o coinvestimento pela União num projeto não pode exceder 30 % da totalidade do capital próprio de uma empresa.

Os promotores de projetos podem, além disso, procurar obter o financiamento da dívida no âmbito do Instrumento de Dívida.

2. *Parâmetros financeiros e alavancagem*

Os parâmetros do investimento são estabelecidos de modo a que os objetivos estratégicos específicos, incluindo os que visam determinadas categorias de projetos de infraestruturas, possam ser atingidos preservando simultaneamente a abordagem deste instrumento, orientada para o mercado.

Prevê-se que a alavancagem esperada do Instrumento de Capital – definido como o financiamento total (ou seja, a contribuição da União, acrescida de todas as contribuições de outros investidores) dividido pela contribuição da União – se situe em média entre 5 e 10, em função das especificidades do mercado.

3. *Combinação com outras fontes de financiamento*

O financiamento através do Instrumento de Capital pode ser combinado com outras contribuições orçamentais distintas adiante enumeradas, sob reserva das regras estabelecidas no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012e da base jurídica aplicável:

a) Outras partes do MIE,

b) Outros instrumentos, programas e rubricas orçamentais do orçamento da União, e

c) Estados-Membros, incluindo autoridades regionais e locais, que pretendam contribuir com recursos próprios ou recursos disponíveis dos fundos ao abrigo da Política de Coesão sem alteração da natureza do instrumento.

4. *Execução*

Entidades encarregadas da execução

As entidades encarregadas da execução são selecionadas nos termos do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

A execução no âmbito do modo de gestão indireta pode revestir a forma de mandatos diretos confiados às entidades encarregadas da execução, em modo de gestão indireta. Relativamente aos instrumentos sujeitos a mandatos diretos (i.e. modo de gestão indireta), as entidades encarregadas da execução gerem a contribuição da União para o Instrumento de Capital.

Além disso, pode prever-se a constituição de estruturas de investimento especializadas para permitir a mutualização de contribuições de múltiplos investidores. A contribuição da União pode ficar subordinada à de outros investidores.

▼B

Em casos devidamente justificados que visem a consecução de objetivos estratégicos específicos, a contribuição da União pode ser prestada a um projeto específico por uma entidade encarregada da execução a título de coinvestimento.

Conceção e execução

A conceção é alinhada pelas disposições gerais aplicáveis aos instrumentos financeiros estabelecidas no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Os termos e condições de execução do Instrumento de Capital, incluindo o seu acompanhamento e controlo, são definidos num acordo a celebrar entre a Comissão e a entidade encarregada da execução respetiva, tomando em consideração o disposto no presente anexo e no Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

Conta fiduciária

A entidade encarregada da execução cria uma conta fiduciária para depósito da contribuição da União e das receitas provenientes dessa contribuição.

5. *Utilização da contribuição da União*

A contribuição da União é utilizada para:

a) As tomadas de participação no capital,

b) A cobertura de comissões e custos acordados, associados ao estabelecimento e gestão do Instrumento de Capital, incluindo a sua avaliação, que tenham sido determinados em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012e com a prática do mercado, e

c) Ações de apoio diretamente conexas.

6. *Partilha de tarifas, riscos e receitas*

A remuneração do capital inclui os componentes de retorno habituais atribuídos aos investidores de capital e está dependente do desempenho dos investimentos subjacentes.

7. *Procedimento de pedido e de aprovação*

Os pedidos são dirigidos à entidade encarregada da execução ou a uma estrutura de investimento especializada de acordo com os respetivos procedimentos normalizados para apresentação de pedidos. As entidades encarregadas da execução e as estruturas de investimento especializadas aprovam os projetos de acordo com os respetivos procedimentos internos.

8. *Vigência do Instrumento de Capital*

A última tranche da contribuição da União para o Instrumento de Capital é autorizada pela Comissão até 31 de dezembro de 2020. A aprovação efetiva dos investimentos de capital pelas entidades encarregadas da execução ou pelas estruturas de investimento especializadas é concluída até 31 de dezembro de 2022.

9. *Caducidade*

A contribuição da União afetada ao Instrumento de Capital é depositada na conta fiduciária relevante à medida que os investimentos forem sendo concluídos ou de outro modo vencidos. São mantidos na conta fiduciária fundos suficientes para a cobertura de comissões ou riscos associados ao Instrumento de Capital até à caducidade dos mesmos.

10. *Reporte*

Os métodos de reporte anual da execução do Instrumento de Capital são estabelecidos no acordo celebrado entre a Comissão e a entidade encarregada da execução em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

▼B

Além disso, com o apoio das entidades encarregadas da execução, a Comissão apresenta anualmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 2023, um relatório sobre a execução, nos termos do artigo 140.º, n.º 8, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

11. *Acompanhamento, controlo e avaliação*

A Comissão acompanha a execução do Instrumento de Capital, inclusive através de controlos no local, se for caso disso, e efetua as verificações e controlos em consonância com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012.

