



## FINANCIAMENTO DAS REDES TRANSEUROPEIAS

As redes transeuropeias (RTE) são financiadas em parte pela União Europeia e em parte pelos Estados-Membros. A ajuda financeira da UE serve de catalisador, devendo os Estados-Membros contribuir com a maior parte do financiamento. O financiamento das RTE pode igualmente ser complementado pelos fundos estruturais, por uma ajuda do Banco Europeu de Investimento ou através de contributos provenientes do setor privado. Uma reforma importante foi introduzida nas RTE através da criação do Mecanismo Interligar a Europa em 2013.

### BASE JURÍDICA

O Título XVI do TFUE, cujo artigo 171.º prevê que a UE possa apoiar financeiramente os projetos de interesse comum que tenham sido identificados no âmbito das orientações.

Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que institui o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010.

### OBJETIVOS

Contribuir para o estabelecimento de Redes Transeuropeias de infraestruturas nos domínios dos transportes, da energia e das telecomunicações através de apoio da UE dirigido para objetivos específicos (ver ficha [3.5.1.](#)).

### REALIZAÇÕES

#### A. Definição das condições gerais aplicáveis ao financiamento dos projetos

De uma maneira geral, o financiamento da UE tem servido de catalisador para projetos. Os Estados-Membros têm de providenciar a maior parte do financiamento, com exceção dos apoios a título dos Fundos de Coesão em que o contributo da União tem sido tradicionalmente mais substancial.

Os princípios iniciais que regem o financiamento foram definidos no Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, de 18 de setembro de 1995, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.



1. O apoio da UE assumiu uma ou várias das formas seguintes:
  - Cofinanciamento de estudos relacionados com os projetos e outras medidas de apoio técnico (não excedendo, em geral, 50 % do custo total);
  - Contribuições para os prémios de garantia de empréstimos do Fundo Europeu de Investimento ou de outras instituições financeiras;
  - Bonificações de juros nos empréstimos concedidos pelo Banco Europeu de Investimento (BEI) ou outros organismos financeiros públicos ou privados;
  - Subsídios diretos aos investimentos em casos devidamente justificados;
2. Os seguintes critérios de seleção dos projetos foram definidos progressivamente:
  - No caso das redes de telecomunicações e de energia, a ajuda da UE não deve acarretar distorções de concorrência entre as empresas do setor em questão;
  - Os projetos devem contribuir para atingir os objetivos das redes;
  - Os projetos devem ter viabilidade económica;
  - A maturidade dos projetos e o efeito do estímulo da intervenção da UE;
  - Os efeitos diretos ou indiretos no ambiente e no emprego, incluindo progressivamente análises de custo-benefício (ACB), avaliações de impacto ambiental (AIA) cada vez mais completas, etc.;
  - A coordenação do faseamento das diferentes partes dos projetos no caso de terem, por exemplo, um cariz transfronteiriço.

Os projetos financiados devem cumprir o disposto no direito e nas políticas da UE, nomeadamente em matéria de proteção do ambiente, de concorrência e da adjudicação de contratos públicos. Os sucessivos regulamentos que determinam as regras gerais para a concessão de apoio financeiro da UE introduziram uma série de novos elementos, a saber:

- Programas plurianuais e anuais nos domínios dos transportes e da energia para a concessão de apoio financeiro da UE aos projetos selecionados;
- A ajuda da UE destinada aos estudos foi limitada a 50 %, independentemente do projeto e, no caso da ajuda destinada aos projetos prioritários no domínio dos transportes, foi fixado um limite que varia entre os 10 % e 30 % (atingindo um máximo de 30 % para os troços transfronteiriços dos projetos prioritários);
- Introdução e interligação do capital de risco como parte da ajuda financeira da UE;
- O quadro financeiro para o período de 2007-2013 afetou 8 168 milhões de euros às RTE, dos quais 8 013 milhões se destinam às redes transeuropeias de transportes (RTE-T) e 155 milhões às redes transeuropeias de energia (RTE-E).

## **B. Outras possibilidades de financiamento**

### **1. Fundos Estruturais e Fundo de Coesão da UE**

No período de 2000-2006, estes fundos contribuíram aproximadamente com 26 000 milhões de euros para projetos no domínio das RTE — em particular através do Fundo



de Coesão na Grécia, na Irlanda (até 2003), em Portugal e em Espanha, e nos dez Estados-Membros que aderiram em 2004. Para estes dez novos Estados-Membros, foram afetados 2 480 milhões de euros a título de ajuda de pré-adesão, 4 240 milhões de euros provenientes do Fundo de Coesão e 2 530 milhões de euros dos Fundos Estruturais. Do total deste financiamento de pré-adesão e coesão, aproximadamente 50 %, ou seja, 3 900 milhões de euros, foram afetados aos projetos RTE-T.

