



Brussels, 6 November 2025  
(OR. en, pt)

15034/25

---

---

**Interinstitutional File:  
2025/0221 (COD)**

---

---

**TRANS 525  
ENER 577  
CODEC 1742  
INST 368  
PARLNAT 182  
*PARLNAT***

**COVER NOTE**

---

From:	The Portuguese Parliament
date of receipt:	6 November 2025
To:	President of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153 [11711/25 - COM(2025)547] - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

Delegations will find enclosed the opinion<sup>1</sup> of the Portuguese Parliament on the above.

---

<sup>1</sup> The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0180>



Comissão de Assuntos Europeus

---

**Parecer COM (2025) 547**

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153.

**Relatora:** Deputado  
Pedro Correia (CH)

1



## Comissão de Assuntos Europeus

---

### **PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, pela Lei n.º 18/2018, de 2 de maio, pela Lei n.º 64/2020, de 2 de novembro, e pela Lei n.º 44/2023, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153.

A iniciativa anteriormente identificada foi enviada à Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação, comissão competente em razão da matéria, que a analisou e aprovou o respetivo relatório que se anexa ao presente parecer, dele fazendo parte integrante.

### **PARTE II – CONSIDERANDOS**

A iniciativa em escrutínio diz respeito à Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153.

#### ***a) Enquadramento:***

A Comissão parte de um diagnóstico de que continuam por resolver ligações transfronteiriças decisivas na ferrovia, nas acessibilidades portuárias e nas vias navegáveis; persistem descontinuidade técnicas que encarecem o transporte e reduzem a previsibilidade; e a operação de rede exige mais digitalização para ganhos de capacidade sem novos impactos territoriais. No setor da energia, a conclusão de interligações, o reforço de malhas internas e a preparação de novas cadeias (eletricidade renovável, hidrogénio, CO2) são condições para integrar produção renovável e descarbonizar a indústria. Acresce uma lição dos últimos anos: redes robustas e resilientes são também instrumentos de segurança, razão pela qual o MIE passa a inscrever, de modo explícito, a mobilidade militar e a exigência de infraestruturas de dupla utilização.



## Comissão de Assuntos Europeus

---

O Mecanismo Interligar a Europa (MIE) visa construir, desenvolver, garantir, modernizar e completar as redes transeuropeias de transportes e energia, incluindo projetos de mobilidade militar e projetos transfronteiriços de energias renováveis, reforçando a segurança jurídica e neutralidade tecnológica além de promover sinergias transportes-energia. Nesta perspetiva, a Comissão afirma que redes modernas, resilientes de elevado desempenho são condição para o mercado interno e para objetivos de coesão, competitividade e clima/energia.

Importa referir que a proposta fixa um enquadramento financeiro de €81 428 milhões (a preços correntes) para o período, com gestão direta (Comissão/agência de execução) e instrumentos compatíveis com o Regulamento Financeiro, incluindo apoio por via de plataformas de investimento da UE.

No que toca os objetivos específicos, importa registar que no setor dos transportes a Proposta de Regulamento visa contribuir para projetos de interesse comum (PIC) em redes interligadas, interoperáveis, descarbonizadas, inteligentes, seguras, sustentáveis, resilientes e multimodais, em conformidade com o Reg. (UE) 2024/1679, através de ações transfronteiriças; ações à escala da União para concluir uma RTE-T inteligente e resiliente, ações com países terceiros (art. 9.º do Reg. 2024/1679); adaptação a dupla utilização (civil/militar) com foco nos quatro corredores de mobilidade militar aprovados pelo Conselho. Já no que toca as sinergias e mobilidade militar, a proposta estimula sinergias entre transportes e energia (planeamento conjunto, digitalização, segurança) e integra necessidade de mobilidade militar (requisitos de infraestrutura, capacidade de carga, gabaritos, plataformas logísticas), articulando infraestruturas dual-use com prioridades estratégicas da UE.

No âmbito da digitalização e sistemas de informação importa referir que mantém-se e reforçam-se plataformas e sistemas críticos à gestão do MIE: SEDIA, eGrants, TENtec, MAP-IT, EMI-ECS, QlikSense (ou equivalente BI), TP Viewer, CIRCABC, EUSurvey, ARACHINE, entre outros ambientes. Estão previstas ações de interoperabilidade, dados e execução digital.

