



Bruxelas, 4 de dezembro de 2018  
(OR. en)

15146/18

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2018/0228(COD)**

---

---

**TRANS 613  
FIN 965  
CADREFIN 397  
POLGEN 241  
REGIO 143  
ENER 421  
TELECOM 449  
COMPET 845  
MI 933  
ECO 113  
CODEC 2207  
IA 407**

## **RESULTADOS DOS TRABALHOS**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

---

n.º doc. ant.: 14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132  
ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107  
IA 394 + COR 1

n.º doc. Com.: 9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40  
ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023

---

Assunto: Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria  
o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE)  
n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o texto da orientação geral parcial sobre a proposta em epígrafe adotada pelo Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) sobre Transportes, em 3 de dezembro de 2018.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014<sup>1</sup>**

(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 os Artigos 172.º e 194.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<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

---

<sup>1</sup> Controlo parlamentar: Reino Unido

<sup>2</sup> JO C de , p. .

<sup>3</sup> JO C de , p. .

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de alcançar um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e de estimular a criação de emprego, 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 transfronteiriças, 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) O Mecanismo Interligar a Europa (o "programa") tem como objetivo 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 programa deverá permitir criar sinergias entre os setores dos transportes, da energia e digital, reforçando assim na íntegra a eficiência da intervenção da União e possibilitando uma otimização dos custos de aplicação.
- (3) O programa deve ter como objetivo apoiar o combate às alterações climáticas, os projetos sustentáveis ambiental e socialmente e, se for caso disso, a atenuação das alterações climáticas e as ações de adaptação. Deve ser, em particular, reforçado o contributo do programa para a consecução das metas e objetivos do Acordo de Paris, assim como das metas propostas para 2030 em matéria de energia e de clima e o objetivo de descarbonização a longo prazo.

- (4) Refletindo a importância de combater as alterações climáticas de harmonia com os compromissos da União para com a aplicação do Acordo de Paris e o compromisso para com os objetivos de desenvolvimento sustentável das Nações Unidas, o presente regulamento deve assim integrar nas suas políticas a ação climática e conduzir ao alcance de uma meta orçamental global de [25] % de despesas da UE que contribuam para os objetos climáticos<sup>4</sup>. As ações realizadas no âmbito do programa deverão contribuir com 60 % da dotação financeira global do programa para os objetivos em matéria de clima, com base, nomeadamente, nos seguintes marcadores do Rio: i) 100 % das despesas relativas à infraestrutura ferroviária, aos combustíveis alternativos, aos transportes urbanos não poluentes, ao transporte da eletricidade e ao seu armazenamento, às redes inteligentes, ao transporte de CO<sub>2</sub> e às energias renováveis; ii) 40 % para as vias navegáveis interiores e o transporte multimodal e, bem assim, para a infraestrutura do gás – se permitir uma maior utilização do hidrogénio renovável ou do biometano. As ações pertinentes serão identificadas durante a preparação e a execução do programa e reavaliadas no contexto das avaliações e dos processos de revisão pertinentes. A fim de evitar que as infraestruturas sejam vulneráveis aos potenciais impactos de longo prazo das alterações climáticas e para assegurar que o custo das emissões de gases com efeito de estufa, decorrentes do projeto, seja incluído na respetiva avaliação económica, os projetos apoiados pelo programa devem ser, sempre que pertinente, resistentes às alterações climáticas, de acordo com orientações a desenvolver pela Comissão em sintonia com as diretrizes desenvolvidas para outros programas da União.
- (5) A fim de cumprir as obrigações de apresentação de relatórios fixadas no artigo 11.º, alínea c), da Diretiva (UE) 2016/2284 relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos, que altera a Diretiva 2003/35/CE e revoga a Diretiva 2001/81/CE, no que se refere à utilização de fundos da União para apoiar as medidas tomadas com vista a cumprir os objetivos dessa diretiva, as despesas relacionadas com a redução das emissões ou poluentes atmosféricos nos termos da presente diretiva devem ser objeto de seguimento.

---

<sup>4</sup> COM(2018) 321, página 13.

- (6) Um dos objetivos importantes do presente programa é provocar sinergias acrescidas entre os setores dos transportes, da energia e digital. Para esse fim, o programa deve prever a adoção de programas de trabalho intersetoriais que podem lidar com áreas de intervenção específicas, por exemplo no que diz respeito à mobilidade conectada e automatizada ou aos combustíveis alternativos. Além disso, o programa deverá permitir que sejam consideradas, em cada setor, algumas componentes auxiliares elegíveis, pertencentes a outro setor, quando tal abordagem contribua para aumentar o benefício socioeconómico do investimento. As sinergias entre os setores devem ser incentivadas através dos critérios de atribuição para a seleção de ações.
- (7) As orientações para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), definidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup> (a seguir designadas "orientações da RTE-T") 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, com vista a assegurar a continuidade da rede.
- (7-A) O programa deverá contribuir para a conclusão da rede principal RTE-T em todos os modos de transporte, incluindo estradas nos Estados –Membros que continuam a enfrentar importantes necessidades de investimento para a conclusão da sua rede rodoviária principal.
- (8) A fim de cumprir os objetivos estabelecidos nas orientações da RTE-T, é necessário apoiar prioritariamente as ligações transfronteiriças e as ligações em falta, bem como assegurar, quando aplicável, que as ações apoiadas sejam coerentes com os planos de atividades no domínio dos corredores, estabelecidos nos termos do artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, e com o desenvolvimento global da rede no que se refere ao desempenho e à interoperabilidade.
- (8-A) Em particular, a plena implantação do ERTMS na rede principal até 2030, tal como previsto no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, requer a intensificação do apoio a nível europeu e o incentivo à participação de investidores privados.

---

<sup>5</sup> 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 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (8-B) Uma condição prévia importante para concluir a rede principal da RTE-T com êxito e assegurar uma intermodalidade efetiva é também a ligação dos aeroportos à rede RTE-T. É, pois, necessário dar prioridade à ligação dos aeroportos à rede principal da RTE-T, nos casos em que isso não aconteça.
- (8-C) Para a execução de ações transfronteiriças é necessário um elevado grau de integração no planeamento e na execução. Sem dar prioridade a qualquer dos exemplos seguintes, esta integração poderá ser demonstrada através da criação de uma empresa única para o projeto, de uma estrutura de governação conjunta, de um quadro jurídico bilateral ou de um ato de execução nos termos do artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, ou de qualquer outra forma de cooperação.
- (9) Para refletir os crescentes fluxos de transporte e a evolução da rede, o alinhamento dos corredores da rede principal e dos respetivos troços predefinidos deve ser adaptado. Estas adaptações devem ser proporcionadas de modo a preservar a coerência e a eficiência do desenvolvimento e da coordenação dos corredores. Por essa razão, a extensão dos corredores da rede principal não deve aumentar mais de 15 %. Oportunamente, o alinhamento dos corredores da rede principal deverá ter em conta os resultados da análise da implantação da rede principal prevista no artigo 54.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.
- (10) É necessário promover investimentos a favor de uma mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida por toda a União. Em 2017, a Comissão apresentou<sup>6</sup> "A Europa em movimento", um vasto conjunto de iniciativas para tornar o trânsito mais seguro, promover uma tarifação rodoviária inteligente, reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, a poluição atmosférica e o congestionamento, promover a mobilidade conectada e autónoma e garantir condições de trabalho e tempos de descanso adequados aos trabalhadores. Estas iniciativas devem ser acompanhadas de uma participação financeira da União, se for caso disso através do presente programa.

---

<sup>6</sup> Comunicação da Comissão intitulada "A Europa em Movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos" – COM(2017) 283.

- (11) Em relação às novas tecnologias e à inovação, as orientações da RTE-T exigem que a RTE-T permita a descarbonização de todos os modos de transporte através de incentivos à eficiência energética, assim como da utilização de combustíveis alternativos. A Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup> cria um quadro comum de medidas para a implementação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União, a fim de minimizar a dependência do petróleo e atenuar o impacto ambiental dos transportes, e exige que os Estados-Membros assegurem a disponibilização de pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público até 31 de dezembro de 2025. Tal como indicado nas propostas da Comissão<sup>8</sup> de novembro de 2017, é necessário um conjunto abrangente de medidas para promover a mobilidade de baixas emissões, incluindo o apoio financeiro sempre que as condições do mercado não proporcionam um incentivo suficiente.
- (12) No contexto da sua comunicação "Mobilidade sustentável para a Europa: segura, interligada e limpa"<sup>9</sup>, a Comissão sublinhava que os veículos automatizados e os sistemas de conectividade avançada tornarão os veículos mais seguros, mais fáceis de partilhar e mais acessíveis a todos os cidadãos, incluindo os que hoje podem ver-se afastados dos serviços de mobilidade, como os idosos e os portadores de deficiência. Neste contexto, a Comissão propôs igualmente um "Plano de ação estratégico para a segurança rodoviária", assim como uma revisão da Diretiva 2008/096 relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.

---

<sup>7</sup> Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

<sup>8</sup> Comunicação da Comissão "Realizar o objetivo de uma mobilidade hipocarbónica – Uma Europa que protege o Planeta, capacita os seus cidadãos e defende a sua indústria e os trabalhadores" — COM(2017) 675.

<sup>9</sup> Doc. COM(2018) 293

- (13) [A fim de melhorar a realização de projetos de transporte em partes menos desenvolvidas da rede, deve ser transferida uma dotação do Fundo de Coesão para o programa, destinada a financiar projetos de transporte nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão. Numa fase inicial e dentro de um limite de 70 % da dotação transferida, a seleção dos projetos elegíveis para financiamento deverá realizar-se respeitando as afetações nacionais previstas pelo Fundo de Coesão. Os restantes 30 % da dotação transferida devem ser atribuídos numa base competitiva a projetos localizados nos Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão com prioridade para as ligações transfronteiriças e as ligações em falta. A Comissão deverá ajudar os Estados-Membros elegíveis para financiamento do Fundo de Coesão nos seus esforços de constituição de uma bolsa adequada de projetos, em especial reforçando a capacidade institucional das administrações públicas em causa.]
- (14) Na sequência da comunicação conjunta sobre a melhoria da mobilidade militar na União Europeia, de novembro de 2017<sup>10</sup>, o plano de ação para a mobilidade militar, adotado em 28 de março de 2018 pela Comissão e pela alta representante da União para os negócios estrangeiros e a política de segurança<sup>11</sup>, salientou que a política no domínio das infraestruturas de transporte oferece uma oportunidade clara para reforçar as sinergias entre as necessidades de defesa e a RTE-T. O plano de ação indica que, até meados de 2018, o Conselho é convidado a considerar e a validar as exigências militares relativas às infraestruturas de transporte e que, até 2019, os serviços da Comissão devem identificar as partes da rede de transporte transeuropeia adequadas ao transporte militar, incluindo a necessária modernização das infraestruturas existentes. O financiamento da União para a implementação de projetos de dupla utilização deverá ser implementado através do programa com base em programas de trabalho específicos que definam os requisitos aplicáveis determinados no contexto do plano de ação.

---

<sup>10</sup> Doc. JOIN(2017) 41

<sup>11</sup> Doc. JOIN(2018) 5

- (15) As orientações da RTE-T reconhecem a rede global como garante da acessibilidade e conectividade de todas as regiões da União, incluindo as regiões remotas, insulares e ultraperiféricas. Além disso, na sua comunicação "Uma parceria estratégica reforçada e renovada com as regiões ultraperiféricas da UE"<sup>12</sup>, a Comissão sublinhou as necessidades de transporte específicas das regiões ultraperiféricas, que precisam de ser acompanhadas por financiamento por parte da União para as suprir, incluindo através do programa.
- (16) Tendo em consideração o investimento significativo necessário para progredir no sentido da concretização da rede principal da RTE-T até 2030 (estimado em 350 mil milhões de EUR no período de 2021-2027), a rede global RTE-T até 2050 e os investimentos urbanos em descarbonização e digitalização (estimados em 700 mil milhões de EUR no período de 2021-2027), será conveniente utilizar os diversos programas e instrumentos financeiros da União da forma mais eficiente, maximizando assim o valor acrescentado dos investimentos apoiados pela União. Tal pode ser conseguido através de um processo de investimento simplificado, que dê visibilidade à bolsa de transportes e interligue coerentemente os diversos programas da União aplicáveis, nomeadamente o Mecanismo Interligar a Europa, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo de Coesão e o InvestEU. Em especial, as condições favoráveis descritas no anexo IV do Regulamento (UE) n.º XXX [Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece disposições comuns sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu +, o Fundo de Coesão e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e regras financeiras para estes fundos e o Fundo para o Asilo e a Migração, o Fundo para a Segurança Interna e o Instrumento de Gestão das Fronteiras e dos Vistos ("RDC")], devem ser tidas em conta, quando relevante.

---

<sup>12</sup> Doc. COM(2017) 623

- (17) O Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup> identifica as prioridades das infraestruturas energéticas transeuropeias que devem ser realizadas a fim de cumprir os objetivos da política da União em matéria de energia e de clima, identifica projetos de interesse comum necessários para realizar essas prioridades e estabelece 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 desses projetos para assistência financeira da União.
- (18) A Diretiva [Diretiva Energias Renováveis reformulada] acentua a necessidade de criar um quadro que abranja o uso melhorado dos fundos da União, com referência explícita a ações horizontais que prestem apoio à colaboração transfronteiriça em matéria de energias renováveis.
- (19) Embora a conclusão das infraestruturas da rede permaneça prioritária para concretizar o desenvolvimento das energias renováveis, a integração da cooperação transfronteiriça em matéria de energias renováveis reflete a abordagem adotada nos termos do Pacote de Energia Limpa para todos os Europeus, com uma responsabilidade coletiva para alcançar uma meta ambiciosa em matéria de energias renováveis até 2030 e um contexto político alterado com objetivos ambiciosos de descarbonização a longo prazo.