## **2. Ajuda do Banco Europeu de Investimento (BEI)**

Não se aplicam restrições territoriais aos empréstimos do BEI, uma vez que estes são concedidos com base em critérios bancários, dos quais fazem parte a viabilidade financeira (capacidade de pagamento), técnica e ambiental do projeto. Entre 1995 e 2005, por exemplo, o BEI concedeu empréstimos para projetos de RTE no montante total de cerca de 65 000 milhões de euros.

## **C. Quadro financeiro 2007-2013**

Para o período de financiamento de 2007 a 2013, a Comissão, com o apoio do Parlamento, propôs inicialmente uma verba de 20 350 milhões de euros para as RTE-T e 340 milhões de euros para as RTE-E. No entanto, o Conselho insistiu numa redução drástica, levando a que, no final de contas, o novo quadro financeiro das RTE previsse 8 010 milhões de euros no domínio dos transportes e 160 milhões de euros no domínio da energia, isto é, apenas 40 % e 45 % dos montantes inicialmente propostos para os respetivos setores. Tendo em conta a escassez de recursos da UE, o Regulamento (CE) n.º 680/2007 prevê que, a fim de complementar os financiamentos nacionais (públicos ou privados), os recursos existentes deverão ser concentrados em determinadas categorias de projetos com o maior valor acrescentado para o conjunto da rede (tais como troços transfronteiriços e projetos relativos à eliminação de estrangulamentos). Além disso, a contribuição para as RTE-T que consta dos programas operacionais da política geral de coesão adotados pela Comissão ascende a 43 000 milhões.

## **MECANISMO INTERLIGAR A EUROPA**

A UE conta, desde dezembro de 2013, com uma nova política para as infraestruturas das RTE, dotada de um orçamento que ultrapassa os 30 400 milhões de euros até 2020: o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), que visa alcançar sinergias nos setores dos transportes, das telecomunicações e da energia, reforçando a eficácia da ação da UE e permitindo uma otimização dos custos de execução. O MIE visa ainda acelerar os investimentos na área das redes transeuropeias bem como alavancar financiamentos tanto no setor público como no privado, ao mesmo tempo que aumenta a segurança jurídica e respeita o princípio da neutralidade tecnológica.

### **A. Objetivos gerais**

O MIE tem por objetivo:

- Apoiar a execução de projetos de interesse comum que visam desenvolver e construir novas infraestruturas e serviços, ou modernizar os existentes, nos setores dos transportes, das telecomunicações e da energia;



- Contribuir para apoiar projetos caracterizados por um valor acrescentado europeu e benefícios sociais importantes, que não sejam adequadamente financiados pelo mercado;
- Contribuir para a Estratégia Europa 2020 através do desenvolvimento de redes transeuropeias que tenham em conta os fluxos de tráfego previstos para o futuro e criando um ambiente mais propício ao investimento privado, público ou público-privado;
- Permitir que a UE atinja as suas metas em termos de desenvolvimento sustentável, contribuindo assim para os seus objetivos de descarbonização a médio e longo prazo.

**1.** No setor dos transportes, o apoio será direcionado para projetos de interesse comum que visem:

- Eliminar estrangulamentos, estabelecer ligações em falta e, em particular, melhorar os troços transfronteiriços;
- Garantir sistemas de transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo, tendo em vista assegurar a preparação para os esperados futuros fluxos de transporte e permitir a descarbonização de todos os modos de transporte; e ainda
- Otimizar a integração e a interconexão dos modos de transporte e reforçar a interoperabilidade dos serviços de transporte, assegurando ao mesmo tempo a acessibilidade das infraestruturas de transportes.

**2.** No setor da energia, o apoio terá por objetivo:

- Fomentar a competitividade promovendo uma maior integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de eletricidade e gás através das fronteiras;
- Reforçar a segurança do aprovisionamento energético da União Europeia; e ainda
- Contribuir para o desenvolvimento sustentável, integrando fontes de energia renováveis na rede de transporte e desenvolvendo redes inteligentes de energia e redes de dióxido de carbono.