Importa, também, ressaltar os objetivos de completar troços transfronteiriços, remover estrangulamentos, digitalizar a operação, reforçar a resiliência e permitir que infraestruturas



## Comissão de Assuntos Europeus

---

civis acolham, quando necessário, uso de defesa. A Proposta de Regulamento assume que transportes e energia são infraestruturas de base para o mercado interno e para a transição energética, e que o seu desenho deve integrar desde o início requisitos de interoperabilidade, segurança e sustentabilidade.

### ***b) Implicações para Portugal:***

Para um Estado-Membro periférico e atlântico, o MIE continua a ser instrumento crítico. No anexo indicativo de projetos transfronteiriços constam, para o Corredor Atlântico, os eixos ES – PT ‘Madrid—Lisboa’ e PT—ES ‘Porto – Vigo – Corunha’, com relevância estrutural para passageiros e mercadorias, devendo merecer acompanhamento específico quanto a calendários, interoperabilidade e financiamento europeu.

**c) Projetos de interesse comum (anexo):**

Lista indicativa de interesse comum com dimensão transfronteiriça a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)

<b>Corredor Atlântico</b>	
FR — ES	Bordéus — Burgos
ES — PT	Madrid — Lisboa
PT — ES	Porto — Vigo — Corunha
<b>Corredor Mar Báltico — mar Negro — mar Egeu</b>	
RO — BG	Craiova — Sófia
RO — BG	Bucareste — Giurgiu — Ruse — Varna
BG — EL	Sófia — Salónica
EL — BG	Salónica — Alexandroupolis — Burgas
PL — SK — HU	Cracóvia — Košice — Miskolc
RO — UA	Ploesti — Bacau — Chernivtsi
RO — MD	Iassi — Quixinau
<b>Corredor Mar Báltico — mar Adriático</b>	
PL — CZ	Katowice/Opole — Ostrava — Brno
AT — SI	Graz — Maribor
AT — SK — HU	Viena — Bratislava — Budapeste
PL — SK	Katowice — Žilina
<b>Corredor Mediterrânico</b>	
FR — IT	Lião — Turim
FR — ES	Montpellier — Perpignan — Barcelona
FR — IT	Nice — Génova
IT — SI	Trieste — Divača/Ljubliana
HU — UA	Nyiregyhaza — Chop
<b>Corredor Mar do Norte — Reno — Mediterrâneo</b>	
FR — BE	Sena — Escout (via navegável interior)
NL — DE	Arnhem — Emmerich — Oberhausen
BE — NL	Gante — Terneuzen
BE — LU	Namur — Luxemburgo
IT — CH	Chiasso — Milão
DE — CH	Karlsruhe — Basileia
IE — UK	Dublin — Belfast
<b>Corredor Mar do Norte — Báltico</b>	
EE — LV — LT — PL	Taline — Riga — Viena — Varsóvia (Rail Baltica)
DE — PL	Berlim — Szczecin
DE — PL	Berlim — Frankfurt-an-der-Oder — Poznan
PL — UA	Cracóvia — Levive
PL — UA	Lublin — Kovel
<b>Corredor Reno — Danúbio</b>	
DE — CZ	Nürnberg/Regensburg — Plzeň — Praga
DE — CZ	Dresda — Praga

Comissão de Assuntos Europeus

CZ – AT – SK	Brno – Viena/Bratislava
DE – AT – SK – HU – HR – RO – BG	Reno/Danúbio (via navegável interior)
SK – CZ	Olomouc (Zlín) – Žilina
HU – RO	Budapeste – Cluj/Timișoara
SK – UA	Košice – Chop
<b>Corredor Escandinávia – Mediterrâneo</b>	
IT – AT – DE	Munique – Verona (abrangendo o túnel de base do Brenner)
DE – DK	Copenhaga – Lubeck (abrangendo o túnel de Fehmarnbelt)
SE – FI	Umeå – Luleå – Oulu (corredor da Bótnia)
SE – NO	Estocolmo – Oslo
<b>Corredor Balcãs Ocidentais – Mediterrâneo Oriental</b>	
AT – SI	Villach – Liubliana
HR – SI	Zagrebe – Liubliana
EL – MK	Salónica – Guevgueliya – Escócia
BG – RS	Sófia – Niš
HR – RS	Zagrebe – Belgrado
<b>Transporte por via navegável</b>	
Espaço Marítimo Europeu e portos da RTE-T	
<b>Rede global</b>	
FR – ES	Pau – Canfranc
FR – BE	Mons – Valenciennes
NL – DE	Groninga – Oldenburg
PL – CZ	Wrocław – Praga
AT – DE	Munique – Linz
BE – DE – NL	Antuérpia – Venlo – Mönchengladbach