---

<sup>13</sup> 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).

- (20) As tecnologias de infraestruturas inovadoras que permitem a transição para um sistema de energia e mobilidade de baixo carbono e melhoram a segurança do aprovisionamento são essenciais, tendo em conta a agenda da descarbonização da União. A Comissão, na sua comunicação de 23 de novembro de 2017, "Comunicação sobre o reforço das redes de energia da Europa"<sup>14</sup>, salientou, em particular, que o papel da eletricidade, com as energias renováveis a constituir metade da produção em 2030, será cada vez mais a força motriz da descarbonização de setores até hoje dominados pelos combustíveis fósseis, como os transportes, a indústria e o aquecimento e refrigeração, sendo, deste modo, necessário centrar cada vez mais as atenções nas interconexões de eletricidade, no armazenamento de eletricidade e em projetos de redes inteligentes, no âmbito da política de infraestruturas energéticas transeuropeias. Para apoiar os objetivos de descarbonização da União, deve ser dada a devida consideração e prioridade às tecnologias e projetos que contribuem para a transição para uma economia de baixo carbono. A Comissão terá como objetivo aumentar o número de projetos transfronteiriços de redes inteligentes, de armazenamento inovador e de transporte de dióxido de carbono, que receberão apoios nos termos do programa.
- (20-A) Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis deverão permitir a implantação custo-eficaz das energias renováveis na União, levar à consecução da meta vinculativa da União de, pelo menos, 32 % de energia proveniente de fontes renováveis até 2030, a que se refere o artigo 3.º da [reformulação da Diretiva 2009/28/CE, de acordo com a proposta constante no COM(2016) 767] e contribuir para uma integração estratégica das tecnologias inovadoras no domínio das energias renováveis. Exemplos ilustrativos de tecnologias elegíveis incluem a produção de energias renováveis a partir de fontes de energia eólica em terra e marítima, de energia solar, da biomassa sustentável, da energia oceânica, da energia geotérmica ou de combinações dessas fontes, a sua ligação à rede e elementos adicionais, tais como instalações de armazenamento ou de transformação. As ações elegíveis não se limitam ao setor da eletricidade e podem abranger outros vetores de energia e a possível combinação de setores, por exemplo, de aquecimento e arrefecimento, de eletricidade e gás, de armazenamento e transporte. Esta lista não é exaustiva, a fim de manter uma certa flexibilidade no que toca à evolução e aos progressos tecnológicos. Esse tipo de projetos não implica necessariamente uma ligação física entre os Estados-Membros que cooperam. Esses projetos podem localizar-se no território de apenas um dos Estados-Membros envolvidos desde que se apliquem os critérios gerais do anexo, parte IV.

---

<sup>14</sup> Doc. COM(2017) 718

- (20-B) No âmbito do apoio da UE, importa prestar especial atenção às interconexões energéticas transfronteiriças, incluindo as necessárias para alcançar as metas de interconexões elétricas, nomeadamente a meta de 10 % de interconexões até 2020 estabelecida pelo Conselho Europeu. A implantação de interconexões de eletricidade é crucial para a integração dos mercados, facilita a inclusão de mais energias renováveis no sistema e beneficia das suas diferentes carteiras de procura e oferta renovável, das redes de energia eólica marítima e das redes inteligentes, integrando todos os países num mercado da energia fluido e competitivo.
- (21) A concretização do mercado único digital depende da infraestrutura de conectividade digital subjacente. A digitalização da indústria europeia e a modernização de setores como o dos transportes, da energia, dos cuidados de saúde e da administração pública depende do acesso universal a redes fiáveis, económicas e de alta e muito alta capacidade. A conectividade digital tornou-se um dos fatores decisivos para colmatar clivagens económicas, sociais e territoriais, apoiando a modernização das economias locais e sustentando a diversificação das atividades económicas. O âmbito de intervenção do programa na área da infraestrutura de conectividade digital deve ser ajustado a fim de refletir a sua crescente importância para a economia e para a sociedade em geral. Por conseguinte, é necessário definir os projetos de interesse comum que se enquadram na infraestrutura de conectividade digital e que são necessários para cumprir os objetivos do mercado único digital da União, bem como revogar o Regulamento (UE) n.º 283/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Regulamento (UE) n.º 283/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2014, relativo às orientações para as redes transeuropeias na área das infraestruturas de telecomunicações e que revoga a Decisão n.º 1336/97/CE (JO L 86 de 21.3.2014, p. 14).

- (22) A comunicação sobre "Conectividade para um Mercado Único Digital Concorrencial — Rumo a uma Sociedade Europeia a Gigabits"<sup>16</sup> (a estratégia para a sociedade a gigabits) estabelece os objetivos estratégicos para 2025, com vista à otimização dos investimentos em infraestruturas de conectividade digital. A Diretiva (UE) 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>17</sup> [Código Europeu das Comunicações Eletrónicas] tem, nomeadamente, como objetivo a criação de um ambiente regulamentar que incentive os investimentos privados nas redes de conectividade digital. Não obstante, é evidente que a implantação de redes continuará a não ser viável, do ponto de vista comercial, em inúmeras áreas da União, devido a vários fatores, tais como a distância e especificidades territoriais ou geográficas, a baixa densidade populacional e diversos fatores socioeconómicos. O programa deve, por conseguinte, ser adaptado a fim de contribuir para a consecução destes objetivos estratégicos definidos na estratégia para a sociedade a gigabits, complementando o apoio concedido à implantação de redes de muito alta capacidade por outros programas, em particular o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão, assim como o fundo InvestEU.
- (23) Embora todas as redes de conectividade digital ligadas à Internet sejam intrinsecamente transeuropeias, devido sobretudo ao funcionamento das aplicações e serviços que viabilizam, deve ser dada prioridade ao apoio, através do programa, a ações com o maior impacto previsto no mercado único digital, nomeadamente através do seu alinhamento com os objetivos da comunicação sobre a estratégia para a sociedade a gigabits, assim como na transformação digital da economia e da sociedade, tendo em consideração as insuficiências do mercado e os obstáculos à execução observados.

---

<sup>16</sup> Doc. COM(2016) 587

<sup>17</sup> Diretiva (UE) 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Europeu das Comunicações Eletrónicas (JO L de ..., p.).

- (24) As escolas, as universidades, as bibliotecas, as administrações locais, regionais e nacionais, os principais prestadores de serviços públicos, os hospitais e centros de saúde, as interfaces de transportes e as empresas altamente digitais constituem entidades e locais que podem influenciar evoluções socioeconómicas importantes na área em que situam. Esses agentes socioeconómicos têm de estar na vanguarda da conectividade a gigabits para franquear acesso aos melhores serviços e aplicações aos cidadãos europeus, às empresas e às comunidades locais. O programa deve apoiar o acesso à conectividade a gigabits para estes agentes socioeconómicos, com vista a maximizar os seus efeitos de propagação à economia e à sociedade em geral, incluindo através da criação de uma procura mais generalizada de conectividade e serviços.
- (24-A) Os territórios não conectados em todas as áreas da União representam pontos de estrangulamento e um potencial inexplorado para o mercado único digital. Na maioria das áreas rurais e remotas, a conectividade à Internet de alta qualidade pode ter uma função essencial na prevenção da clivagem digital, do isolamento e do despovoamento, ao reduzir os custos de fornecimento, tanto de bens, como de serviços e, bem assim, compensando parcialmente a situação de ultraperiferia. A conectividade à Internet de alta qualidade é necessária para novas oportunidades económicas, designadamente a agricultura de precisão ou o desenvolvimento de uma bioeconomia nas zonas rurais. O programa deverá contribuir para prover todos os agregados familiares europeus, rurais ou urbanos, com conectividade fixa ou sem fio de muito alta capacidade, centrando-se nas implantações em que tenha sido observada uma certa insuficiência do mercado, que possa ser resolvida por meio de subvenções limitadas. Tendo em vista maximizar as sinergias das ações apoiadas pelo programa, deverá prestar-se a devida atenção ao nível de concentração de agentes socioeconómicos numa dada área e ao nível de financiamento necessário para gerar cobertura. Além disso, o objetivo do programa deverá ser o de alcançar uma cobertura exaustiva dos agregados familiares e dos territórios, uma vez que não é rentável solucionar numa fase posterior as lacunas numa área já coberta.
- (25) Além disso, com base na iniciativa WiFi4EU, o programa deve continuar a apoiar o fornecimento de conectividade local sem fios, gratuita e de elevada qualidade, nos centros de vida social local, incluindo nas entidades com uma missão de serviço público, como as autoridades públicas e os prestadores de serviços públicos, bem como nos espaços exteriores abertos ao público em geral, por forma a promover a visão digital da União junto das comunidades locais.

- (26) A viabilidade dos serviços digitais previstos para a próxima geração, tais como os serviços e aplicações da Internet das Coisas, que se prevê trazerem vantagens significativas para vários setores e para a sociedade como um todo, irá requerer uma cobertura transfronteiriça ininterrupta com sistemas 5G, em particular para permitir que os utilizadores e objetos permaneçam ligados enquanto se movem. Contudo, os cenários de partilha de custos para a implementação do 5G nesses setores permanecem pouco claros e os riscos perceptíveis de implementação comercial em algumas das áreas principais são muito elevados. Prevê-se que os corredores rodoviários e as ligações ferroviárias sejam áreas cruciais para a primeira fase das novas candidaturas na área da mobilidade interligada, pelo que constituem projetos transfronteiriços vitais para financiamento no âmbito do presente programa.
- (27) [...]
- (28) A implantação de redes dorsais de comunicações eletrónicas, incluindo cabos submarinos a interligar os territórios europeus a países terceiros noutros continentes ou a interligar as ilhas europeias, as regiões ultraperiféricas ou os países e territórios ultramarinos, designadamente através das águas territoriais da União e da Zona Económica Exclusiva dos Estados-Membros, é imperativa para assegurar a redundância necessária a essas infraestruturas vitais e aumentar a capacidade e resiliência das redes digitais da União, contribuindo igualmente para a coesão territorial. Contudo, frequentemente esses projetos não são viáveis a nível comercial sem o apoio público. Além disso, deverá ser disponibilizado apoio para complementar os recursos europeus de computação de elevado desempenho com conexões adequadas que tenham capacidades na ordem dos terabits.

- (29) As ações que contribuam para projetos de interesse comum no domínio das infraestruturas de conectividade digital devem implantar a tecnologia mais adequada a cada projeto, propondo simultaneamente o melhor equilíbrio entre as tecnologias mais avançadas em termos de capacidade de fluxo de dados, segurança de transmissão, resiliência da rede e eficiência de custos, devendo ser-lhes dada prioridade por meio de programas de trabalho que tenham em conta os critérios definidos no presente regulamento. A implantação de redes de muito alta capacidade pode incluir infraestruturas passivas, a fim de maximizar os benefícios socioeconómicos e ambientais. Por último, na atribuição de prioridades às ações, devem ser tidas em conta as potenciais repercussões positivas, em termos de conectividade, nomeadamente quando um projeto implantado pode reforçar a justificação económica de implantações futuras que tenham como resultado uma maior cobertura dos territórios e da população em regiões até agora não abrangidas.
- (30) A União desenvolveu a sua própria tecnologia de posicionamento, navegação e sincronização por satélite (PNT) (EGNOS/Galileo) e o seu próprio sistema de observação da Terra (Copernicus). Tanto o EGNOS/Galileo como o Copernicus oferecem serviços avançados que proporcionam importantes benefícios económicos a utilizadores públicos e privados. Por conseguinte, as infraestruturas de transporte, energia e digitais financiadas pelo programa, que utilizem os serviços de PNT ou de observação da Terra, deverão ser tecnicamente compatíveis com o EGNOS/Galileo e o Copernicus.
- (31) Os resultados positivos do primeiro convite conjunto à apresentação de propostas, lançado no âmbito do atual programa em 2017, confirmaram a pertinência e o valor acrescentado do recurso a subvenções da UE, conjugadas com financiamento do Banco Europeu de Investimento ou dos Bancos de Fomento Nacionais ou outras instituições financeiras públicas e de desenvolvimento, assim como de instituições financeiras e investidores do setor privado, incluindo através de parcerias público-privadas. O programa deverá, portanto, continuar a prever convites específicos à apresentação de propostas que possibilitem a combinação entre subvenções da UE e outras fontes de financiamento.

- (32) Os objetivos políticos do presente programa devem ser igualmente visados por instrumentos financeiros e garantias orçamentais previstos pela(s) vertente(s) temática(s) [...] do Fundo InvestEU. As ações do programa deverão ser utilizadas para dar resposta às lacunas do mercado ou a situações de investimento insuficiente, em particular nos casos em que as ações não sejam viáveis do ponto de vista comercial, de modo proporcionado, sem duplicar ou distorcer o financiamento privado e com um inequívoco valor acrescentado europeu.
- (33) A fim de favorecer um desenvolvimento integrado do ciclo de inovação, é necessário garantir a complementaridade entre as soluções inovadoras desenvolvidas no contexto dos programas-quadro de Investigação e Inovação da União e as soluções inovadoras implementadas com o apoio do Mecanismo Interligar a Europa. Para este efeito, as sinergias com o Horizonte Europa assegurarão que: a) As necessidades de investigação e inovação no setor dos transportes, da energia e digital na UE estão identificadas e estabelecidas durante o processo de planeamento estratégico do Horizonte Europa; b) O Mecanismo Interligar a Europa apoia a implantação em grande escala de tecnologias e soluções inovadoras no setor da infraestrutura dos transportes, da energia e digital, nomeadamente decorrentes do Horizonte Europa; c) O intercâmbio de informações e dados entre o Horizonte Europa e o Mecanismo Interligar a Europa será facilitado, nomeadamente dando relevo a tecnologias de elevada comercialização do Horizonte Europa que possam ser objeto de uma maior implantação através do Mecanismo Interligar a Europa.
- (34) O presente regulamento define uma dotação financeira para todo o período de 2021-2027, que deverá constituir o principal montante de referência, na aceção do [referência a atualizar de acordo com o novo acordo interinstitucional: ponto 17 do Acordo Interinstitucional, de 2 de dezembro de 2013, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira<sup>18</sup> para o Parlamento Europeu e o Conselho durante o processo orçamental anual].