**3.** No setor das telecomunicações, o MIE irá apoiar:

- Os serviços genéricos, as plataformas de serviços centrais e as ações de apoio ao programa que são financiados através de subvenções e/ou contratos públicos;
- As ações no domínio das redes de banda larga que são financiadas através de instrumentos financeiros.

**B.** Orçamento do MIE para o período de 2014-2020

O enquadramento financeiro para a execução do MIE para o período de 2014-2020 era inicialmente de 33 200 milhões de euros. No entanto, em 2015, este montante foi reduzido para 30 400 milhões de euros, em resultado da transferência de 2 800 milhões de euros para o recém-criado Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE). O orçamento do MIE é distribuído da seguinte forma:



- Setor dos transportes: 24 050 milhões de euros, dos quais 11 300 milhões de euros são transferidos do Fundo de Coesão para serem gastos, nos termos do Regulamento relativo ao MIE, exclusivamente nos Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão;
- Setor das telecomunicações: 1 040 milhões de euros
- Setor da energia: 5 350 milhões de euros.

Cerca de 80 % a 85 % do orçamento total do MIE será afetado a projetos baseados em programas plurianuais (corredores da rede principal e prioridades horizontais), ao passo que os restantes 15 a 20 % servirão objetivos inscritos nos programas anuais, nomeadamente projetos mais a curto prazo ou com a possibilidade de sofrerem ajustes todos os anos.

A maioria dos projetos poderão ser cofinanciadas pelo MIE através de subvenções concedidas na sequência de convites à apresentação de propostas. Ao mesmo tempo, um máximo de 8,4% do orçamento total do MIE poderá ser destinado a projetos a cofinanciar através de instrumentos financeiros inovadores, como garantias e obrigações para financiar projetos (o instrumento de dívida do MIE). De um modo geral, os instrumentos financeiros utilizados ao abrigo do MIE devem responder a necessidades específicas do mercado relativamente a ações dotadas de um claro valor acrescentado europeu e não devem barrar o caminho ao financiamento privado. Deverão ainda reforçar o efeito de alavanca da despesa do orçamento da UE e alcançar um efeito multiplicador mais elevado em termos de atração de financiamento proveniente do setor privado.

No setor dos transportes, a maior fatia do orçamento do MIE, ou seja, 22 500 milhões de euros, será distribuída pelos promotores de projetos através de subvenções. Até à data, a Comissão anunciou cinco convites à apresentação de propostas exclusivamente no domínio dos transportes e um convite para ações de sinergia nos setores dos transportes e da energia. Os dois primeiros convites à apresentação de propostas, anunciados em 2014 e 2015, tiveram as maiores dotações (de 11 930 milhões de euros e 7 600 milhões de euros, respetivamente). Em ambas as ocasiões, a Comissão assinalou que o montante total das subvenções solicitadas pelos promotores de projetos excedeu o montante afetado.

### **C. Orçamento do MIE para o período de 2021-2027**

No âmbito do orçamento da UE para 2021-2027, em 6 de junho de 2018, a Comissão propôs a prorrogação do programa MIE para além de 2020, com o objetivo global de apoiar o investimento nas redes de infraestruturas europeias nos setores dos transportes, da energia e das telecomunicações. O orçamento total do MIE proposto ascende a 42 300 milhões de euros (a preços correntes) e, especificamente, reserva 30 600 milhões de euros para os transportes, 8 700 milhões de euros para a energia e 3 000 milhões de euros para as redes digitais. As sinergias entre os três setores e o reforço da cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis estão entre os principais domínios a serem visados pelo MIE pós-2020, a fim de acelerar a digitalização e a descarbonização da economia da UE. Além disso, a Comissão propõe consagrar 60 % do orçamento total do MIE aos objetivos em matéria de clima.



No domínio dos transportes, o MIE visa acelerar a conclusão dos dois níveis da RTE-T — a implantação de sistemas europeus de gestão do tráfego, como o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), e o projeto de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) — e apoiar a transição para uma mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva e segura, através da criação duma rede europeia de infraestruturas de carregamento para combustíveis alternativos. A proposta prevê que o novo MIE apoie igualmente as infraestruturas de transportes de dupla utilização civil e militar, a fim de adaptar as redes de transportes da Europa às necessidades militares e melhorar a mobilidade militar na UE.