Atentas as disposições da presente iniciativa, cumpre suscitar as seguintes questões:

**d) Da Base Jurídica**

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

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



## Comissão de Assuntos Europeus

---

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

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

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

### ***e) Do Princípio da Subsidiariedade e da Proporcionalidade***

#### **• Subsidiariedade**

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

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



## Comissão de Assuntos Europeus

---

### • Proporcionalidade

A proposta cumpre o princípio da proporcionalidade e enquadra-se no âmbito da ação no domínio das redes transeuropeias, conforme definido no artigo 170.º do TFUE e no artigo 194.º do TFUE no que diz respeito aos projetos transfronteiriços no domínio das energias renováveis. A ação prevista pela presente proposta encontra-se especificamente limitada à dimensão da UE no que diz respeito à infraestrutura dos setores do transporte e da energia e à implementação transfronteiriça de fontes de energia renováveis. O instrumento define objetivos e critérios comuns, garantindo concorrência por mérito entre projetos, sem substituir as competências de execução dos Estados-Membros em infraestruturas sob a sua jurisdição.

### PARTE III – OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

Sendo a emissão de opinião de caráter facultativo, o Deputado autor deste parecer exime-se de manifestar a sua opinião.

### PARTE IV – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o relatório da Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1 – A presente iniciativa não viola os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União e o proposto não excede o mínimo exigido para alcançar os objetivos definidos a nível europeu.

2 – A Comissão de Assuntos Europeus acompanha as conclusões plasmadas no relatório da Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação na medida em que entende ser justificável o acompanhamento atento de alguns aspetos na fase negocial e de execução, designadamente a calendarização e o conteúdo do novo ato de execução pra requisitos dual-use, o desenho dos mecanismos para projetos transfronteiriços de energias renováveis, a articulação prática com outros fundos pra prevenir sobreposições e a suficiência de recursos da agência de execução e dos sistemas digitais de monitorização.



Comissão de Assuntos Europeus

---

3 – A Comissão de Assuntos Europeus dá por concluído o processo de escrutínio da iniciativa em questão.

Palácio de São Bento, 27 de outubro de 2025

O Deputado Autor do Parecer

(Pedro Correia)

A Presidente da Comissão

(Edite Estrela)

**PARTE V – ANEXOS**

- Relatório da Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação de 22 de outubro de 2025



Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

## Parecer

**Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2028-2034, altera o Regulamento (UE) 2024/1679 e revoga o Regulamento (UE) 2021/1153 — COM(2025) 547 — 2025/0221 (COD).**

**Autor:** Deputado  
Paulo Moniz (PSD)

1



Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

---

## ÍNDICE

### PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

### PARTE II – CONSIDERANDOS

ENQUADRAMENTO E DIAGNÓSTICO  
FINALIDADE E VALOR ACRESCENTADO EUROPEU  
BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE  
COERÊNCIA COM POLÍTICAS E DIREITO DA UNIÃO  
ARQUITETURA FINANCEIRA E EXECUÇÃO  
ESTRUTURA NORMATIVA  
AVALIAÇÕES, CONSULTAS E LIÇÕES DE EXECUÇÃO  
CONTEÚDO SETORIAL  
RISCOS E SALVAGUARDAS  
MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO  
IMPLICAÇÕES PARA PORTUGAL  
A. PROJETOS DE INTERESSE COMUM (ANEXO)

### PARTE III - CONCLUSÕES

## PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

### 1) Enquadramento e objeto da iniciativa

Encontra-se em escrutínio parlamentar uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) para 2028–2034, integrando o pacote do Quadro Financeiro Plurianual pós-2027. O MIE visa acelerar investimentos nas redes transeuropeias de transportes e energia, incluindo projetos de mobilidade militar e projetos transfronteiriços de energias renováveis, reforçando a segurança jurídica e a neutralidade tecnológica. A Comissão sustenta que redes modernas, resilientes e de elevado desempenho são condição para o mercado interno e para objetivos de coesão, competitividade e clima/energia.

A proposta fixa um enquadramento financeiro indicativo de €81 428 milhões (a preços correntes) para o período, com gestão direta (Comissão/agência de execução) e instrumentos compatíveis com o Regulamento Financeiro, incluindo apoio por via de plataformas de investimento da UE.