---

<sup>18</sup> JO C 373 de 20.12.2013, p. 1

- (35) Ao nível da União, o Semestre Europeu de coordenação das políticas económicas constitui o quadro de referência para identificar as prioridades de reforma nacionais e acompanhar a sua concretização. Os Estados-Membros devem elaborar as suas próprias estratégias plurianuais de investimento, orientando-as para a concretização dessas prioridades de reforma. Essas estratégias devem ser apresentadas juntamente com os Programas Nacionais de Reforma anuais, para identificar e coordenar os projetos de investimento prioritários que deverão ser apoiados através de financiamento nacional e/ou da União. Deverão igualmente servir para utilizar os fundos da União de forma coerente e otimizar o valor acrescentado do apoio financeiro a receber, nomeadamente, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e do Fundo de Coesão, do Instrumento Europeu de Estabilização do Investimento, do Fundo InvestEU e do Mecanismo Interligar a Europa, consoante o caso. O apoio financeiro também deve ser usado de harmonia com os objetivos da União e com os planos nacionais em matéria de energia e clima, se for caso disso.
- (36) As disposições financeiras adotadas pelo Parlamento Europeu e o Conselho com base no artigo 322.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aplicam-se ao presente regulamento. Essas regras encontram-se definidas no Regulamento Financeiro e determinam, em especial, o procedimento para estabelecer e executar o orçamento por meio de subvenções, contratos públicos, prémios e execução indireta, e preveem o controlo da responsabilidade dos intervenientes financeiros. [As disposições adotadas com base no artigo 322.º do TFUE também dizem respeito à proteção do orçamento da União em caso de deficiências generalizadas no que diz respeito ao Estado de direito nos Estados-Membros, já que o respeito do Estado de direito é uma condição prévia essencial para uma gestão financeira rigorosa e eficaz do financiamento da UE.]
- (37) Os tipos de financiamento e os métodos de execução ao abrigo do presente regulamento devem ser escolhidos em função da sua capacidade para concretizar os objetivos específicos das ações e apresentar resultados, tendo em conta, nomeadamente, os custos dos controlos, os encargos administrativos e o risco previsível de incumprimento. Tal deve incluir a consideração da utilização de montantes fixos, taxas fixas e custos unitários, bem como de financiamento não associado aos custos, tal como referido no artigo 125.º, n.º 1, do Regulamento Financeiro.

- [(38) Os países terceiros membros do Espaço Económico Europeu (EEE) podem participar nos programas da União no âmbito da cooperação estabelecida ao abrigo do Acordo EEE, que prevê a execução dos programas através de uma decisão ao abrigo do referido acordo. Os países terceiros também podem participar com base noutros instrumentos jurídicos. Deve ser introduzida uma disposição específica no presente regulamento que conceda os direitos e o acesso necessários ao gestor orçamental competente, ao Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e ao Tribunal de Contas Europeu, para que possam exercer cabalmente as respetivas funções.]
- (39) O Regulamento Financeiro estabelece as regras referentes à concessão de subvenções. Por forma a ter em consideração a especificidade das ações apoiadas pelo programa e assegurar uma execução coerente entre os setores abrangidos pelo mesmo, torna-se necessário apresentar indicações adicionais em matéria de elegibilidade e critérios de atribuição.

(40) Em conformidade com o Regulamento Financeiro, o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>19</sup>, o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2988/95 do Conselho<sup>20</sup>, o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho<sup>21</sup> e o Regulamento (UE) 2017/193 do Conselho<sup>22</sup>, os interesses financeiros da União devem ser protegidos através de medidas proporcionadas, nomeadamente por meio da prevenção, deteção, correção e investigação de irregularidades e de fraudes, da recuperação de fundos perdidos, pagos indevidamente ou utilizados incorretamente, e, se for caso disso, da imposição de sanções administrativas. Em especial, de acordo com o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 e o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, o Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode realizar inquéritos administrativos, incluindo verificações e inspeções no local no intuito de verificar a existência de fraudes, atos de corrupção ou quaisquer outras atividades ilegais que prejudiquem os interesses financeiros da União. Em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1939, a Procuradoria Europeia (EPPO) pode investigar e instaurar ações penais em casos de fraude e outras infrações penais que prejudiquem os interesses financeiros da União, tal como se estabelece na Diretiva (UE) 2017/1371 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>. Nos termos do Regulamento Financeiro, qualquer pessoa ou entidade que recebe fundos da União deve cooperar plenamente na proteção dos interesses financeiros da União, conceder os direitos e o acesso necessários à Comissão, ao OLAF, à Procuradoria Europeia (EPPO) e ao Tribunal de Contas Europeu (TCE) e assegurar que quaisquer terceiros envolvidos na execução dos fundos da União concedem direitos equivalentes.

---

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho, de 18 de dezembro de 1995, relativo à proteção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias (JO L 312 de 23.12.95, p. 1).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> Regulamento (UE) 2017/1939 do Conselho, de 12 de outubro de 2017, que dá execução a uma cooperação reforçada para a instituição da Procuradoria Europeia ("EPPO") (JO L 283 de 31.10.2017, p. 1).

<sup>23</sup> Diretiva (UE) 2017/1371 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2017, relativa à luta contra a fraude lesiva dos interesses financeiros da União através do direito penal (JO L 198 de 28.7.2017, p. 29).

- (41) Em conformidade com [referência a atualizar conforme apropriado, de acordo com a nova decisão sobre os PTU: artigo 94.º da Decisão 2013/755/UE do Conselho<sup>24</sup>], as pessoas e entidades estabelecidas nos países e territórios ultramarinos (PTU) são elegíveis para beneficiar de um financiamento, sob reserva das regras e dos objetivos do programa, bem como das disposições suscetíveis de serem aplicadas ao Estado-Membro ao qual o país ou território está ligado.
- (42) A União deve procurar a coerência e as sinergias com os programas da União no foro da política externa, incluindo a assistência de pré-adesão na sequência dos compromissos assumidos no âmbito da comunicação "Uma perspetiva de alargamento credível e um maior empenhamento da UE nos Balcãs Ocidentais"<sup>25</sup>.
- (43) Quando países terceiros ou entidades estabelecidas em países terceiros participam em ações que contribuem para projetos de interesse comum ou para projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, a assistência financeira só deve estar disponível se for indispensável para a consecução dos objetivos desses projetos. No que diz respeito à parte reservada a projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, a cooperação entre um ou vários Estados-Membros e um país terceiro (incluindo a Comunidade da Energia) deverá respeitar as condições estabelecidas no art. 11.º da Diretiva (UE) n.º 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho [Diretiva Energias Renováveis] quanto à necessidade de uma ligação física à UE.
- (44) Nos termos dos n.ºs 22 e 23 do Acordo Interinstitucional sobre Legislar Melhor, de 13 de abril de 2016<sup>26</sup>, verifica-se a necessidade de avaliar o presente programa com base nas informações recolhidas através de exigências de acompanhamento específicas, evitando em simultâneo uma regulamentação excessiva e os encargos administrativos, em particular para os Estados-Membros. As avaliações 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 programa.

---

<sup>24</sup> JO L 344 de 19.12.2013, p. 1

<sup>25</sup> Doc. COM(2018) 65

<sup>26</sup> Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre Legislar Melhor de 13 de abril de 2016; JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (45) Devem ser implementadas medidas adequadas em matéria de monitorização e de apresentação de relatórios, incluindo indicadores, a fim de comunicar o progresso do programa para a consecução dos objetivos gerais e específicos, definidos no presente regulamento. Esse sistema de avaliação de desempenho deve assegurar que os dados para a monitorização da implementação do programa e os respetivos resultados são recolhidos de forma eficiente, eficaz e atempada. É necessário impor exigências de apresentação de relatórios proporcionadas aos beneficiários de financiamentos da União a fim de recolher dados pertinentes para o programa.
- (46) Com vista a assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão no que diz respeito à adoção de programas de trabalho. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup>.
- (47) A fim de adaptar, consoante o necessário, os indicadores utilizados para a monitorização do programa, as percentagens indicativas dos recursos orçamentais afetados a cada objetivo específico no setor dos transportes e a definição dos corredores da rede de transportes principal, devem ser delegados à Comissão poderes para adotar atos, nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que se refere às alterações das partes I, II e III do anexo do presente regulamento. É especialmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre Legislar Melhor de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.

---

<sup>27</sup> 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)

- (48) Por razões de clareza, os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 devem ser revogados. No entanto, devem ser preservados os efeitos do artigo 29.º do Regulamento (UE) n.º 1316/2013, que altera o anexo do Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>28</sup> no que diz respeito à lista de corredores de transporte de mercadorias.
- (49) A fim de permitir a adoção atempada dos atos de execução previstos no presente regulamento, é necessária a sua entrada em vigor imediatamente a seguir à respetiva publicação,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

---

<sup>28</sup> 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).

# CAPÍTULO I

## DISPOSIÇÕES GERAIS

### *Artigo 1.º*

#### *Objeto*

O presente regulamento estabelece o Mecanismo Interligar a Europa (o "programa").

Determina os objetivos do programa, o orçamento para o período de 2021–2027, as formas de financiamento pela União e as regras para a concessão desse financiamento.

### *Artigo 2.º*

#### *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (a) "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;
- (b) "Combustíveis alternativos", os combustíveis alternativos na aceção do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2014/94/UE;
- (c) [...]
- (d) "Operação de financiamento misto", uma ação apoiada pelo orçamento da UE, incluindo no âmbito de mecanismos de financiamento misto nos termos do artigo [2.º, ponto 6], do Regulamento (UE, Euratom) 2018/XXX ("Regulamento Financeiro"), que combina formas de apoio não reembolsável e/ou instrumentos financeiros do orçamento da UE com formas de apoio reembolsável de instituições para o desenvolvimento ou outras instituições financeiras públicas, bem como de instituições financeiras comerciais e investidores;

- (e) "Rede global", a infraestrutura de transportes identificada no capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- (f) "Rede principal", a infraestrutura de transportes identificada em conformidade com o capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- g) "Corredores da rede principal", os instrumentos destinados a facilitar a implantação coordenada da rede principal prevista no capítulo IV do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumerados na parte III do anexo do presente regulamento;
  - g-A) "Ligação transfronteiriça" no setor dos transportes, um projeto de interesse comum que assegura a continuidade da rede RTE-T entre dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
  - g-B) "Ligação em falta" no setor dos transportes, uma componente em falta na infraestrutura da rede RTE-T, que dificulta a continuidade da rede RTE-T e requer o investimento numa componente de infraestrutura;
  - g-C) "Infraestrutura de dupla utilização", uma infraestrutura da rede de transportes que satisfaz as necessidades tanto da comunidade de defesa como da civil;
- h) "Projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis", um projeto selecionado ou elegível para seleção, no âmbito de um acordo de cooperação ou de qualquer outro mecanismo existente entre pelo menos dois Estados-Membros ou entre pelo menos um Estado-Membro e um ou mais países terceiros, na aceção da Diretiva (UE) 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup> [Diretiva Energias Renováveis] no planeamento ou implementação de energias renováveis, em conformidade com os critérios estabelecidos na Parte IV do anexo do presente regulamento;
- i) "Infraestrutura de conectividade digital", redes de muito alta capacidade, sistemas de 5G, conectividade local sem fios de muito alta qualidade, redes dorsais, assim como plataformas digitais operacionais, diretamente associadas à infraestrutura de transportes e energia;

---

<sup>29</sup> Diretiva (UE) 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO C de , p. ).

- j) "Sistemas de 5G", um conjunto de elementos da infraestrutura digital com base em normas acordadas a nível mundial em matéria de tecnologia de comunicações móveis e sem fios, utilizados para a conectividade e em serviços de valor acrescentado com características de desempenho avançadas, tais como muito altas velocidades de débito e capacidade de dados, comunicações de baixa latência, de fiabilidade ultra elevada, ou que suportem um grande número de dispositivos ligados;
- k) "Corredor de 5G", um itinerário de transporte, rodoviário, ferroviário ou por via navegável interior, totalmente coberto pela infraestrutura de conectividade digital e, em particular, pelos sistemas de 5G, permitindo um fornecimento ininterrupto de serviços digitais de sinergia, tais como uma mobilidade conectada e automatizada ou serviços de mobilidade inteligente semelhantes para ferrovias;
- l) "Plataformas digitais operacionais diretamente associadas à infraestrutura de transportes e energia", os recursos físicos e virtuais de tecnologias da informação e da comunicação ("TIC"), a funcionar no topo da infraestrutura de comunicações, que suportam o fluxo, o armazenamento, o processamento e a análise dos dados da infraestrutura de transportes e/ou energia;
- m) "Projeto de interesse comum", um projeto identificado nos Regulamentos (UE) n.º 1315/2013 ou (UE) n.º 347/2013, ou no artigo 8.º do presente regulamento;
- n) "Estudos", as atividades necessárias para preparar a execução de um projeto, tais como estudos preparatórios, de cartografia, de viabilidade, de avaliação, de ensaio e de validação, incluindo na forma de software, e quaisquer outras medidas de apoio técnico, incluindo os trabalhos prévios de definição e de desenvolvimento de um projeto e a decisão sobre o seu financiamento, nomeadamente o reconhecimento dos locais em causa e a preparação do pacote financeiro;
- o) "Agentes socioeconómicos", as entidades que, pela sua missão, natureza ou localização, podem gerar, direta ou indiretamente, importantes benefícios socioeconómicos para os cidadãos, para as empresas e para as comunidades locais situadas no respetivo território circundante;
- p) "País terceiro", um país que não é membro da União Europeia;
- q) "Redes de muito alta capacidade", as redes de muito alta capacidade na aceção do artigo [2.º, n.º 2,] da Diretiva (UE) 2018/XXX [Código Europeu das Comunicações Eletrónicas];

- r) "Obras", a aquisição, o fornecimento e a implementação 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.