O orçamento proposto para o setor dos transportes no âmbito do MIE abrange três componentes:

- uma dotação global de 12 800 milhões de euros;
- uma contribuição de 11 300 milhões de euros do Fundo de Coesão;
- 6 500 milhões de euros de apoio à mobilidade militar.

## **O PAPEL DO PARLAMENTO EUROPEU**

Numa ação de apoio às RTE, o Parlamento exortou continuamente a que fosse dada prioridade em termos de financiamento aos modos de transporte mais respeitadores do ambiente, dedicando mais de 50% do financiamento destinado a infraestruturas aos projetos ferroviários (incluindo o transporte combinado) e fixando um limite máximo de 25 % para os projetos rodoviários. Além disso, o Parlamento tem insistido repetidamente na necessidade de a Comissão velar pela coordenação e pela coerência dos projetos financiados através de contributos do orçamento da UE, da intervenção do BEI, do Fundo de Coesão, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e de outros instrumentos financeiros da UE.

Depois de, no final de 2005, o Conselho ter acordado uma redução maciça da proposta original da Comissão, o Parlamento, nas negociações subsequentes sobre os aspetos financeiros da proposta, solicitou um aumento do montante afetado às RTE. No acordo final a que chegou com o Conselho, o Parlamento obteve um aumento de 500 milhões de euros, para além de um financiamento adicional do BEI para a construção das RTE.

Por fim, em 7 de junho de 2011, o Parlamento aprovou, no quadro da revisão das regras em matéria de tributação do transporte rodoviário (Diretiva Eurovinheta), o compromisso com o Conselho que prevê que pelo menos 15 % do produto da fixação de preços dos custos externos e da taxa de utilização de infraestruturas de cada Estado-Membro sejam utilizados para financiar os projetos RTE-T de forma a prolongar a sustentabilidade dos transportes. Esta percentagem deve aumentar progressivamente ao longo do tempo.

A participação do Parlamento na elaboração do Regulamento MIE (um esforço de colaboração de três relatores, duas comissões parlamentares e todos os grupos políticos) conferiu-lhe um papel preponderante para assegurar uma afetação de importantes fundos da UE às RTE durante o período de 2014-2020.



O Parlamento teve em consideração as dotações afetadas ao MIE e ao programa Horizonte 2020, aquando da tomada de decisões sobre os orçamentos anuais da UE. Na sua resolução, de 8 de julho de 2015, sobre o mandato para o tríplice sobre o projeto de orçamento para o exercício de 2016, o Parlamento congratulou-se com a mobilização da Margem Global relativa às Autorizações para financiar uma parte dos 8 000 milhões de euros do fundo de garantia do FEIE, em vez de contar apenas com os cortes no MIE e no Horizonte 2020. No entanto, o Parlamento recordou o seu objetivo final de minimizar, tanto quanto possível, o impacto nos dois programas. Por conseguinte, insistiu em continuar a compensar os cortes no programa Horizonte 2020 e no MIE, a fim de permitir que esses programas atinjam plenamente os seus objetivos.

Além disso, na sua resolução, de 9 de março de 2016, sobre as orientações gerais para a elaboração do orçamento de 2017, o Parlamento reiterou o seu compromisso de reforçar o programa Horizonte 2020 e o MIE no âmbito do processo orçamental anual, a fim de compensar tanto quanto possível os cortes no MIE acordados durante as negociações sobre a criação do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos.

Em resposta à proposta da Comissão de 2018 sobre o MIE pós-2020, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) e a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (ITRE) elaboraram um projeto de relatório conjunto. Os três relatores concordaram que a proposta da Comissão não era ambiciosa em termos da dotação do MIE para o setor dos transportes e salientaram as necessidades de investimento do setor, para além dos benefícios que a melhoria da conectividade poderia proporcionar à UE. Entre outros aspetos, salientaram igualmente a necessidade de simplificar ainda mais as regras do MIE e a importância de assegurar a coerência entre os vários fundos da UE que apoiam projetos nos setores dos transportes, da energia e digital. Os relatores salientaram a necessidade de reforçar o escrutínio parlamentar das prioridades do MIE e de melhorar o seu controlo.

O relatório conjunto foi aprovado pelas duas comissões em novembro de 2018 e incluiu um aumento de cerca de 10 % do orçamento afetado a projetos no domínio dos transportes. O Parlamento adotou a decisão em primeira leitura em abril de 2019 e o processo de codecisão está em curso ([2018/0228 \(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