12. *Ações de apoio*

A execução do Instrumento de Capital pode ser apoiada por um conjunto de medidas de acompanhamento. Entre essas medidas podem incluir-se medidas de assistência técnica e financeira, medidas de sensibilização dos investidores e regimes destinados a atrair investidores privados.

PARTE IV

PERCENTAGENS INDICATIVAS RESPEITANTES AOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA OS TRANSPORTES

Os recursos orçamentais referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea a), com exceção dos recursos atribuídos a ações de apoio ao programa, são repartidos pelos objetivos específicos para os transportes, tal como definidos no artigo 4.º, n.º 2, do seguinte modo:

a) Eliminar os estrangulamentos, aumentar a interoperabilidade dos transportes ferroviários, colmatar as ligações em falta e, em especial, melhorar os troços transfronteiras – 80 %;

b) Garantir sistemas de transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo, tendo em vista assegurar a preparação para os esperados futuros fluxos de transporte e permitir a descarbonização de todos os modos de transporte mediante a transição para tecnologias de transportes hipocarbónicas inovadoras e energeticamente eficientes, e otimizando simultaneamente a segurança – 5 %;

c) Otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte, assegurando ao mesmo tempo a acessibilidade das infraestruturas de transportes, e tendo em conta o limite máximo para os componentes embarcados do sistema SESAR, RIS, VTMIS e ITS no setor rodoviário a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea b), subalínea vi) – 15 %.

O montante de 11 305 500 000 EUR transferido do Fundo de Coesão deve ser inteiramente gastos em projetos de implantação da rede principal ou em projetos e prioridades horizontais identificados na Parte I do presente anexo.

PARTE V

LISTA DAS ORIENTAÇÕES GERAIS A TER EM CONTA NA DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ADJUDICAÇÃO

A definição dos critérios de adjudicação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 5, deve ter em conta, pelo menos, as seguintes orientações gerais:

a) Maturidade da ação na fase de desenvolvimento do projeto;

b) Solidez do plano de execução proposto;

c) Eventual efeito de estímulo do apoio da União no investimento público e privado;

▼B

d) Necessidade de ultrapassar obstáculos financeiros, tais como a falta de financiamento do mercado;

e) Eventual impacto económico, social, climático e ambiental, e acessibilidade;

f) Eventualmente, dimensão transfronteiriça.

▼M1

PARTE VI

PRIORIDADES DE FINANCIAMENTO NO SETOR DOS TRANSPORTES PARA EFEITOS DOS PROGRAMAS DE TRABALHO PLURIANUAIS E ANUAIS

1. **Prioridades de financiamento para efeitos dos programas de trabalho plurianuais**

1.1. Prioridades de financiamento para o objetivo de colmatar as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos, reforçar a interoperabilidade ferroviária, e, nomeadamente, melhorar os troços transfronteiriços:

i) Projetos predefinidos nos corredores da rede principal (ferrovias, vias navegáveis interiores, rodovias, portos marítimos e portos fluviais);

ii) Projetos predefinidos nos outros troços dos corredores da rede principal (ferrovias, vias navegáveis interiores, rodovias, portos marítimos e portos fluviais);

iii) Interoperabilidade ferroviária;

iv) Instalação do ERTMS.

1.2. Prioridades de financiamento para o objetivo de garantir sistemas de transporte sustentáveis e eficientes a longo prazo, com vista a preparar os fluxos de transporte previstos no futuro, bem como permitir a descarbonização de todos os modos de transporte, mediante a transição para tecnologias de transporte inovadoras, hipocarbónicas e eficientes em termos energéticos, otimizando a segurança:

i) Implantação de novas tecnologias e inovações em todos os modos de transporte, com especial incidência na descarbonização, na segurança e nas tecnologias inovadoras para a promoção da sustentabilidade, exploração, gestão, acessibilidade, multimodalidade e eficiência da rede;

ii) Infraestruturas seguras, incluindo áreas de estacionamento seguro na rede rodoviária principal.

1.3. Prioridades de financiamento para o objetivo de otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte, assegurando, em simultâneo, a acessibilidade das infraestruturas de transporte:

i) Céu Único Europeu — SESAR;

ii) Serviços de informação fluvial;

iii) Serviços inteligentes de transporte rodoviário;

iv) Sistemas de gestão e acompanhamento do tráfego de navios;

v) Autoestradas do mar;

▼M1

vi) Ações de construção da infraestrutura de transportes em nós da rede principal, incluindo nós urbanos;

vii) Ligações a plataformas logísticas multimodais e desenvolvimento destas plataformas.

1.4. Ações de apoio aos programas.

2. **Prioridades de financiamento para efeitos dos programas de trabalho anuais**

2.1. Prioridades de financiamento para o objetivo de eliminar os estrangulamentos, reforçar a interoperabilidade ferroviária, colmatar as ligações em falta e, nomeadamente, melhorar os troços transfronteiriços:

i) Projetos em ferrovias, vias navegáveis interiores e rodovias da rede principal, incluindo ligações a portos fluviais e marítimos e a aeroportos, assim como o desenvolvimento de portos;

ii) Projetos na rede geral (ferrovias, vias navegáveis interiores, rodovias, portos marítimos e fluviais);

iii) Projetos destinados a interligar a rede transeuropeia de transportes com as redes de infraestruturas dos países vizinhos, nomeadamente no que respeita aos troços transfronteiriços (ferrovias, vias navegáveis interiores, rodovias, portos marítimos e fluviais).