### *Artigo 3.º*

#### *Objetivos*

1. O programa tem como objetivo geral desenvolver, modernizar e completar as redes transeuropeias nos domínios dos transportes, da energia e digital, bem como facilitar a cooperação transfronteiriça em matéria de energias renováveis, tendo em conta os compromissos de descarbonização a longo prazo, a coesão territorial e a integração do mercado interno e com ênfase nas sinergias entre os setores.
2. O programa tem os seguintes objetivos específicos:
  - a) No setor dos transportes:
    - i) em conformidade com os objetivos do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum no domínio das redes e infraestruturas eficientes, interligadas e multimodais para uma mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida;
    - ii) contribuir para o desenvolvimento de uma infraestrutura de transportes de dupla utilização civil e militar, com vista a melhorar a mobilidade militar dentro e fora da UE;
  - b) No setor da energia, contribuir para o desenvolvimento de projetos de interesse comum relativos a uma maior integração do mercado interno da energia e à interoperabilidade transfronteiriça e setorial das redes, facilitando a descarbonização e assegurando a segurança do aprovisionamento, assim como facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis;

- c) No setor digital, contribuir para a implantação de redes digitais de muito alta capacidade e de sistemas de 5G, para a maior resiliência e capacidade das redes digitais dorsais, bem como para a digitalização das redes de transportes e energia.

*Artigo 4.º*

*Orçamento*

1. O enquadramento financeiro para a execução do programa para o período de 2021-2027 é fixado em [42 265 493 000 EUR a preços correntes].
2. A distribuição desse montante deve ser a seguinte:
  - (a) [30 615 493 000 EUR] para os objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), dos quais:
    - i) [12 830 000 000 EUR] do grupo de investimentos estratégicos europeus;
    - ii) [11 285 493 000 EUR] [transferidos do Fundo de Coesão para serem gastos, nos termos do presente regulamento, exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão];
    - iii) [6 500 000 000 EUR] do grupo da defesa para o objetivo específico referido no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii);
  - (b) [8 650 000 000 EUR] para os objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea b), dos quais até 15 % para projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis;
  - (c) [3 000 000 000 EUR] para os objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea c).
3. A Comissão não deve desviar-se do montante referido no n.º 2, alínea a), subalínea ii).

4. Até 1 % do montante referido no n.º 1 pode ser usado para efeitos de assistência técnica e administrativa para a execução do programa e para as orientações específicas do setor, como, por exemplo, atividades de preparação, monitorização, controlo, auditoria e avaliação, incluindo sistemas organizacionais de tecnologias da informação. Este montante pode também ser utilizado para financiar as medidas associadas para apoiar a elaboração dos projetos.
5. As autorizações orçamentais correspondentes a ações cuja execução se prolongue por vários exercícios financeiros podem ser repartidas em parcelas anuais, ao longo de vários anos.
6. Sem prejuízo do Regulamento Financeiro, as despesas com ações resultantes de projetos incluídos no primeiro programa de trabalho podem ser elegíveis a partir de 1 de janeiro de 2021.
7. [O montante transferido do Fundo de Coesão deve ser aplicado de acordo com o presente regulamento, sob reserva do n.º 8 e sem prejuízo do artigo 14.º, n.º 2, alínea b).]
8. [No que respeita aos montantes transferidos do Fundo de Coesão, 30 % desses montantes serão imediatamente disponibilizados a todos os Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão para o financiamento de projetos de infraestruturas de transportes em conformidade com o presente regulamento, com prioridade para as ligações em falta e transfronteiriças. Até 31 de dezembro de 2023, a seleção dos projetos elegíveis para financiamento deve respeitar as dotações nacionais do Fundo de Coesão, no que diz respeito a 70 % dos recursos transferidos. A partir de 1 de janeiro de 2024, os recursos transferidos para o programa que não tiverem sido afetados a um projeto de infraestrutura de transportes serão disponibilizados a todos os Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão para o financiamento de projetos de infraestruturas de transportes em conformidade com o presente regulamento.]
- 8-A. Os montantes transferidos do Fundo de Coesão não podem ser utilizados para financiar programas de trabalho intersetorial nem operações de financiamento misto.

9. Os recursos afetados aos Estados-Membros em regime de gestão partilhada podem, a pedido, ser transferidos para o programa. A Comissão deve aplicar esses recursos diretamente, em conformidade com [o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),] do Regulamento Financeiro ou, indiretamente, em conformidade com a alínea c) do mesmo artigo. Esses recursos devem ser usados em benefício do Estado-Membro em causa.

*[Artigo 5.º*

*Países terceiros associados ao programa*

1. O programa está aberto à participação dos seguintes países terceiros:
- (a) Países membros da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) que sejam membros do Espaço Económico Europeu (EEE), em conformidade com as condições estabelecidas no Acordo EEE;
  - (b) Países em vias de adesão, países candidatos e potenciais candidatos, em conformidade com os princípios gerais e com os termos e condições gerais aplicáveis à participação destes países em programas da União, estabelecidos nos respetivos acordos-quadro, decisões do Conselho de Associação e acordos similares, e em conformidade com as condições específicas estabelecidas em acordos entre a União e esses países;
  - (c) Países abrangidos pela Política Europeia de Vizinhança, em conformidade com os princípios gerais e com os termos e condições gerais aplicáveis à participação destes países em programas da União, estabelecidos nos respetivos acordos-quadro, decisões do Conselho de Associação e acordos similares, e em conformidade com as condições específicas estabelecidas em acordos entre a União e esses países;
  - (d) Outros países terceiros, em conformidade com as condições estabelecidas num acordo específico que preveja a sua participação em qualquer programa da União desde que esse acordo:

- assegure um justo equilíbrio no que se refere às contribuições e prestações dos países terceiros participantes em programas da União;
  - estabeleça as condições de participação nos programas, incluindo o cálculo das contribuições financeiras para cada programa e os respetivos custos administrativos. Estas contribuições constituem receitas afetadas em conformidade com o artigo [21.º, n.º 5,] do Regulamento Financeiro;
  - não confira ao país terceiro poderes decisórios em relação ao programa;
  - garanta os direitos da União para assegurar a boa gestão financeira e a proteção dos seus interesses financeiros.
2. Sem prejuízo do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, os países terceiros a que se refere o n.º 1, e as entidades estabelecidas nesses países, não podem receber assistência financeira de acordo com o presente regulamento, exceto se indispensável para a consecução dos objetivos de um determinado projeto de interesse comum e nas condições definidas nos programas de trabalho referidos no artigo 19.º.

#### *Artigo 6.º*

##### *Execução e formas de financiamento da UE*

1. O programa deve ser executado em regime de gestão direta, em conformidade com o Regulamento Financeiro, ou em regime de gestão indireta, com os organismos referidos no artigo [62.º, n.º 1, alínea c)], do Regulamento Financeiro.
2. O programa pode prever contribuições da União sob qualquer uma das formas estabelecidas no Regulamento Financeiro, em particular subvenções e adjudicação de contratos. Pode contribuir para operações de financiamento misto em conformidade com o Regulamento InvestUE e o título X do Regulamento Financeiro. A contribuição da União para as operações de financiamento misto não devem exceder 10 % do montante orçamental indicado no artigo 4.º, n.º 1, com exceção do montante transferido do Fundo de Coesão.

3. A Comissão pode delegar poderes nas agências de execução para executar parte do programa, de acordo com o artigo [69.º] do Regulamento Financeiro, com vista a uma otimização da gestão e dos requisitos de eficiência do programa nos setores dos transportes, da energia e digital.
4. As contribuições para um mecanismo de seguro mútuo podem cobrir os riscos associados à recuperação de fundos devidos pelos destinatários e são consideradas garantia suficiente nos termos do Regulamento Financeiro. São aplicáveis as disposições previstas no [artigo X do] Regulamento XXX [sucessor do Regulamento sobre o Fundo de Garantia].

#### *Artigo 7.º*

##### *Projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis*

1. Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis devem integrar um acordo de cooperação ou um acordo de qualquer outra natureza entre Estados-Membros ou entre Estados-Membros e países terceiros, conforme definido na Diretiva (UE) 2018/XXX [Diretiva Energias Renováveis]. Estes projetos devem ser identificados de acordo com os critérios e o procedimento estabelecidos na parte IV do anexo do presente regulamento.
2. Até 31 de dezembro de 2019, a Comissão deve adotar um ato delegado, nos termos do artigo 23.º, alínea d), do presente regulamento, a fim de especificar melhor os critérios de seleção e definir em pormenor o processo de seleção dos projetos, devendo publicar as metodologias de avaliação do contributo dos projetos para os critérios gerais e de aferição dos custos globais e dos benefícios especificados na parte IV do anexo.
3. Os estudos direcionados para o desenvolvimento e a identificação de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis devem ser elegíveis para financiamento em conformidade com o presente regulamento.

4. Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis são elegíveis para financiamento da União para obras, se satisfizerem os seguintes critérios adicionais:
- (a) Se a análise da relação custo-benefício específica do projeto, nos termos do ponto 3 da parte IV do anexo, demonstrar a existência de economias de custo e/ou benefícios significativos em termos da integração do sistema, da segurança do aprovisionamento ou de inovação; e
  - (b) Se o candidato demonstrar que o projeto não se concretizaria ou não seria comercialmente viável sem a concessão da subvenção. Esta análise deve ter em conta eventuais receitas provenientes de regimes de apoio.
5. O montante da subvenção para obras deve ser proporcionado em relação às economias de custo e/ou benefícios, referidos no ponto 2, alínea b), da parte IV do anexo, e não deve exceder o montante necessário para assegurar que o projeto se concretize ou se torne comercialmente viável.
6. Para facilitar projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, o programa prevê a possibilidade de coordenação do financiamento através do quadro propício para a implantação das energias renováveis a que se refere o artigo 3.º, n.º 5, da [Diretiva Energias Renováveis – Diretiva (UE) 2018/XXX] e do mecanismo de financiamento da energia renovável da União a que se refere o artigo 33.º do [Regulamento (UE) 2018/XXX relativo à Governação da União da Energia]. O montante a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, alínea b), distribuído por objetivos em matéria de energias renováveis, em particular os fundos disponibilizados para este efeito, pode ser utilizado para cofinanciar o mecanismo de financiamento da energia renovável criado ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/XXXX [Governação da União da Energia]. As regras específicas em matéria de cofinanciamento em projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis entre a parte financiada ao abrigo do programa Europa Digital e a parte financiada ao abrigo do mecanismo de financiamento da energia renovável da União a que se refere o artigo 33.º do Regulamento [Governação] devem ser especificadas no ato de execução relativo ao mecanismo de financiamento da energia renovável, em tempo útil para a entrada em vigor do Regulamento MIE.

*Artigo 8.º*

*Projetos de interesse comum no domínio das infraestruturas de conectividade digital*

1. Os projetos de interesse comum no domínio das infraestruturas de conectividade digital devem contribuir para o objetivo específico previsto no artigo 3.º, n.º 2, alínea c).
2. Os estudos direcionados para o desenvolvimento e a identificação de projetos de interesse comum no domínio das infraestruturas de conectividade digital devem ser elegíveis para financiamento em conformidade com o presente regulamento.
3. Sem prejuízo dos critérios de atribuição definidos no artigo 13.º, a prioridade de financiamento será determinada tendo em consideração os seguintes critérios:
  - (a) Será dada prioridade às ações que contribuam para a implantação e o acesso a redes de muito alta capacidade e a sistemas 5G capazes de fornecer conectividade a gigabits em zonas onde estão localizados agentes socioeconómicos, tendo em conta as suas necessidades em matéria de conectividade e a área de cobertura adicional gerada, em conformidade com a parte V do anexo. É possível apoiar a implantação individual para agentes socioeconómicos, salvo se esta for economicamente desproporcionada ou fisicamente inviável;
  - (b) Ações que contribuam para o fornecimento de conectividade local sem fios de muito alta qualidade em comunidades locais, em conformidade com a parte V do anexo;
  - (c) No que se refere a ações que contribuam para a implantação de sistemas de 5G, será dada prioridade à implantação de corredores de 5G, inclusive nas redes transeuropeias de transportes, tendo em conta a sua pertinência socioeconómica em relação às eventuais soluções tecnológicas atualmente instaladas numa abordagem virada para o futuro. O âmbito em que a ação contribui para garantir a cobertura ao longo dos principais itinerários de transportes também deve ser tido em consideração, ao permitir o fornecimento ininterrupto dos serviços digitais de sinergia. Na parte V do anexo foi apenas uma lista indicativa dos projetos que podem beneficiar do apoio;

- (d) Será dada prioridade aos projetos que visem a implantação ou o reforço de redes dorsais transfronteiriças de ligação da União a países terceiros e de reforço das ligações entre as redes de comunicações eletrónicas dentro do território da União, incluindo cabos submarinos, de acordo com a medida em que contribuam, de forma significativa, para melhorar o desempenho, a resiliência e a capacidade dessas redes de comunicações eletrónicas;
- (e) [...]
- (f) No que se refere a projetos que implementem plataformas digitais operacionais, será dada prioridade às ações baseadas em tecnologias de ponta, tendo em conta aspetos como a interoperabilidade, a cibersegurança, a privacidade dos dados e a reutilização;
- (g) A medida em que a tecnologia implantada seja a mais adequada para o projeto específico, propondo simultaneamente o melhor equilíbrio entre as tecnologias mais avançadas em termos de capacidade de fluxo de dados, segurança de transmissão, resiliência da rede e eficiência de custos.