### 2) Identificação e base jurídica

- Tipo de ato: Proposta de Regulamento do PE e do Conselho que cria o MIE 2028–2034, altera o Reg. (UE) 2024/1679 (RTE-T) e revoga o Reg. (UE) 2021/1153 (MIE vigente).
- Base jurídica: Art. 172.º, 1.º parágrafo, e art. 194.º, n.º 2, do TFUE (redes transeuropeias e energia).
- Processo legislativo: Ordinário (COD), com transmissão aos parlamentos nacionais e consulta ao CESE e CdR.

### 3) Âmbito temporal e disposições finais

O novo regulamento aplica-se a partir de 1 de janeiro de 2028. Prevê-se a revogação do Reg. (UE) 2021/1153 na mesma data, bem como disposições transitórias que asseguram a continuidade e conclusão das ações aprovadas ao abrigo do MIE anterior e do Reg. (UE) n.º 1316/2013.

### 4) Valor acrescentado da UE e princípios de subsidiariedade/proporcionalidade

A intervenção ao nível da UE justifica-se por:

- externalidades transfronteiriças (e.g., interoperabilidade e continuidade de corredores europeus de transporte e de redes de energia);
- economias de escala na planificação e financiamento;
- evitar fragmentação regulatória/operacional que penalize o mercado único;
- resiliência a riscos (catástrofes naturais/tecnológicos, ameaças à segurança) e prioridades de mobilidade militar.

O instrumento é proporcional: define objetivos e critérios comuns, garantindo concorrência por mérito entre projetos, sem substituir as competências de execução dos Estados-Membros em infraestruturas sob a sua jurisdição.

## 5) Estrutura da proposta: objetivos, pilares e grandes opções

### 5.1 Objetivo geral

Construir, desenvolver, garantir, modernizar e completar as RTE de transportes e energia; facilitar a mobilidade militar nas RTE-T; estimular a cooperação transfronteiriça em renováveis; e promover sinergias transportes-energia.

### 5.2 Objetivos específicos – setor dos transportes

Contribuir para projetos de interesse comum (PIC) em redes interligadas, interoperáveis, descarbonizadas, inteligentes, seguras, sustentáveis, resilientes e multimodais, em conformidade com o Reg. (UE) 2024/1679, através de:

1. Ações transfronteiriças (incl. troços indicativos em anexo);
2. Ações à escala da União para concluir uma RTE-T inteligente e resiliente;
3. Ações com países terceiros (art. 9.º do Reg. 2024/1679);
4. Adaptação a dupla utilização (civil/militar) com foco nos quatro corredores de mobilidade militar aprovados pelo Conselho (18.03.2025).

### 5.3 Sinergias e mobilidade militar

A proposta estimula sinergias entre transportes e energia (planeamento conjunto, digitalização, segurança) e integra necessidades de mobilidade militar (requisitos de

infraestrutura, capacidade de carga, gabaritos, plataformas logísticas), articulando infraestrutura dual-use com prioridades estratégicas da UE.

## **6) Arquitetura financeira e de execução**

### **6.1 Orçamento e distribuição**

- Enquadramento financeiro indicativo: €81 428 milhões (correntes) para 2028–2034.
- O montante cobre despesas operacionais (convites à apresentação de propostas, apoio a projetos) e custos administrativos (recursos humanos, auditoria, avaliação, TI, assistência técnica).
- Deflator fixo de 2% aplica-se ao cálculo de preços correntes.

### **6.2 Formas de apoio e gestão**

- Gestão direta pela Comissão e agência de execução;
- Todas as formas do Regulamento Financeiro (subvenções, contratos, prémios; eventual apoio a instrumentos financeiros/garantias a canalizar via Fundo Europeu de Competitividade ou Europa Global);
- Possibilidade de financiamento combinado/cumulativo com outros programas da UE, evitando dupla afetação das mesmas despesas.

### **6.3 Elegibilidade e países terceiros**

Define-se a elegibilidade de pessoas e entidades; estabelece-se a associação de países terceiros ao Programa mediante condições específicas (acordos e garantias de tratamento equitativo e proteção de interesses financeiros da UE).

### **6.4 Digitalização e sistemas de informação**

Mantêm-se e reforçam-se plataformas e sistemas críticos à gestão do MIE: SEDIA, eGrants, TENtec, MAP-IT, EMI-ECS, QlikSense (ou equivalente BI), TP Viewer, CIRCABC, EUSurvey, ARACHNE, entre outros ambientes (p. ex., ESSKY, PRIME KPI, plataforma única marítima europeia, eFTI). Estão previstas ações de interoperabilidade, dados e execução digital.