2.2. Prioridades de financiamento para o objetivo de garantir sistemas de transporte sustentáveis e eficientes a longo prazo, com vista a preparar os fluxos de transporte previstos no futuro, bem como permitir a descarbonização de todos os modos de transporte, mediante a transição para tecnologias de transporte inovadoras, hipocarbónicas e eficientes em termos energéticos, otimizando a segurança:

i) Implantação de novas tecnologias e inovações, com exceção das abrangidas pelo programa de trabalho plurianual;

ii) Serviços de transporte de mercadorias;

iii) Ações destinadas a reduzir o ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias, nomeadamente através da adaptação do material circulante existente.

2.3. Prioridades de financiamento para o objetivo de otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte, assegurando, em simultâneo, a acessibilidade das infraestruturas de transporte:

i) Sistemas de aplicações telemáticas não abrangidos pelo programa de trabalho plurianual;

ii) Ações com vista a uma melhor acessibilidade das infraestruturas de transporte para as pessoas com deficiência;

iii) Ações de construção da infraestrutura de transportes em nós da rede principal, incluindo nós urbanos;

iv) Ligações a plataformas logísticas multimodais e desenvolvimento destas plataformas.

2.4. Instrumentos financeiros do Mecanismo Interligar a Europa.

i) Contribuição para os instrumentos financeiros de acordo com o estabelecido no artigo 14.º e no anexo do Mecanismo Interligar a Europa, parte III;

ii) Ações de apoio aos programas no domínio dos instrumentos financeiros inovadores.

▼B

ANEXO II

"*ANEXO*

LISTA DOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS INICIAIS

	Estados-Membros	Vias principais (1)	Criação dos corredores de transporte de mercadorias:
"Reno-Alpes"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge –Antwerpen/Amsterdam/ /Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano– Genova	até 10 de novembro de 2013
"Mar do Norte – Mediterrâneo"	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ /Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz--Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	até 10 de novembro de 2013
"Escandinavo--Mediterrânico"	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)--Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	até 10 de novembro de 2015
"Atlântico"	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun– Bordéus--Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	até 10 de novembro de 2013
"Báltico – Adriático"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/ /Ravenna Graz-Maribor– Ljubljana-Koper/Trieste	até 10 de novembro de 2015
"Mediterrâneo"	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turim-Milano-Verona-Padova/Venezia--Trieste/Koper– Ljubljana –Budapeste Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapeste-Zahony (fronteira Hungria/ /Ucrânia)	até 10 de novembro de 2013
"Med.Oriental"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București –Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ /Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgarian-Turkish border)/ Promachonas-Thessaloniki– Athína-Patras (*)	até 10 de novembro de 2013

▼B

	Estados-Membros	Vias principais ([1])	Criação dos corredores de transporte de mercadorias:
"Mar do Norte--Báltico" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (Poland-Belarus border)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	até 10 de novembro de 2015
"Reno--Danúbio" (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest--Arad-Brașov/Craiova-București-Constanța Čierna and Tisou (Slovak/ Ukrainian border)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	até 10 de novembro de 2020

([1]) "/" significa vias alternativas. Por razões de coerência com as orientações RTE-T, o corredor do Atlântico e o corredor do Mediterrâneo devem, no futuro, ser completados pelo eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeciras-Madrid-Paris, que inclui a travessia central dos Pirenéus através de um túnel de baixo nível.

(+) As vias assinaladas com + devem ser incluídas nos respetivos corredores o mais tardar três anos a contar da data de criação fixada no presente quadro. As infraestruturas existentes definidas no artigo 8.º e no artigo 13.º, n.º 1, do presente regulamento devem ser adaptadas com a participação dos Estados-Membros e gestores de infraestruturas adicionais nos respetivos corredores. Estas inclusões devem assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento.

(*) As vias assinaladas com * devem ser incluídas nos respetivos corredores o mais tardar cinco anos a contar da data de criação fixada no presente quadro. As infraestruturas existentes definidas no artigo 8.º e no artigo 13.º, n.º 1, do presente regulamento devem ser adaptadas com a participação dos Estados-Membros e gestores de infraestruturas adicionais nos respetivos corredores. Estas inclusões devem assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento.

(°) Até à realização de uma linha férrea do Báltico com a bitola nominal de 1435 mm, as especificidades dos diferentes sistemas de bitola devem ser tidas em conta na criação e no funcionamento deste corredor.

(‡) A criação deste corredor deve assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento. O troço "Čierna e Tisou (fronteira Eslováquia/Ucrânia)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha" deve ser criado até 10 de novembro de 2013."