## CAPÍTULO II

### ELEGIBILIDADE

#### *Artigo 9.º*

#### *Ações elegíveis*

1. Apenas são elegíveis para financiamento as ações que contribuam para a consecução dos objetivos referidos no artigo 3.º. Essas ações incluem estudos, obras, e outras medidas de acompanhamento, necessárias para a gestão e implementação do programa, assim como as orientações específicas do setor.
2. No setor dos transportes, são elegíveis para assistência financeira da União, a título do presente regulamento, as seguintes ações:
  - (a) Ações relacionadas com redes eficientes, interligadas e multimodais para o desenvolvimento das infraestruturas ferroviárias, rodoviárias, marítimas e das vias navegáveis interiores:
    - i) as ações que implementem a rede principal, nos termos do capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, incluindo as ações relacionadas com as ligações transfronteiriças e as ligações em falta, tais como as enumeradas na parte III do anexo do presente regulamento, e com nós urbanos, portos marítimos, portos interiores e terminais rodoferroviários da rede principal, na aceção do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013; as ações de implantação da rede principal podem incluir, consoante o necessário, elementos relacionados situados na rede global para otimizar o investimento e de acordo com as modalidades especificadas nos programas de trabalho referido no artigo 19.º do presente regulamento;

- ii) as ações relacionadas com as ligações transfronteiriças da rede global, de acordo com o capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, tais como as enumeradas na parte III do anexo do presente regulamento, as ações relacionadas com as componentes da rede global localizadas em Estados-Membros que não tenham uma fronteira terrestre com outros Estados-Membros, e as ações relacionadas com os estudos direcionados para o desenvolvimento da rede global;
  - iii) as ações que implementem troços da rede global, localizados em regiões ultraperiféricas, nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, incluindo as ações relacionadas com nós urbanos, portos marítimos, portos interiores e terminais rodoferroviários importantes da rede global, conforme a definição do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - iv) as ações que apoiem projetos de interesse comum a fim de interligar a rede transeuropeia a redes de infraestruturas de países vizinhos, conforme definido no artigo 8.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - v) as ações relacionadas com portos marítimos e interiores da rede global, em conformidade com o capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.
- (b) Ações relacionadas com a mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida:
- i) ações de apoio às autoestradas do mar, nos termos do artigo 21.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - ii) ações de apoio aos sistemas de aplicações telemáticas, em conformidade com o artigo 31.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, para os respetivos modos de transporte, nomeadamente:
    - para o transporte ferroviário: o ERTMS,
    - para as vias navegáveis interiores: os Serviços De Informação Fluvial (RIS),
    - para o transporte rodoviário: os Sistemas De Transporte Inteligente (STI),
    - para o transporte marítimo: os Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS) e os serviços marítimos em linha, incluindo serviços de plataforma única, tais como a plataforma única marítima, os sistemas para portos comunitários e os sistemas de informação aduaneiros relevantes;

- para o transporte aéreo: os sistemas de gestão do tráfego aéreo, nomeadamente os decorrentes do sistema SESAR;
  - iii) ações de apoio aos serviços sustentáveis de transporte de mercadorias nos termos do artigo 32.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e ações para reduzir na fonte o ruído no transporte ferroviário de mercadorias, nomeadamente através da adaptação do material circulante existente;
  - iv) ações de apoio às novas tecnologias e à inovação, incluindo a automatização, os serviços melhorados de transportes, a integração modal e a infraestrutura relativa aos combustíveis alternativos, em conformidade com o artigo 33.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - v) ações para remover obstáculos à interoperabilidade, nomeadamente na prossecução de efeitos de corredor/rede, em conformidade com o artigo 3.º, alínea o), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - vi) ações que implementam infraestruturas e uma mobilidade seguras e protegidas, incluindo a segurança rodoviária, em conformidade com o artigo 34.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - vii) ações que visam melhorar a resistência das infraestruturas de transportes, nomeadamente às alterações climáticas e às catástrofes naturais;
  - viii) ações para melhorar a acessibilidade das infraestruturas de transportes para todos os utilizadores nos termos do artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - ix) ações para adaptar as infraestruturas de transportes para fins de segurança e controlos de fronteiras.
- (c) A título do objetivo específico referido no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea (ii): ações ou atividades específicas no âmbito de uma ação que apoiem o desenvolvimento de infraestruturas de transporte de dupla utilização civil e militar.

3. No setor da energia, podem beneficiar de assistência financeira da União, a título do presente regulamento, as seguintes ações:

- (a) Ações relativas a projetos de interesse comum, na aceção do artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 347/2013;
- (b) Ações que apoiem projetos transfronteiriços no domínio das energia renováveis, incluindo soluções inovadoras bem como o armazenamento das energias renováveis, e a sua conceção, conforme a definição da parte IV do anexo do presente regulamento, sob reserva do cumprimento das condições estabelecidas no artigo 7.º do mesmo.

4. No setor digital, podem beneficiar de assistência financeira da União, a título do presente regulamento, as seguintes ações:

- (a) Ações que apoiem a implantação e o acesso a redes de muito alta capacidade e sistemas de 5G capazes de fornecer conectividade a gigabits em zonas onde estão localizados agentes socioeconómicos;
- (b) Ações que apoiem o fornecimento da conectividade local sem fios de muito alta qualidade em comunidades locais, gratuita e sem condições discriminatórias;
- (c) Ações que implementem a cobertura ininterrupta de sistemas de 5G em todos os principais itinerários de transportes, incluindo as redes transeuropeias de transportes;
- (d) Ações que apoiem a implementação de redes dorsais, incluindo cabos submarinos, nos Estados-Membros e entre eles, bem como entre a União e países terceiros;
- (e) [...]
- (f) Ações que implementem requisitos de infraestruturas de conectividade digital relativos a projetos transfronteiriços no domínio dos transportes ou da energia e/ou que suportam plataformas digitais operacionais, diretamente associadas a infraestruturas de transportes ou energéticas.

É apresentada uma lista indicativa dos projetos elegíveis no setor digital na parte V do anexo.

## *Artigo 10.º*

### *Sinergias*

1. As ações que contribuem para a consecução de um ou mais objetivos de, pelo menos, dois setores, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, alíneas a), b) e c), devem ser elegíveis para receber assistência financeira da União ao abrigo do presente regulamento. Essas ações devem ser executadas através de programas de trabalho intersetoriais específicos, direcionados para, pelo menos, dois setores, incluindo critérios de atribuição específicos e financiados com contribuições orçamentais dos setores envolvidos.
2. No âmbito de cada um dos setores dos transportes, da energia e digital, as ações elegíveis nos termos do artigo 9.º podem incluir elementos auxiliares, que poderão não estar relacionados com as ações elegíveis, conforme disposto no artigo 9.º, n.ºs 2, 3 ou 4, respetivamente, desde que cumpram a totalidade dos requisitos seguintes:
  - (a) O custo desses elementos auxiliares não deve exceder 20 % dos custos totais elegíveis da ação; e
  - (b) Esses elementos auxiliares devem estar relacionados com o setor dos transportes, da energia ou digital; e
  - (c) Esses elementos auxiliares devem permitir melhorar significativamente os benefícios socioeconómicos, climáticos ou ambientais da ação.

## *Artigo 11.º*

### *Entidades elegíveis*

1. Além dos critérios definidos no artigo [197.º] do Regulamento Financeiro, são aplicáveis os critérios de elegibilidade definidos no presente artigo.
2. São elegíveis as seguintes entidades:
  - (a) Entidades jurídicas estabelecidas num Estado-Membro;
  - (b) Entidades jurídicas estabelecidas num país terceiro associado ao programa ou em países e territórios ultramarinos;

- (c) Entidades jurídicas instituídas ao abrigo do direito da União e organizações internacionais sempre que tal esteja previsto nos programas de trabalho.
3. As pessoas singulares não são elegíveis.
4. As entidades jurídicas estabelecidas num país terceiro não associado ao programa são excecionalmente elegíveis para apoio ao abrigo do programa sempre que tal se afigure indispensável para a consecução dos objetivos de um determinado projeto de interesse comum ou de um projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis.
5. Só são elegíveis as propostas apresentadas por um ou mais Estados-Membros ou, com o acordo dos Estados-Membros em causa, por organizações internacionais, empresas comuns, ou empresas ou organismos públicos ou privados. Um Estado-Membro pode decidir que, para um programa de trabalho específico ou para determinadas categorias de candidaturas, as propostas podem ser apresentadas sem o seu acordo. Nesse caso, isso é indicado, a pedido do Estado-Membro em causa, no programa de trabalho pertinente e no respetivo convite à apresentação de propostas.

*Artigo 11.º-A*

*Requisitos de elegibilidade específicos para o apoio a infraestruturas de transportes de dupla utilização civil e militar*

1. As ações relativas a infraestruturas de transporte de dupla utilização civil e militar, a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, alínea c), devem cumprir os seguintes requisitos de elegibilidade adicionais:
- (a) As propostas são apresentadas por um ou mais Estados-Membros ou, com o acordo dos Estados-Membros em causa, por entidades jurídicas estabelecidas num Estado-Membro;
- (b) As ações devem localizar-se na rede TEN-T principal ou global e devem corresponder a troços ou nós identificados pelos Estados-Membros nos anexos do documento Necessidades militares para a mobilidade militar dentro e para além da UE, adotado pelo Conselho em 20 de novembro de 2018<sup>30</sup>;

---

<sup>30</sup> Doc. ST 13674/18

- (c) As ações podem consistir tanto na modernização de componentes de infraestrutura existentes como na construção de novos componentes de infraestrutura, a fim de melhorar a mobilidade militar na rede RTE-T tendo em conta os requisitos da infraestrutura definidos nos anexos do documento Necessidades militares para a mobilidade militar dentro e para além da UE, a viabilidade técnica e económica e a pertinência em termos de dupla utilização;
- (d) Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º, o custo total de uma infraestrutura de dupla utilização é elegível para apoio a partir do montante definido no artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea iii). São elegíveis as ações que implementem um nível de requisitos de infraestrutura para além do nível exigido para dupla utilização; no entanto, o respetivo custo só é elegível até ao nível dos custos correspondentes ao nível de requisitos necessários à dupla utilização. Não são elegíveis as ações relacionadas com infraestruturas utilizadas apenas para fins militares;
- (e) As ações ao abrigo do presente artigo só são financiadas a partir do montante nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea iii).

2. A Comissão adota um ato de execução que especifique, se for caso disso, os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações no que toca a infraestruturas de dupla utilização.

## CAPÍTULO III

### SUBVENÇÕES

#### *Artigo 12.º*

##### *Subvenções*

As subvenções nos termos do programa devem ser concedidas e geridas de acordo com o título [VIII] do Regulamento Financeiro.

#### *Artigo 13.º*

##### *CrITÉrios de atribuição*

1. Devem ser definidos critérios de atribuição transparentes nos programas de trabalho referidos no artigo 19.º e nos convites à apresentação de propostas, tendo em conta, na medida do aplicável, os seguintes elementos:
  - (a) Impacto ambiental, económico e social (custos e benefícios);
  - (b) Aspetos de inovação, segurança, interoperabilidade e acessibilidade;
  - (c) Dimensão transfronteiriça;
  - (d) Sinergias entre os setores dos transportes, da energia e digital;
  - (e) Maturidade da ação na fase de desenvolvimento do projeto;
  - (f) Solidez do plano de execução proposto;
  - (g) Efeito catalisador da assistência financeira da União sobre o investimento;
  - (h) Necessidade de ultrapassar obstáculos financeiros, tais como viabilidade comercial insuficiente ou falta de financiamento do mercado;

- (i) Coerência com os planos energéticos e climáticos nacionais e da União.
2. A avaliação das propostas face aos critérios de atribuição deve ter em conta, sempre que for necessário, a resistência aos impactos adversos das alterações climáticas, através de uma avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, incluindo as medidas de adaptação pertinentes.
  3. A avaliação das propostas face aos critérios de atribuição deve assegurar que, sempre que for necessário, tal como especificado nos programas de trabalho, as ações apoiadas pelo programa que incluam tecnologia de posicionamento, navegação e sincronização por satélite (PNT) sejam tecnicamente compatíveis com o EGNOS/Galileo e com o Copernicus.
  4. No setor dos transportes, a avaliação das propostas face aos critérios de atribuição, a que se refere o n.º 1, devem, se aplicável, assegurar que as ações propostas sejam coerentes com os planos de trabalho no domínio dos corredores, e os atos de execução, nos termos do artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, e tenham em conta o parecer consultivo do coordenador europeu responsável, nos termos do artigo 45.º, n.º 8, do mesmo regulamento.
  5. Em relação a ações relativas a projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, os critérios de atribuição definidos nos programas de trabalho e no convite à apresentação de propostas devem ter em conta as condições dispostas no artigo 7.º, n.º 4.
  6. Em relação a ações relativas a projetos de conectividade digital de interesse comum, os critérios de atribuição definidos nos programas de trabalho e os convites à apresentação de propostas devem ter em conta as condições dispostas no artigo 8.º, n.º 3.