### **7) Coerência com o quadro jurídico da UE e outras políticas/programas**

- Coerência com QFP 2028–2034 (pilar de Investimentos Estratégicos Europeus);
- Alinhamento com RTE-T (Reg. 2024/1679) e RTE-E (Reg. 2022/869);
- Complementaridade com mecanismos de renováveis e com políticas de clima/energia, mercado interno, resiliência e proteção civil e defesa (mobilidade militar).

### **8) Estrutura normativa**

- Art. 1.º–3.º: objeto, definições e objetivos (geral e específicos por setor);
- Art. 4.º: orçamento e abrangência de despesas (incl. preparação, acompanhamento, controlo, auditoria, avaliação, TI e assistência técnica);
- Art. 5.º–8.º: recursos suplementares; financiamento combinado/cumulativo; países terceiros; execução e formas de financiamento;
- Art. 9.º–15.º: regras de elegibilidade, subvenções e execução (incl. critérios, convites, avaliação e acompanhamento);
- Art. 16.º: altera o Reg. (UE) 2024/1679 para mudar a base jurídica do ato de execução sobre requisitos de infraestruturas de dupla utilização (o atual Reg. de Execução (UE) 2021/1328 mantém-se até novo ato ao abrigo do art. 48.º, n.º 3, do Reg. 2024/1679);
- Art. 17.º–19.º: revogação do Reg. (UE) 2021/1153; disposições transitórias; entrada em vigor e aplicação.

### **9) Resultados esperados, indicadores e monitorização**

A proposta estabelece resultados/impactos esperados (conclusão e modernização de corredores e elos transfronteiriços, integração de mercados de energia, reforço de segurança e resiliência, aceleração da descarbonização) e indicadores de desempenho para acompanhamento e avaliações intermédias/finais. Prevê-se reporte sistemático com base em dados administrativos e de projeto, articulados com os sistemas digitais do Programa.

### **10) Impacto orçamental e administrativo**



## Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

---

O orçamento cobre despesas operacionais (convites, subvenções, acompanhamento) e custos administrativos (RH, auditorias, avaliações, TI). A proposta não prevê cofinanciamento por terceiros nem impacto nas receitas (recursos próprios), cabendo ao legislador fixar as dotações anuais no âmbito do QFP.

### 11) Implicações para Portugal

Para Portugal, Estado-Membro periférico e atlântico, a prioridade política recai em:

- ligações transfronteiriças e interoperabilidade ferroviária e portuária nas RTE-T. Refira-se que estão contempladas duas ligações do designado “**Corredor Atlântico**” (os eixos ES—PT ‘Madrid—Lisboa’ e PT—ES ‘Porto—Vigo—Corunha’)
- robustez energética (interconexões e integração de renováveis com valor transfronteiriço);
- sinergias entre projetos de transporte e energia (planeamento, digitalização, segurança);
- oportunidades associadas à dupla utilização (civil/militar) de infraestruturas críticas.  
Estas dimensões potenciam efeitos de coesão, competitividade, exportação de energia limpa e resiliência do território.

### 12) Trâmite e próximos passos

Após a adoção da proposta pela Comissão, segue-se o processo legislativo ordinário (negociações PE-Conselho). Até à entrada em vigor (prevista para 1 de janeiro de 2028), manter-se-ão o MIE atual e os seus instrumentos/transição, garantindo continuidade dos projetos em curso e preparação atempada dos futuros convites à apresentação de propostas.

A COM 2025 (547) foi acompanhada do seguinte anexo:

- 1\_PT\_annexe\_proposition\_part1\_v2 – Lista indicativa de projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)

## PARTE II – CONSIDERANDOS

A iniciativa em apreciação inscreve-se no pacote do próximo quadro financeiro plurianual e visa renovar o instrumento europeu que, na última década, tem dado coerência e escala ao investimento em redes transeuropeias. O objetivo não é apenas “mais obras”, mas melhores ligações: completar troços transfronteiriços, remover estrangulamentos, digitalizar a operação, reforçar a resiliência e permitir que infraestruturas civis acolham, quando necessário, usos de defesa. O texto assume que transportes e energia são infraestruturas de base para o mercado interno e para a transição energética, e que o seu desenho deve integrar desde início requisitos de interoperabilidade, segurança e sustentabilidade.