#### *Artigo 14.º*

##### *Taxas de cofinanciamento*

1. Para os estudos, o montante da assistência financeira da União não deve exceder 50 % do custo total elegível. Para os estudos financiados com os montantes transferidos do Fundo de Coesão, as taxas de cofinanciamento máximas serão as aplicáveis ao Fundo de Coesão, especificadas no n.º 2, alínea b).

2. Para obras no setor dos transportes, devem aplicar-se as seguintes taxas máximas de cofinanciamento:
- (a) Para obras relativas aos objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), o montante da assistência financeira da União não deve exceder 30 % do custo total elegível. As taxas de cofinanciamento poderão ser aumentadas até ao máximo de 50 % para ações relativas a ligações transfronteiriças, nas condições especificadas na alínea c) do presente número, para ações de apoio a sistemas de aplicações telemáticas, ações de apoio a novas tecnologias e inovação, ações de apoio a melhorias das infraestruturas para fins de segurança, proteção e controlos nas fronteiras, em consonância com a legislação relevante da União, e para ações localizadas em regiões ultraperiféricas;
  - a-A) Para obras relativas aos objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), o montante da assistência financeira da União não deve exceder 50 % do custo total elegível. As taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas para um máximo de 85 % se os recursos necessários forem transferidos para o programa, nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 9.
  - (b) No que diz respeito aos montantes transferidos do Fundo de Coesão, as taxas de cofinanciamento máximas serão as aplicáveis ao Fundo de Coesão referidas no Regulamento (UE) XXX [RDC]. Essas taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas até ao máximo de 85 % para ações relativas a ligações transfronteiriças nas condições especificadas na alínea c) do presente número, e para ações relacionadas com ligações em falta;
  - (c) No que se refere a ações relativas a ligações transfronteiriças, as taxas máximas de cofinanciamento aumentadas, previstas nas alíneas a) e b), só poderão aplicar-se a ações que demonstrem um grau elevado de integração no planeamento e execução da ação, para efeitos do critério de atribuição referido no artigo 13.º, n.º 1, alínea c), por exemplo através da criação de uma empresa única para o projeto, de uma estrutura de governação conjunta, de um quadro jurídico bilateral ou de um ato de execução nos termos do artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

3. Para obras no setor de energia, devem aplicar-se as seguintes taxas de cofinanciamento máximas:
- (a) Para obras relativas aos objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea b), o montante da assistência financeira da União não deve exceder 50 % do custo total elegível;
  - (b) As taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas para um máximo de 75 % para as ações que contribuam para o desenvolvimento de projetos de interesse comum, os quais, com base 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. Para obras no setor digital, devem aplicar-se as seguintes taxas de cofinanciamento máximas: Para obras relativas aos objetivos específicos referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea c), o montante da assistência financeira da União não deve exceder 30 % do custo total elegível. As taxas de cofinanciamento podem ser aumentadas para um máximo de 50 % em ações com uma forte dimensão transfronteiriça, como a cobertura ininterrupta por sistemas de 5G ao longo dos principais itinerários de transportes ou a implementação de redes dorsais entre Estados-Membros e entre a União e países terceiros, e até 75 % para ações que implementem a conectividade a gigabits dos agentes socioeconómicos. As ações no domínio da disponibilização de conectividade local sem fios em comunidades locais, quando executadas com recurso a subvenções de valor reduzido, podem ser financiadas por meio da assistência financeira da União até 100 % dos custos elegíveis, sem prejuízo do princípio de cofinanciamento.
5. A taxa máxima de cofinanciamento aplicável às ações selecionadas nos programas de trabalho intersetoriais a que se refere o artigo 10.º deve ser a taxa máxima de cofinanciamento mais elevada aplicável aos setores em causa.

*Artigo 15.º*

*Custos elegíveis*

Aplicam-se os seguintes critérios de elegibilidade dos custos, além dos critérios estabelecidos no artigo [186.º] do Regulamento Financeiro:

- (a) Só as despesas efetuadas nos Estados-Membros podem ser elegíveis, exceto nos casos em que o projeto de interesse comum ou os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis envolvam o território de um ou vários países terceiros, nos termos do artigo 5.º, ou artigo 11.º, n.º 4, do presente regulamento, ou águas internacionais, e em que a ação seja indispensável para realizar os objetivos do projeto em causa;
- (b) O custo dos equipamentos, das instalações e das infraestruturas que seja considerado uma despesa de capital pelo beneficiário pode ser elegível até à sua totalidade;
- (c) As despesas relacionadas com a aquisição de terrenos não constituem um custo elegível, à exceção dos montantes transferidos do Fundo de Coesão no setor dos transportes, em conformidade com o artigo 58.º do Regulamento (UE) XXX que estabelece disposições comuns sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu Mais, o Fundo de Coesão e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e regras financeiras para estes Fundos e o Fundo para o Asilo e a Migração, o Fundo para a Segurança Interna e o Instrumento de Gestão das Fronteiras e dos Vistos;
- (d) Os custos elegíveis não devem incluir o imposto sobre o valor acrescentado ("IVA").

#### *Artigo 16.º*

##### *Combinação das subvenções com outras fontes de financiamento*

1. As subvenções podem ser utilizadas para a combinação com financiamento do Banco Europeu de Investimento ou dos Bancos de Fomento Nacionais ou outras instituições financeiras públicas e de desenvolvimento, assim como de instituições financeiras e investidores do setor privado, incluindo através de parcerias público-privadas.
2. A utilização das subvenções, a que se refere o n.º 1, pode ser realizada mediante convites específicos à apresentação de propostas.

### *Artigo 17.º*

#### *Redução ou cessação das subvenções*

1. Além dos motivos especificados no [artigo 131.º, n.º 4,] do Regulamento Financeiro, o montante da subvenção pode ser reduzido pelos seguintes motivos:
  - (a) Não foi dado início à ação no prazo de um ano, no caso dos estudos, ou dois anos, no caso das obras, após a data de início indicada na convenção de subvenção;
  - (b) Na sequência de um reexame intercalar da ação, ficou estabelecido que a execução da ação sofreu um atraso tão grande que é provável que os objetivos da ação não sejam alcançados;
2. A convenção de subvenção pode ser alterada ou denunciada com base nos motivos especificados no n.º 1.
3. Antes de ser tomada qualquer decisão relativa à redução ou cessação de uma subvenção, o caso é globalmente examinado e os beneficiários em causa têm com a possibilidade de apresentar as suas observações dentro de um prazo razoável.

### *Artigo 18.º*

#### *Financiamento cumulativo, complementar e combinado*

1. Uma ação que tenha beneficiado de uma contribuição ao abrigo do programa pode beneficiar igualmente de uma contribuição a título de qualquer outro programa da União, incluindo fundos em gestão partilhada, desde que as contribuições não digam respeito às mesmas despesas. As regras de cada programa da União que contribua para a ação são aplicáveis à respetiva contribuição. O financiamento cumulativo não deve exceder o montante total dos custos elegíveis da ação, e o apoio a título dos diferentes programas da União pode ser calculado numa base pro rata, em conformidade com os documentos que definem as condições do apoio.

2. Ações que cumpram as seguintes condições cumulativas e comparativas:

- (a) Terem sido avaliadas num convite à apresentação de propostas no quadro do programa;
- (b) Preencherem os requisitos mínimos de qualidade desse convite à apresentação de propostas;
- (c) Não poderem ser financiadas no âmbito desse convite à apresentação de propostas devido a restrições orçamentais.

Poderem receber apoio do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional ou do Fundo de Coesão em conformidade com o disposto no [artigo 67.º, n.º 5,] do Regulamento (UE) XXX [RDC], desde que tais ações sejam coerentes com os objetivos do programa em causa. São aplicáveis as regras do fundo que presta o apoio.

## CAPÍTULO IV

# PROGRAMAÇÃO, MONITORIZAÇÃO, AVALIAÇÃO E CONTROLO

### *Artigo 19.º*

#### *Programas de trabalho*

1. O programa deve ser executado através dos programas de trabalho referidos no artigo 110.º do Regulamento Financeiro.
2. A Comissão deve adotar os programas de trabalho por meio de um ato de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º do presente regulamento. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. No setor da energia, deve ser dada especial atenção a projetos de interesse comum e ações conexas que visem uma maior integração do mercado interno da energia, pôr termo ao isolamento energético e eliminar os estrangulamentos nas interconexões das redes de eletricidade, com ênfase nos projetos que contribuam para a concretização da meta de pelo menos 10 % de interconexões e projetos que contribuam para a sincronização dos sistemas elétricos com as redes da UE.

### Artigo 19.º-A

#### Concessão de assistência financeira da União

1. Na sequência de cada convite à apresentação de propostas, com base no programa de trabalho a que se refere o artigo 19.º, a Comissão, deliberando em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 22.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.

2. A Comissão informa os beneficiários e os Estados-Membros interessados da decisão de concessão de assistência financeira, inclusive das alterações aos montantes das subvenções durante a execução das convenções de subvenção e dos montantes finais pagos.
3. Para as ações localizadas nos territórios dos Estados-Membros, a Comissão fornece-lhes acesso aos relatórios apresentados pelos beneficiários, tal como definido nos respetivos acordos de subvenção.

#### *Artigo 20.º*

##### *Monitorização e apresentação de relatórios*

1. Os indicadores utilizados para comunicar os progressos do programa relativamente à consecução dos objetivos gerais e específicos estabelecidos no artigo 3.º são definidos na parte I do anexo.
2. A fim de assegurar uma avaliação eficaz dos progressos do programa na consecução dos seus objetivos, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º para alterar a parte I do anexo no sentido de rever ou complementar os indicadores sempre que considerar necessário, e para completar o presente regulamento com disposições relativas à criação de um quadro de monitorização e avaliação.
3. O sistema de elaboração de relatórios sobre o desempenho deve assegurar que os dados para a monitorização da execução do programa e os respetivos resultados são recolhidos de forma eficiente, efetiva e atempada. Para o efeito, devem impor-se aos destinatários dos fundos da União e, quando tal for aplicável, aos Estados-Membros, requisitos de apresentação de relatórios proporcionados.

#### *Artigo 21.º*

##### *Avaliação*

1. As avaliações devem ser efetuadas de forma atempada a fim de serem consideradas no processo de tomada de decisão.
2. A avaliação intercalar do programa deve realizar-se assim que estiverem disponíveis informações suficientes acerca da sua execução, mas o mais tardar quatro anos após o início da execução do programa.

3. Após a conclusão da execução do programa, mas o mais tardar quatro anos após o termo do período especificado no artigo 1.º, a Comissão deve efetuar uma avaliação final do programa.
4. A Comissão deve comunicar as conclusões das avaliações, acompanhadas das suas observações, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

#### *Artigo 22.º*

##### *Procedimento de comité*

1. A Comissão é assistida pelo Comité de Coordenação do MIE, que pode reunir-se em diferentes formações consoante o assunto. O 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.

#### *Artigo 23.º*

##### *Atos delegados*

1. São atribuídas à Comissão competências para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º do presente regulamento:

- (a) A fim de criar um quadro de monitorização e avaliação baseado nos indicadores definidos na parte I do anexo;
- (b) [...]
- (c) [...]
- (d) A fim de complementar a parte IV do anexo referente à identificação dos projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis; A fim de estabelecer e atualizar a lista dos projetos transfronteiriços selecionados no domínio das energias renováveis.

2. Sob reserva do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, são atribuídas à Comissão competências para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º do presente regulamento:
- (c) A fim de alterar a parte III do anexo referente à definição dos corredores da rede de transportes principal; e dos troços predefinidos da rede global;
  - (e) A fim de alterar a parte V do anexo referente à identificação dos projetos de conectividade digital de interesse comum.

#### *Artigo 24.º*

#### *Exercício da delegação*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 23.º é conferido à Comissão até 31 de dezembro de 2028.
3. A delegação de poderes referida no artigo 23.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor" de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 23.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Artigo 25.º*

##### *Informação, comunicação e publicidade*

1. Os beneficiários do financiamento da União devem reconhecer a origem do financiamento e assegurar a respetiva visibilidade (em especial ao promoverem as ações ou os seus resultados) mediante a prestação de informações coerentes, eficazes e proporcionadas, dirigidas a diversos públicos, como os meios de comunicação social ou a população em geral.
2. A Comissão deve realizar ações de informação e comunicação sobre o programa e as suas ações e resultados. Os recursos financeiros atribuídos ao programa devem também contribuir para a comunicação institucional das prioridades políticas da União, na medida em que estejam relacionadas com os objetivos referidos no artigo 3.º.

#### *Artigo 26.º*

##### *Proteção dos interesses financeiros da União*

Sempre que um país terceiro participe no programa por força de uma decisão ao abrigo de um acordo internacional ou de qualquer outro instrumento jurídico, o país terceiro em causa deve conceder os direitos e o acesso necessários ao gestor orçamental competente, ao Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e ao Tribunal de Contas Europeu para que possam exercer cabalmente as respetivas competências. No caso do OLAF, estes direitos devem incluir o direito de realizar inquéritos, incluindo verificações e inspeções no local, tal como previsto no Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

#### *Artigo 27.º*

##### *Revogação e disposições transitórias*

1. São revogados os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014.
2. Sem prejuízo do n.º 1, o presente regulamento não afeta a continuação ou a alteração das ações em causa, até à sua conclusão, ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1316/2013, que continua a aplicar-se às ações em causa até à sua conclusão.
3. A dotação financeira do programa pode cobrir igualmente as despesas de assistência técnica e administrativa necessárias para assegurar a transição entre o programa e as medidas adotadas ao abrigo do programa anterior, o Mecanismo Interligar a Europa, no âmbito do Regulamento (UE) n.º 1316/2013.
4. Se necessário, podem ser inseridas no orçamento posterior a 2027 dotações para cobrir as despesas previstas no artigo 4.º, n.º 5, do presente regulamento, a fim de permitir a gestão de ações não concluídas até 31 de dezembro de 2027.