### **Enquadramento e diagnóstico**

A Comissão parte de um diagnóstico: continuam por resolver ligações transfronteiriças decisivas na ferrovia, nas acessibilidades portuárias e nas vias navegáveis; persistem discontinuidades técnicas que encarecem o transporte e reduzem a previsibilidade; e a operação de rede exige mais digitalização (ERTMS e outros sistemas de gestão de tráfego) para ganhos de capacidade sem novos impactos territoriais. No setor da energia, a conclusão de interligações, o reforço de malhas internas e a preparação de novas cadeias (eletricidade renovável, hidrogénio, CO<sub>2</sub>) são condições para integrar produção renovável e descarbonizar a indústria. Acresce uma lição dos últimos anos: redes robustas e resilientes são também instrumentos de segurança, razão pela qual o MIE passa a inscrever, de modo explícito, a mobilidade militar e a exigência de *infraestruturas de dupla utilização*.

### **Finalidade e valor acrescentado europeu**

A proposta reafirma um objetivo amplo — “construir, desenvolver, garantir, modernizar e completar” as redes transeuropeias — e estrutura-o em finalidades específicas para transportes e energia, bem como em projetos transfronteiriços de renováveis e em sinergias entre setores. Os projetos com efeitos além-fronteiras sofrem, em regra, de assimetrias entre quem paga e quem beneficia, além de obstáculos de coordenação que o nível nacional não resolve de forma eficiente. A intervenção da União reduz o risco de subinvestimento, cria um calendário de chamadas competitivo, dá segurança jurídica aos promotores e facilita a reafetação de verbas quando a execução derrapa.

### **Base jurídica, subsidiariedade e proporcionalidade**

O instrumento ancora-se nas disposições dos Tratados relativas a redes transeuropeias e energia. Em matéria de subsidiariedade, a justificação é robusta: as metas propostas não podem ser suficientemente alcançadas pelos Estados-Membros atuando isoladamente e podem ser melhor alcançadas por via de um programa europeu, dada a escala, as externalidades e a necessidade de critérios comuns. A proporcionalidade é assegurada por um desenho que fixa objetivos, regras e critérios de elegibilidade, mas deixa a execução física aos promotores e autoridades nacionais/regionais, promovendo *neutralidade tecnológica* e simplificação administrativa sempre que possível.

### **Coerência com políticas e direito da União**

O MIE articula-se com as orientações RTE-T e RTE-E, com a política de clima e energia, com a estratégia digital aplicada à gestão de tráfego e com a agenda de resiliência e defesa. A proposta preserva a coerência com outros instrumentos (fundos em gestão partilhada, investigação e inovação, plataformas financeiras europeias), procurando *sinergias* e evitando duplicações. No setor energético, a ligação a projetos de interesse comum e de interesse mútuo é explícita, tal como o apoio a projetos transfronteiriços de renováveis, incluindo, quando justificável, mecanismos de leilão e cooperação estatística entre Estados-Membros.

### **Arquitetura financeira e execução**

O programa mantém gestão direta pela Comissão (com apoio de agência de execução) e financiamento por convites competitivos. O leque de instrumentos é amplo — subvenções, contratos, prémios e, quando adequado, instrumentos financeiros —, com possibilidade de financiamento combinado com outros programas da UE, desde que se evite a dupla afetação da mesma despesa. A execução assenta em plataformas digitais europeias para candidaturas, gestão, monitorização e *business intelligence*, reforçando transparência, interoperabilidade e avaliação por indicadores. É prevista a participação de países terceiros mediante condições rigorosas de proteção do interesse financeiro da União. Para a transição entre quadros, salvaguarda-se a continuidade dos projetos aprovados no MIE anterior e a conclusão ordenada de ações em curso.

### **Estrutura normativa**

O articulado define objeto, objetivos e definições, estabelece regras de elegibilidade, *programas de trabalho* e modalidades de apoio, prevê instrumentos de acompanhamento e avaliação, e identifica os poderes de execução/delegação necessários. Introduce, ainda, o ajustamento pontual de base jurídica para os requisitos técnicos de dupla utilização em transportes, garantindo que o ato de execução existente se mantém até ser substituído ao abrigo do novo enquadramento. Por fim, procede à revogação do regulamento vigente e fixa a aplicação do novo regime a partir do início do próximo período.

### **Avaliações, consultas e lições de execução**

As avaliações do MIE revelam uma trajetória globalmente positiva: elevada procura, capacidade de alavancar investimento adicional, e utilidade de um *balcão único* europeu para projetos complexos. A *janela* dedicada à mobilidade militar mostrou-se especialmente procurada, o que reforça a oportunidade de integrar, logo na conceção, requisitos *dual-use* que também beneficiam a logística civil. As consultas com Estados-Membros, regiões e promotores sublinham prioridades recorrentes — eletrificação e interoperabilidade ferroviária, ligações portuárias, reforços de rede para absorver renováveis — e pedem mais simplificação (custos simplificados, prazos previsíveis) e estabilidade das regras. A opção por gestão direta, ancorada em convocatórias e critérios europeus, é preferida para projetos com mais riscos de coordenação e maior impacto transfronteiriço.

### **Conteúdo setorial**

Em transportes, a ênfase recai nas ligações transfronteiriças, nos nós multimodais e nos sistemas digitais (ERTMS e congêneres), bem como na preparação de corredores e terminais para requisitos de mobilidade militar (capacidade de carga, plataformas logísticas). A proposta incentiva *sinergias* entre setores, reconhecendo que o planeamento conjunto de corredores e malhas energéticas produz benefícios operacionais e de investimento.

### **Riscos e salvaguardas**

Os riscos típicos de grandes projetos — atrasos de licenciamento, constrangimentos de fornecimento, pressão de preços — estão identificados. O texto prevê marcos de execução, possibilidade de reprogramação e, quando necessário, redução ou

suspensão de apoio em caso de não-arranque ou desvios graves. Para prevenir dispersão de recursos, clarifica-se a fronteira com outros instrumentos e reforça-se o uso de sistemas de informação comuns para evitar duplicações. A proteção dos interesses financeiros da União mantém-se central, com regras de auditoria, controlo e recuperação proporcionais.

### Monitorização e avaliação

A monitorização assenta em indicadores de desempenho alinhados com o novo quadro de desempenho do QFP, com avaliações intermédias e finais que medem não só *outputs* (quilómetros concluídos, capacidade acrescida), mas também *outcomes* — redução de tempos/custos, reforço de segurança e integração de mercados. O compromisso com *dados abertos* e relatórios padronizados melhora a escrutinabilidade pública e a accountability.

### Implicações para Portugal

Para um Estado-Membro periférico e atlântico, o MIE continua a ser instrumento crítico. No anexo indicativo de projetos transfronteiriços constam, para o Corredor Atlântico, os eixos ES—PT ‘Madrid—Lisboa’ e PT—ES ‘Porto—Vigo—Corunha’, com relevância estrutural para passageiros e mercadorias, devendo merecer acompanhamento específico quanto a calendários, interoperabilidade e financiamento europeu.”

Em transportes, destaca-se a oportunidade de consolidar ligações ferroviárias transfronteiriças, de reforçar acessos portuários e logísticos e de acelerar interoperabilidade e digitalização.

A dimensão de mobilidade militar pode trazer co-benefícios em infraestruturas estratégicas (portos, aeroportos, eixos rodoviários/ferroviários) com impacto direto na logística civil. Exige-se capacidade administrativa, *pipeline* de projetos maduros e calendários de licenciamento compatíveis com as janelas europeias.

#### A. Projetos de interesse comum (anexo)

Lista indicativa de projetos de interesse comum com dimensão transfronteiriça a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)

Corredor Atlântico	
FR — ES	Bordéus — Burgos

ES — PT	Madrid — Lisboa
PT — ES	Porto — Vigo — Corunha
<b>Corredor Mar Báltico — mar Negro — mar Egeu</b>	
RO — BG	Craiova — Sófia
RO — BG	Bucareste — Giurgiu — Ruse — Varna
BG — EL	Sófia — Salónica
EL — BG	Salónica — Alexandroupolis — Burgas
PL — SK — HU	Cracóvia — Košice — Miskolc
RO — UA	Ploesti — Bacau — Chernivtsi
RO — MD	Iassi — Quixinau
<b>Corredor Mar Báltico — mar Adriático</b>	
PL — CZ	Katowice/Opole — Ostrava — Brno
AT — SI	Graz — Maribor
AT — SK — HU	Viena — Bratislava — Budapeste
PL — SK	Katowice — Žilina
<b>Corredor Mediterrânico</b>	
FR — IT	Lião — Turim
FR — ES	Montpellier — Perpignan — Barcelona
FR — IT	Nice — Génova
IT — SI	Trieste — Divača/Ljubliana
HU — UA	Nyiregyhaza — Chop
<b>Corredor Mar do Norte — Reno — Mediterrâneo</b>	
FR — BE	Sena — Escaut (via navegável interior)
NL — DE	Arnhem — Emmerich — Oberhausen
BE — NL	Gante — Terneuzen
BE — LU	Namur — Luxemburgo
IT — CH	Chiasso — Milão
DE — CH	Karlsruhe — Basileia
IE — UK	Dublin — Belfast
<b>Corredor Mar do Norte — Báltico</b>	
EE — LV — LT — PL	Taline — Riga — Viena — Varsóvia (Rail Baltica)
DE — PL	Berlim — Szczecin
DE — PL	Berlim — Frankfurt-an-der-Oder — Poznan
PL — UA	Cracóvia — Levice
PL — UA	Lublin — Kovel
<b>Corredor Reno — Danúbio</b>	
DE — CZ	Nürnberg/Regensburg — Plzeň — Praga
DE — CZ	Dresda — Praga

Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

CZ — AT — SK	Brno — Viena/Bratislava
DE — AT — SK — HU — HR — RO — BG	Reno/Danúbio (via navegável interior)
SK — CZ	Olomouc (Zlín) — Žilina
HU — RO	Budapeste — Cluj/Timișoara
SK — UA	Košice — Chop
<b>Corredor Escandinávia — Mediterrâneo</b>	
IT — AT — DE	Munique — Verona (abrangendo o túnel de base do Brenner)
DE — DK	Copenhaga — Lübeck (abrangendo o túnel de Fehmarnbelt)
SE — FI	Umeå — Luleå — Oulu (corredor da Bótnia)
SE — NO	Estocolmo — Oslo
<b>Corredor Balcãs Ocidentais — Mediterrâneo Oriental</b>	
AT — SI	Villach — Liubliana
HR — SI	Zagrebe — Liubliana
EL — MK	Salónica — Guevgueliya — Escópia
BG — RS	Sófia — Niš
HR — RS	Zagrebe — Belgrado
<b>Transporte por via navegável</b>	
	Espaço Marítimo Europeu e portos da RTE-T
<b>Rede global</b>	
FR — ES	Pau — Canfranc
FR — BE	Mons — Valenciennes
NL — DE	Groninga — Oldenburg
PL — CZ	Wrocław — Praga
AT — DE	Munique — Linz
BE — DE — NL	Antuérpia — Venlo — Mönchengladbach

### PARTE III - CONCLUSÕES

A Comissão considera que a iniciativa em apreço apresenta fundamentação suficiente quanto à necessidade de intervenção ao nível da União, respeitando os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. O objeto e os objetivos estão alinhados com as orientações das redes transeuropeias. O desenho em gestão direta, assente em critérios transparentes, é adequado para projetos com forte dimensão transfronteiriça e de interesse comum.



Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

No plano material e na matéria respeitante a esta Comissão, sublinha-se a relevância de concluir ligações transfronteiriças e remover estrangulamentos nos transportes; ii) prever, desde a conceção, requisitos de dupla utilização associados à mobilidade militar; iii) promover sinergias entre transportes e energia, incluindo a digitalização de operações e a segurança das infraestruturas. Importa, ainda, assegurar capacidade administrativa e calendários realistas, de modo a maximizar a execução e a evitar reprogramações desnecessárias.


Sem prejuízo da apreciação positiva, a Comissão entende ser justificável acompanhamento atento de alguns aspetos na fase negocial e de execução, designadamente a calendarização e o conteúdo do novo ato de execução para requisitos *dual-use*, o desenho dos mecanismos para projetos transfronteiriços de energias renováveis, a articulação prática com outros fundos para prevenir sobreposições e a suficiência de recursos da agência de execução e dos sistemas digitais de monitorização.

Nestes termos, a Comissão é de parecer que:

- a) A Proposta de Regulamento que cria o MIE 2028–2034 respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade e é conforme com o Direito da União;
- b) No entender da 14ª Comissão de Infraestruturas Mobilidade e Habitação, deve ser emitido parecer favorável à iniciativa.
- c) Deve ser remetida a presente posição à Comissão de Assuntos Europeus, para os efeitos previstos na lei e no Regimento, e comunicada às comissões setoriais que nela tenham interesse, nomeadamente, 3ª Defesa Nacional e 11ª Ambiente e Energia.
- d) A Assembleia da República deve manter acompanhamento do processo legislativo europeu.

Palácio de São Bento, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2025.

O Deputado Autor do Parecer

  
(Paulo Moniz)

O Presidente da Comissão

  
(Miguel Santos)

14