#### *Artigo 28.º*

##### *Entrada em vigor*

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

Será aplicável a partir 1 de janeiro de 2021.

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

---

**PARTE I – INDICADORES**

O programa será objeto de uma monitorização atenta com base num conjunto de indicadores destinados a avaliar o grau de realização dos objetivos gerais e específicos do programa e a minimizar os encargos administrativos e financeiros. Para esse efeito, serão recolhidos dados respeitantes ao seguinte conjunto de indicadores-chave:

Setores	Objetivos específicos	Indicadores
Transportes	Redes e infraestruturas eficientes e interligadas para uma mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida.	Número de ligações transfronteiriças e em falta tratadas com o apoio do MIE (incluindo ações relativas a nós urbanos, portos marítimos, portos interiores e terminais rodoferroviários da rede principal RTE-T)
		Número de ações apoiadas pelo MIE que contribuem para a digitalização dos transportes, nomeadamente através da implantação do ERTMS, dos RIS, dos STI, dos VTMS/serviços marítimos em linha e do SESAR
		Número de pontos de abastecimento de combustíveis alternativos, construídos ou atualizados com o apoio do MIE
		Número de ações apoiadas pelo MIE que contribuem para a segurança dos transportes
	Desenvolvimento de infraestruturas de transportes de dupla utilização civil e militar	Número de componentes de infraestrutura de transportes adaptados aos requisitos de utilização civil e militar

Energia	Contribuição para a interconectividade e a integração dos mercados	Número de ações do MIE que contribuem para projetos de interconexão das redes dos EM e de eliminação de constrangimentos internos
	Segurança do aprovisionamento energético	Número de ações do MIE que contribuem para projetos que garantem uma rede de gás resiliente
		Número de ações do MIE que contribuem para tornar as redes inteligentes, digitalizando-as e aumento da capacidade de armazenamento de energia
	Desenvolvimento sustentável através da viabilização da descarbonização	Número de ações do MIE que contribuem para projetos que permitem uma maior penetração das energias renováveis nos sistemas energéticos
Número de ações do MIE que contribuem para a cooperação transfronteiriça na área das energias renováveis		
Digital	Contribuição para a implantação da infraestrutura de conectividade digital na União Europeia	Novas ligações a redes de muito alta capacidade para os agentes socioeconómicos e a ligações de muito alta qualidade para as comunidades locais
		Número de ações do MIE que permitem a conectividade de 5G nos itinerários de transportes
		Número de ações do MIE que permitem novas ligações a redes de muito alta capacidade
		Número de ações do MIE que contribuem para a digitalização do setor da energia e do setor dos transportes

## PARTE II: PERCENTAGENS INDICATIVAS PARA O SETOR DOS TRANSPORTES

Os recursos orçamentais referidos no artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), devem ser distribuídos da seguinte forma:

60 % para as ações enunciadas no artigo 9.º, n.º 2, alínea a): "Ações relacionadas com redes eficientes, interligadas e multimodais";

40% para as ações enunciadas no artigo 9.º, n.º 2, alínea b): "Ações relacionadas com a mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida".

Os recursos orçamentais referidos no artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), devem ser distribuídos da seguinte forma:

85 % para as ações enunciadas no artigo 9.º, n.º 2, alínea a): "Ações relacionadas com redes eficientes, interligadas e multimodais";

15% para as ações enunciadas no artigo 9.º, n.º 2, alínea b): "Ações relacionadas com a mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida".

No caso das ações enunciadas no artigo 9.º, n.º 2, alínea a), 85 % dos recursos orçamentais deverão ser afetados a ações relativas à rede principal e 15 % a ações relativas à rede global.

**PARTE III: CORREDORES DA REDE DE TRANSPORTES PRINCIPAL E LIGAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS DA REDE GLOBAL**

**Corredores da rede principal e lista indicativa das ligações transfronteiriças e das ligações em falta**

<b>Corredor da rede principal "Atlântico"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Gijón – León – Valladolid</p> <p>Corunha – Vigo – Orense – León–</p> <p>Saragoça – Pamplona/Logroño – Bilbao</p> <p>Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlucar de Barrameda – Sevilha – Córdoba</p> <p>Algeciras – Bobadilla –Madrid</p> <p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – rio Douro</p> <p>Shannon Foynes/Dublím/Cork – Le Havre – Rouen – Paris</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordéus – Tours – Paris – Metz – Mannheim/Estrasburgo</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p>	
<b>Ligações transfronteiriças</b>	Évora – Mérida	<b>Ferroviário</b>
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Baiona – Bordéus	
	Aveiro – Salamanca	
	Rio Douro (Via Navegável do Douro)	<b>Vias navegáveis interiores</b>
<b>Ligações em falta</b>	Linhas interoperáveis de bitola não UIC na Península Ibérica	<b>Caminho-de-ferro</b>

<b>Corredor da rede principal "Báltico – Adriático"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Varsóvia – Katowice/Cracóvia</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Viena</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Viena</p> <p>Viena – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Veneza – Pádua – Bolonha – Ravena</p> <p>Graz – Maribor – Liubliana – Koper/Trieste</p>	
Ligações transfronteiriças	<p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Viena</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Veneza – Trieste – Divača – Liubliana</p>	Caminho-de-ferro
	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Viena</p>	Rodovias
Ligações em falta	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: Túnel de base do Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: Linha ferroviária e túnel de Koralm</p> <p>Koper – Divača</p>	Caminho-de-ferro

<b>Corredor da rede principal "Mediterrânico"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Algeciras – Bobadilla –Madrid – Saragoça – Tarragona</p> <p>Madrid – Valência – Sagunto – Teruel – Saragoça</p> <p>Sevilha – Bobadilla – Múrcia</p> <p>Cartagena – Múrcia – Valência – Tarragona/Palma de Maiorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marselha – Génova/Lyon – La Spezia/Turim – Novara – Milão – Bolonha/Verona – Pádua – Veneza – Ravena/Trieste/Koper – Liubliana – Budapeste</p> <p>Liubliana/Rijeka – Zagrebe – Budapeste – fronteira ucraniana</p>	
Ligações transfronteiriças	Barcelona – Perpignan	Caminho-de-ferro
	Lyon – Turim: túnel de base e vias de acesso	
	Nice – Ventimiglia	
	Veneza – Trieste – Divača – Liubliana	
	Liubliana – Zagrebe	
	Zagreb – Budapeste	
	Budapeste – Miskolc – fronteira ucraniana	
	Lendava – Letenye	Rodovias
Vásárosnamény – fronteira ucraniana		
Ligações em falta	Almería – Múrcia	Caminho-de-ferro
	Linhas interoperáveis de bitola não UIC na Península Ibérica	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milão – Cremona– Mântua – Porto Levante/Veneza – Ravena/Trieste	Vias navegáveis interiores

<b>Corredor da rede principal "Mar do Norte – Báltico"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Luleå – Helsínquia – Taline – Riga</p> <p>Ventspils – Riga</p> <p>Riga – Kaunas</p> <p>Klaipeda – Kaunas – Vilnius</p> <p>Kaunas – Varsóvia</p> <p>Fronteira bielorrussa – Varsóvia – Łódź/Poznań – Frankfurt/Oder – Berlim – Hamburgo – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Wrocław</p> <p>Fronteira ucraniana – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlim – Magdeburg – Braunschweig – Hanôver</p> <p>Hanôver – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hanôver – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amesterdão</p> <p>Utrecht – Roterdão – Antuérpia</p> <p>Hanôver – Colónia – Antuérpia</p>	
Ligações transfronteiriças	Taline – Rīga – Kaunas – Varsóvia: Nova linha de bitola UIC do Rail Báltico totalmente interoperável	Caminho-de-ferro
	Świnoujście/Szczecin – Berlim	Ferrovíarios/Vias navegáveis interiores
	Corredor do Báltico EE-LV-LT-PL	Rodovias
Ligações em falta	Kaunas – Vilnius	Caminho-de-ferro
	Varsóvia/Idzikowice – Poznań/Wrocław, incl. ligações para a plataforma de transportes central planeada	
	Canal de Kiel	Vias navegáveis interiores
	Berlim – Magdeburg – Hanôver; Mittellandkanal; canais da Alemanha ocidental	
	Reno, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

<b>Corredor da rede principal "Mar do Norte – Mediterrâneo"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunquerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antuérpia/Roterdão/Amesterdão</p> <p>Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/Londres/Southampton</p> <p>Londres – Lille – Bruxelas</p> <p>Amesterdão – Roterdão – Antuérpia – Bruxelas – Luxemburgo</p> <p>Luxemburgo – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marselha</p> <p>Luxemburgo – Metz – Estrasburgo – Basileia</p> <p>Antuérpia/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunquerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre</p>	
<b>Ligações transfronteiriças</b>	Bruxelas – Luxemburgo – Estrasburgo	Caminho-de-ferro
	Terneuzen – Gand	Vias navegáveis interiores
	Rede Sena – Escaut e as respetivas bacias dos rios Sena, Escaut e Meuse	
	Corredor Reno-Scheldt	
<b>Ligações em falta</b>	Albertkanaal/Canal Albert e Canal Bocholt-Herentals	Vias navegáveis interiores
	Dunquerque – Lille	

## Corredor da rede principal "Oriente/Mediterrâneo Oriental"

<b>Traçado</b>	<p>Hamburgo – Berlim</p> <p>Rostock – Berlim – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin</p> <p>Kolin – Pardubice – Brno – Viena/Bratislava – Budapeste – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sófia – fronteira da Sérvia/fronteira da antiga República jugoslava da Macedónia(ARJM )</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/fronteira da Turquia</p> <p>Plovdiv – fronteira da Turquia– Alexandroupoli – Kavala – Salónica – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Fronteira ARJM – Salónica</p> <p>Sófia – Salónica – Atenas – Pireu/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Atenas – Patras/Igoumenitsa</p>	
<b>Ligações transfronteiriças</b>	Dresden – Praga/Kolín	<b>Caminho-de-ferro</b>
	Viena/Bratislava – Budapeste	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sófia – Salónica	
	Sófia – fronteira da Sérvia/fronteira da antiga República jugoslava da Macedónia(ARJM )	
	Fronteira turca – Alexandroupoli	
	Fronteira ARJM – Salónica	
	Ioannina – Kakavia (Fronteira AL)	<b>Rodovias</b>
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sófia – fronteira da Sérvia	
	Hamburgo – Dresden – Praga – Pardubice	<b>Vias navegáveis interiores</b>

Ligações em falta	Igoumenitsa – Ioannina	Caminho-de-ferro
	Praga – Brno	
	Salónica – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	

<b>Corredor da rede principal "Reno – Alpes"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Génova – Milão – Lugano – Basileia</p> <p>Génova – Novara – Brig – Berna – Basileia – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Colónia</p> <p>Colónia – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amesterdão</p> <p>Nijmegen – Roterdão – Vlissingen</p> <p>Colónia – Liège – Bruxelas – Gent</p> <p>Liège – Antuérpia – Gent – Zeebrugge</p>	
Ligações transfronteiriças	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Caminho-de-ferro
	Karlsruhe – Basileia	
	Milão/Novara – fronteira suíça	
	Basileia – Antuérpia/Roterdão – Amesterdão	Vias navegáveis interiores
Ligações em falta	Génova – Tortona/Novi Ligure	Caminho-de-ferro
	Zeebrugge – Gent	

<b>Corredor da rede principal "Reno – Danúbio"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Estrasburgo – Estugarda – Munique – Wels/Linz</p> <p>Estrasburgo – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>Munique/Nürnberg – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – fronteira ucraniana</p> <p>Wels/Linz – Viena – Bratislava – Budapeste – Vukovar</p> <p>Viena/Bratislava – Budapeste – Arad – Braşov/Craiova – Bucareste – Constanta – Sulina</p>	
<b>Ligações transfronteiriças</b>	Munique – Praga	Caminho-de-ferro
	Nuremberga – Plzen	
	Munique – Mühldorf – Freilassing – Salzburgo	
	Estrasburgo – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – fronteira ucraniana	
	Viena – Bratislava/Budapeste	
	Bratislava – Budapeste	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Danúbio (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) e respetivas bacias dos rios Váh, Sava e Tisza	Vias navegáveis interiores
Zlín – Žilina	Rodovias	
<b>Ligações em falta</b>	Estugarda – Ulm	Caminho-de-ferro
	Salzburgo – Linz	
	Craiova – Bucareste	
	Sighișoara – Predeal	

<b>Corredor da rede principal "Escandinávia – Mediterrâneo"</b>		
<b>Traçado</b>	<p>Fronteira russa – Hamina/Kotka – Helsínquia – Turku/Naantali – Estocolmo – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Estocolmo/Örebro(Hallsberg)</p> <p>Oslo – Gotemburgo – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – Copenhaga – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>Copenhaga – Kolding/Lübeck – Hamburgo – Hanôver</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hanôver – Nuremberga</p> <p>Rostock – Berlim – Leipzig – Munique</p> <p>Nuremberga – Munique – Innsbruck – Verona – Bolonha – Ancona/Florença</p> <p>Livorno/La Spezia – Florença – Roma – Nápoles – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Nápoles – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p>	
<b>Ligações transfronteiriças</b>	Fronteira russa – Helsínquia	<b>Caminho-de-ferro</b>
	Copenhaga – Hamburgo: Vias de acesso à ligação fixa do Estreito de Fehmarn	
	Munique – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Túnel de base de Brenner e vias de acesso	
	Copenhaga – Hamburgo: ligação fixa do Estreito de Fehmarn	<b>Caminho-de-ferro/Rodovias</b>

Lista indicativa das ligações transfronteiriças da rede global

Os troços transfronteiriços da rede global, referidos no artigo 9.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii) do presente regulamento, incluem, nomeadamente, os troços seguintes:

Dublín – Strabane – Letterkenny	Rodovias
Pau – Huesca	Caminho-de-ferro
Lyon – fronteira suíça	Caminho-de-ferro
Athus – Mont-Saint-Martin	Caminho-de-ferro
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Caminho-de-ferro
Antuérpia – Duisburg	Caminho-de-ferro
Mons – Valenciennes	Caminho-de-ferro
Gent – Terneuzen	Caminho-de-ferro
Heerlen – Aachen	Caminho-de-ferro
Groningen – Bremen	Caminho-de-ferro
Estugarda – fronteira suíça	Caminho-de-ferro
Gallarate/Sesto Calende – fronteira suíça	Caminho-de-ferro
Berlim – Rzepin/Horka – Wrocław	Caminho-de-ferro
Praga – Linz	Caminho-de-ferro
Villach – Liubliana	Caminho-de-ferro
Pivka – Rijeka	Caminho-de-ferro
Plzeň – České Budějovice – Viena	Caminho-de-ferro
Viena – Győr	Caminho-de-ferro
Graz – Celldömölk – Győr	Caminho-de-ferro
Neumarkt-Kallham – Mühldorf	Caminho-de-ferro
Corredor Amber PL-SK-HU	Caminho-de-ferro

Corredor Via Carpathia, fronteira BY/UA-PL-SK-HU-RO	Rodovias
Focşani – fronteira da Moldávia	Rodovias
Budapeste – Osijek – Svilaj (fronteira da Bósnia-Herzegovina)	Rodovias
Faro – Huelva	Caminho-de-ferro
Porto – Vigo	Caminho-de-ferro
Giurgiu – Varna/Bourgas	Caminho-de-ferro
Svilengrad – Pithio	Caminho-de-ferro

## **PARTE IV: Identificação de Projetos Transfronteiriços no domínio das energias renováveis**

### **1. Objetivo de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis**

Os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis devem promover a cooperação transfronteiriça entre os Estados-Membros no domínio da planificação, do desenvolvimento e da exploração eficaz em termos de custos das fontes de energias renováveis, bem como facilitar a sua integração através de instalações de armazenamento de energia.

### **2. Critérios gerais**

Para se qualificar como projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis, um projeto deve cumprir todos os seguintes critérios gerais:

- (a) deve integrar um acordo de cooperação ou um acordo de qualquer outra natureza entre Estados-Membros e/ou entre Estados-Membros e países terceiros, conforme definido na Diretiva [(UE) 2018/XXX do Parlamento Europeu e do Conselho (Diretiva Energias Renováveis)];
- (b) deve permitir realizar economias na implementação de energias renováveis ou obter benefícios para a integração do sistema, a segurança do aprovisionamento ou a inovação;
- (c) os potenciais benefícios gerais da cooperação ultrapassam os custos, incluindo a longo prazo, conforme avaliado com base na análise da relação custo-benefício, referida no ponto 3 e ao aplicar a metodologia referida no artigo [7.º]

### **3. Análise da relação custo-benefício**

A análise custo-benefício a que se refere o ponto 2, alínea c), deve ter em conta, para cada um dos Estados-Membros ou países terceiros participantes, o impacto, entre outros, nos seguintes aspetos:

- (a) custos da produção de eletricidade;
- (b) custos de integração do sistema;
- (c) custos do apoio;
- (d) emissões de gases com efeito de estufa;

- (e) segurança do aprovisionamento;
- (f) redução da poluição atmosférica e outra poluição local;
- (g) inovação.

#### **4. Procedimento**

Os promotores, incluindo os Estados-Membros, de um projeto potencialmente elegível para seleção enquanto projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis, inseridos num acordo de cooperação ou em qualquer outro tipo de mecanismo entre Estados-Membros e/ou entre Estados-Membros e países terceiros, em conformidade com o disposto nos artigos 6.º, 7.º, 9.º ou 11.º da Diretiva 2009/28/CE, e que procuram obter o estatuto de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, devem apresentar uma candidatura à Comissão para seleção enquanto projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. A candidatura deve incluir as informações relevantes que permitam à Comissão avaliar o projeto à face dos critérios dispostos nos pontos 2 e 3, em consonância com as metodologias referidas no artigo 7.º.

A Comissão garante que os promotores têm a oportunidade de se candidatar ao estatuto de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis pelo menos uma vez por ano.

A Comissão realiza consultas apropriadas da lista dos projetos apresentados com vista a tornarem-se projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. Os Estados-Membros tomarão parte na decisão sobre a lista de projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis selecionados e receberão a seguinte informação para todas as propostas de projeto apresentadas:

- a confirmação do cumprimento dos critérios de elegibilidade e de seleção para todos os projetos;
- informações sobre o mecanismo de cooperação a que diz respeito cada projeto, e informações sobre em que medida o projeto tem o apoio de um ou vários Estados-Membros;
- descrição do objetivo do projeto, incluindo a capacidade estimada (em kW) e, se estiver disponível, a produção de energia renovável (em kWh por ano), bem como os custos totais do projeto e custos elegíveis, em euros;
- informações sobre o valor acrescentado da UE previsto em conformidade com o ponto 2, alínea b), do presente anexo, bem como sobre os custos e os benefícios previsto e o valor acrescentado da UE previsto em conformidade com o ponto 2, alínea c), do presente anexo.

A Comissão adota a lista final dos projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis selecionados, através de um ato delegado com base num projeto de lista proposta pelos Estados-Membros definida no âmbito do grupo competente, e publicar no seu sítio Web a lista dos projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis selecionados.

A Comissão avalia as candidaturas em função dos critérios estabelecidos nos pontos 2 e 3.

Ao selecionar os projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis, a Comissão procura garantir um equilíbrio geográfico apropriado na identificação desses projetos. Podem ser utilizados agrupamentos regionais para identificação dos projetos.

Um projeto não deve ser selecionado como projeto transfronteiriço no domínio das energias renováveis, nem esse estatuto pode ser-lhe retirado, se a sua avaliação foi baseada em informações incorretas, que tenham sido um fator determinante na avaliação, ou se o projeto não cumprir o direito da União.

A Comissão publica no seu sítio Web a lista dos projetos transfronteiriços selecionados no domínio das energias renováveis.

## **PARTE V – PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE CONECTIVIDADE DIGITAL DE INTERESSE COMUM**

### **1. Conectividade a gigabits para agentes socioeconómicos**

A prioridade às ações é atribuída tendo em conta a função dos agentes socioeconómicos, a relevância dos serviços e aplicações digitais viabilizadas pela conectividade subjacente, e os potenciais benefícios socioeconómicos para os cidadãos, empresas e comunidades locais, incluindo potenciais repercussões em termos de conectividade. O orçamento disponível será atribuído de forma equilibrada do ponto de vista geográfico entre os Estados-Membros.

Deve ser dada prioridade a ações que contribuam para:

- A conectividade a gigabits para hospitais e centros médicos, em consonância com os esforços de digitalização dos sistemas de cuidados de saúde, com vista a aumentar o bem-estar dos cidadãos europeus e a mudar a forma como os serviços de saúde e de cuidados de saúde são prestados aos pacientes<sup>31</sup>;
- A conectividade a gigabits para centros de educação e investigação, no contexto dos esforços para colmatar as clivagens digitais e inovar nos sistemas educativos, para melhorar os resultados da aprendizagem, aumentar a equidade e melhorar a eficiência<sup>32</sup>.

### **2. Conectividade sem fios nas comunidades locais**

As ações destinadas à disponibilização de conectividade local sem fios, gratuita e isenta de condições discriminatórias nos centros de vida social local, incluindo espaços exteriores abertos ao público em geral, que desempenham um papel importante na vida social das comunidades locais, ficam sujeitas às seguintes condições para serem financiadas:

---

<sup>31</sup> Ver COM(2018) 233 final – Comunicação da Comissão sobre a viabilização da transformação digital dos serviços de saúde e de prestação de cuidados no Mercado Único Digital, a capacitação dos cidadãos e a construção de uma sociedade mais saudável.

<sup>32</sup> Ver COM(2018) 22 final – Comunicação da Comissão relativa ao Plano de Ação para a Educação Digital

- serem executadas por um organismo do setor público referido no parágrafo seguinte, capaz de planejar e de supervisionar a instalação e de assegurar, por um período mínimo de três anos, o financiamento das despesas de funcionamento de pontos locais de acesso sem fios interiores e exteriores em espaços públicos;
- serem instaladas em redes digitais de muito alta capacidade que permitam o fornecimento de uma experiência de Internet de muito alta qualidade aos utilizadores que:
- seja gratuita e isenta de condições discriminatórias, de fácil acesso, segura, e que utilize os melhores e mais recentes equipamentos disponíveis, capazes de fornecer aos seus utilizadores uma conectividade de alta velocidade; e
- apoie o acesso a serviços digitais inovadores;
- utilize a identidade visual comum fornecida pela Comissão e permita a ligação às respetivas ferramentas em linha associadas;
- se comprometa a adquirir os equipamentos necessários e/ou os serviços de instalação relacionados, em conformidade com a legislação aplicável, a fim de garantir que os projetos não distorçam indevidamente a concorrência.

A assistência financeira é disponibilizada a organismos do setor público, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/2102 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>33</sup>, que se proponham disponibilizar, nos termos do direito nacional, conectividade sem fios local gratuita e isenta de condições discriminatórias por meio da instalação de pontos locais de acesso sem fios.

As ações financiadas não devem duplicar as ofertas privadas ou públicas gratuitas existentes com características similares, incluindo a qualidade, no mesmo espaço público.

---

<sup>33</sup> Diretiva (UE) 2016/2102 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2016, relativa à acessibilidade dos sítios web e das aplicações móveis de organismos do setor público (JO L 327 de 2.12.2016, p. 1).

O orçamento disponível será atribuído de forma equilibrada do ponto de vista geográfico entre os Estados-Membros.

Sempre que relevante, a coordenação e a coerência serão garantidas pelas ações do MIE, apoiando o acesso dos agentes socioeconómicos a redes de muito alta capacidade, capazes de facultar conectividade a gigabits.

### **Lista indicativa de corredores de 5G elegíveis para financiamento**

Em consonância com os objetivos da sociedade a gigabits, definidos pela Comissão a fim de assegurar que as principais vias de transporte terrestre tenham cobertura de 5G ininterrupta até 2025<sup>34</sup>, as ações destinadas a concretizar a cobertura ininterrupta por sistemas de 5G, nos termos do artigo 9.º, n.º 4, alínea c), incluem, numa primeira fase, ações nos troços transfronteiriços para fins de experimentação da MCA<sup>35</sup> e, numa segunda fase, ações em troços mais extensos, com vista a uma implantação em maior escala da MCA ao longo dos corredores conforme indicado no quadro seguinte (lista indicativa). Os corredores da RTE-T são utilizados como uma base para esta finalidade, mas a implantação da rede de 5G não se limita necessariamente a esses corredores.

<b>Corredor da rede principal "Atlântico"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Porto – Vigo e Mérida – Évora e Aveiro – Salamanca
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Metz – Paris – Bordéus – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa -Bilbao – Madrid – Lisboa
<b>Corredor da rede principal "Báltico – Adriático"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	–
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Gdansk – Varsóvia – Brno – Viena – Graz – Liubliana – Koper – Trieste

<sup>34</sup> Conectividade para um Mercado Único Digital Concorrencial — Rumo a uma Sociedade Europeia a Gigabits – COM(2016) 587

<sup>35</sup> Mobilidade conectada e automatizada

<b>Corredor da rede principal "Mediterrânico"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	–
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Budapeste – Zagreb – Liubliana / Rijeka / Split
<b>Corredor da rede principal "Mar do Norte – Báltico"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Varsóvia – Kaunas – Vilnius/Klaipėda
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Taline – Rīga – Kaunas – fronteira Lituânia/Polónia – Varsóvia fronteira Bielorrússia/Lituânia – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
<b>Corredor da rede principal "Mar do Norte – Mediterrâneo"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Metz-Merzig-Luxemburgo Roterdão – Antuérpia – Eindhoven
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Amesterdão – Roterdão – Breda – Lille – Paris Bruxelas – Metz – Basileia Mulhouse – Lyon – Marselha
<b>Corredor da rede principal "Oriente/Mediterrâneo Oriental"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Sófia – Salónica – Belgrado
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Berlim – Praga – Brno – Bratislava – Košice Timisoara – Sófia – fronteira turca Sófia – Salónica – Atenas

<b>Corredor da rede principal "Reno – Alpes"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Bolonha – Innsbrück – Munique (corredor de Brenner)
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Roterdão – Oberhausen – Frankfurt (M) Basileia – Milão – Génova
<b>Corredor da rede principal "Reno – Danúbio"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	–
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Frankfurt (M) – Passau – Viena – Bratislava – Budapeste – Osijek – Vukovar – Bucareste – Constanta  Karlsruhe – Munique – Salzburgo – Wels  Frankfurt (M) – Estrasburgo
<b>Corredor da rede principal "Escandinávia – Mediterrâneo"</b>	
Troços transfronteiriços destinados à experimentação da MCA	Oulu-Tromsø Oslo – Estocolmo – Helsínquia
Troço mais extenso para implantação em maior escala da MCA	Turku – Helsínquia – fronteira russa Estocolmo / Oslo – Malmo Malmo – Copenhaga – Hamburgo – Würzburg Nuremberga – Munique – Verona Rosenheim – Bolonha – Nápoles – Catânia – Palermo Nápoles – Bari – Taranto
Via Carpathia	Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek