



Bruselas, 6.6.2018  
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos  
(UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta tiene como objetivo establecer la base jurídica del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para el período posterior a 2020. La presente propuesta prevé una fecha de aplicación a partir del 1 de enero de 2021 y se presenta para una Unión de veintisiete Estados miembros, en consonancia con la notificación por parte del Reino Unido de su intención de retirarse de la Unión Europea y de Euratom sobre la base del artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, recibida por el Consejo Europeo el 29 de marzo de 2017.

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La Comisión presentó el 2 de mayo de 2018 su propuesta<sup>1</sup> para el marco financiero plurianual posterior a 2020, que incluía un importe de 42 265 millones EUR para el Mecanismo «Conectar Europa».

A fin de estimular la creación de empleo y conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, la Unión necesita infraestructuras modernas y de alto rendimiento en los sectores del transporte, de las telecomunicaciones y de la energía que contribuyan a conectar e integrar la Unión y todas sus regiones. Esas conexiones son fundamentales para la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales. Las redes transeuropeas facilitan las conexiones transfronterizas, promueven una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuyen a una economía social de mercado más competitiva y a la lucha contra el cambio climático.

El objetivo es que Europa avance hacia una movilidad sin víctimas, sin emisiones y sin papel, que se convierta en líder mundial de las energías renovables y pionera de la economía digital. Disponer de unas infraestructuras modernas, limpias, inteligentes, sostenibles, integradoras y seguras desde el punto de vista operacional y físico producirán beneficios tangibles a los ciudadanos y las empresas europeas, y les permitirán viajar, transportar mercancías, tener acceso a la energía y a servicios digitales de alta calidad de manera eficiente.

Con este fin, el MCE apoya las inversiones en infraestructuras digitales, de transporte y de energía mediante el desarrollo de las redes transeuropeas (RTE). En el período 2021-2027, se propone que también promueva la cooperación transfronteriza en lo tocante a la producción de energía renovable.

El MCE se centra en proyectos del máximo valor añadido europeo y cataliza las inversiones en proyectos con repercusiones transfronterizas y en sistemas y servicios interoperables a escala europea, para los cuales la continuidad del apoyo a la financiación después de 2020 es esencial. Con su eficiente *modus operandi*, el MCE hace frente a las deficiencias del mercado y contribuye a reunir inversiones procedentes de otras fuentes, en particular del sector privado, de forma coordinada y complementaria con el Fondo InvestEU y otros programas de la Unión.

*El MCE «está diseñado para fomentar la inversión en las redes transeuropeas. Estas redes y la cooperación transfronteriza no solo son cruciales para el funcionamiento del mercado único, sino también estratégicas para implementar la Unión de la Energía, el Mercado Único Digital y el desarrollo de modos de transporte sostenibles. Sin la intervención de la UE, los*

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals\\_en](https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_en)

*operadores privados y las autoridades nacionales no tienen los suficientes incentivos para invertir en proyectos de infraestructura transfronterizos»<sup>2</sup>.*

Como reflejo de la importancia que reviste la lucha contra el cambio climático, de acuerdo con los compromisos de la Unión de aplicar el Acuerdo de París sobre cambio climático y con el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, la propuesta de la Comisión para el marco financiero plurianual de 2021-2027 fija una meta más ambiciosa que integre el clima en todos los programas de la UE y el objetivo global de que el 25 % de los gastos de la UE contribuyan a los objetivos climáticos. Se espera que el MCE contribuya de manera considerable a este objetivo, un 60 % de cuya dotación está previsto que se destine a objetivos climáticos. Para efectuar el seguimiento de la contribución de este programa al logro del objetivo general mencionado se recurrirá a un sistema de marcadores climáticos de la UE con un nivel adecuado de desagregación, así como a métodos más precisos cuando estén disponibles. La Comisión seguirá presentando anualmente la información en términos de créditos de compromiso en el contexto del proyecto de presupuesto anual.

Con objeto de apoyar la plena utilización del potencial del programa para contribuir a los objetivos climáticos, la Comisión procurará determinar acciones pertinentes a lo largo de todo el proceso de preparación, ejecución, revisión y evaluación del programa.

Las necesidades futuras para la descarbonización y digitalización de la economía de la Unión exigirán una convergencia creciente de los sectores digital, del transporte y de la energía. Así pues, conviene aprovechar plenamente las sinergias entre los tres sectores y maximizar la eficacia y la eficiencia de la ayuda de la Unión. Entre los ámbitos en que hay sinergias cabe citar la movilidad conectada y autónoma, la movilidad limpia basada en combustibles alternativos, el almacenamiento de energía y las redes inteligentes. Con objeto de promover proyectos que engloben más de un sector, los incentivos incluirán la posibilidad de aplicar el porcentaje de cofinanciación más elevado de los sectores de que se trate. Además, cada sector podrá aceptar como costes subvencionables elementos accesorios de otro sector, como, por ejemplo, la producción de energía renovable en un proyecto de transporte. Para incentivar y dar prioridad a las propuestas intersectoriales, la dimensión de la sinergia de una acción propuesta se evaluará con arreglo a los criterios de adjudicación. Las sinergias se aplicarán mediante programas de trabajo conjuntos y financiación conjunta que afecten a los sectores correspondientes.

En el ámbito del transporte, el MCE tiene por objeto contribuir a la realización de los dos niveles de la RTE-T: el pilar estratégico (la red básica) para 2030 y su nivel más amplio (la red global) de aquí a 2050. El MCE también apoya la instalación de sistemas europeos de gestión del tráfico para todos los modos de transporte, en particular para el transporte aéreo y ferroviario, y ayuda a la transición de la UE hacia una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico, por ejemplo, mediante la creación de una red europea de infraestructuras de carga para combustibles alternativos. Se calcula que la conclusión de la red básica de la RTE-T de aquí a 2030 creará 7,5 millones de puestos de trabajo entre 2017 y 2030 y un aumento adicional del PIB del 1,6 % en la Unión en 2030.

---

<sup>2</sup> Comunicación «Un presupuesto moderno para una Unión que proteja, empodere y vele por la seguridad. El marco financiero plurianual para el período 2021-2027», COM(2018) 321/4 de 2 de mayo de 2018.

Además, a raíz de la Comunicación conjunta sobre la mejora de la movilidad militar en la Unión Europea, de noviembre de 2017<sup>3</sup>, y del Plan de acción sobre movilidad militar, adoptado el 28 de marzo de 2018 por la Comisión Europea y la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad<sup>4</sup>, la financiación de la Unión para la aplicación de los proyectos de transporte de doble uso civil y militar debe realizarse mediante el MCE.

En el sector de la energía se aspira a la conclusión de las redes transeuropeas de energía creando proyectos de interés común que supongan una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores; a un desarrollo sostenible propiciando la descarbonización, en particular mediante la integración de fuentes de energía renovables; y a la seguridad del suministro, gracias a unas infraestructuras inteligentes y digitalizadas. El MCE también contribuye a la consecución rentable tanto de los objetivos del Acuerdo de París sobre cambio climático, como de los fijados para 2030 en materia de energía, clima y descarbonización a largo plazo, mediante la integración de la energía renovable en el desarrollo de infraestructuras adecuadas y el apoyo a un número limitado de proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables.

En lo tocante al sector digital, el MCE maximiza los beneficios que todos los ciudadanos, empresas y administraciones públicas pueden obtener del mercado único digital. La instalación de redes digitales de muy alta capacidad, caracterizadas por un elevado nivel de seguridad, apoya todos los servicios digitales innovadores, entre ellos la movilidad conectada y otros servicios de interés público. Además, el MCE contribuye a garantizar que todos los grandes motores socioeconómicos, como las escuelas, los hospitales, los nudos de transporte, los principales proveedores de servicios públicos y las empresas intensivas en digitalización tengan acceso a conexiones de banda ancha orientadas al futuro (1 Gbit/segundo) de aquí a 2025. El MCE contribuye asimismo a la conectividad global de los territorios europeos, incluida la de las regiones ultraperiféricas, con internet.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El objetivo general del MCE es, por un lado, respaldar la consecución de los objetivos de actuación de la UE en los sectores digital, del transporte y de la energía en lo tocante a las redes transeuropeas, posibilitando o acelerando las inversiones en proyectos de interés común, y, por otro, apoyar la cooperación transfronteriza para la producción de energías renovables. Se busca maximizar las sinergias entre los sectores amparados por el MCE y con los demás programas de la UE.

En el sector del transporte, el MCE contribuye a los objetivos a largo plazo de la Unión sobre la conclusión de la red básica de la RTE-T de aquí a 2030<sup>5</sup> y a los avances hacia la realización de la red global de la RTE-T para 2050. Este objetivo comprende la transición hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada<sup>6</sup>, la instalación de SESAR y del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y la transición hacia un sector hipocarbónico gracias a una infraestructura innovadora que incluye un pilar europeo de infraestructura de carga de aquí a 2025.

---

<sup>3</sup> JOIN(2017) 41.

<sup>4</sup> JOIN(2018) 5.

<sup>5</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte; artículo 38.

<sup>6</sup> COM(2017) 283, Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento - Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos».

En el sector de la energía, el MCE contribuye a la realización de los corredores prioritarios de la RTE-E y los ámbitos temáticos<sup>7</sup>, en paralelo a los objetivos sobre «Energía limpia para todos los europeos»<sup>8</sup>, para velar por un funcionamiento del mercado interior de la energía de la Unión que garantice el suministro (entre otras cosas, mediante unas infraestructuras inteligentes y digitalizadas) y contribuir a los objetivos en materia de desarrollo sostenible y clima integrando fuentes de energía renovables.

En cuanto a las fuentes de energía renovables, el MCE contribuirá a la consecución del objetivo propuesto por la UE para 2030 de manera rentable, con respecto a la transición energética y la integración de las políticas sobre energías renovables, incluida la combinación de sectores.

En el sector digital, el MCE contribuye a la consecución de la infraestructura de conectividad digital de la sociedad del gigabit<sup>9</sup>, como condición primordial para alcanzar un mercado único digital funcional<sup>10</sup>, y proporciona asimismo la infraestructura necesaria para apoyar convenientemente la transformación digital de la economía y la sociedad a escala de la Unión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Las infraestructuras de transporte, energéticas y digitales contarán con el apoyo variable de diversos programas e instrumentos financieros de la UE, entre los cuales están el MCE, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión, Horizonte Europa, el Fondo InvestEU y LIFE. Es importante utilizar con la máxima eficacia los distintos programas e instrumentos financieros de la Unión y, de este modo, maximizar la complementariedad y el valor añadido de las inversiones respaldadas por la Unión. Este objetivo se puede alcanzar mediante un proceso racionalizado de inversión que dé visibilidad al conjunto del transporte y ofrezca coherencia a los programas pertinentes de la Unión, en estrecha cooperación con los Estados miembros.

Las acciones del Programa deben utilizarse para corregir de forma proporcionada deficiencias del mercado o situaciones de inversión inferiores a las óptimas, sin duplicar ni desplazar la financiación privada, y deben poseer un claro valor añadido europeo. Con ello se asegurará la coherencia entre las acciones del programa y las normas aplicables a las ayudas estatales de la UE, evitándose un indebido falseamiento de la competencia en el mercado interior.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

Las redes transeuropeas están contempladas por el artículo 170 del TFUE, que dispone lo siguiente: «La Unión contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía». El derecho de la UE a intervenir en el campo de la financiación de la infraestructura está

---

<sup>7</sup> Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Consejo, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas.

<sup>8</sup> COM(2016) 860 final.

<sup>9</sup> Es decir, conectividad de gigabit para todos los motores socioeconómicos principales, conectividad 5G de alto rendimiento, acceso a una conexión a internet con una velocidad de descarga de al menos 100 Mbps, que pueda aumentarse a velocidades de gigabit en todos los hogares europeos, incluidos los rurales. Véase «La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit», COM(2016) 587.

<sup>10</sup> «Un mercado único digital conectado para todos», COM(2017) 228.

establecido en el artículo 171, que dispone que la Unión «podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros, (...) especialmente mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés». El artículo 172 del TFUE especifica que «el Parlamento Europeo y el Consejo, previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, adoptarán con arreglo al procedimiento legislativo ordinario las orientaciones y las restantes medidas previstas en el apartado 1 del artículo 171».

El fomento de las fuentes de energía renovables se contempla en el artículo 194 del TFUE, que lo señala explícitamente como uno de los objetivos de la política energética de la UE. Puesto que los proyectos de energías renovables con un carácter transfronterizo contribuyen a la consecución rentable del objetivo de la Unión propuesto para 2030, conviene que el instrumento legislativo se base también en el artículo 194 del TFUE.

El instrumento jurídico y el tipo de medida (es decir, la financiación) figuran ambos en el TFUE, que constituye el fundamento jurídico del MCE y que establece que las tareas, objetivos prioritarios y organización de las redes transeuropeas pueden definirse en reglamentos.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La magnitud de los problemas a los que hace frente el MCE requiere una actuación específica a nivel de la Unión puesto que tienen por naturaleza una dimensión de ese nivel y pueden resolverse con mayor eficacia a escala de la Unión, lo que redundaría en mayores beneficios en general, una aplicación más acelerada y una reducción de costes si los Estados actúan juntos. Las necesidades de inversión en las RTE después de 2020 son muy importantes y superan los recursos disponibles en los Estados miembros.

Se espera asimismo que los proyectos de energías renovables sean financiados cada vez más por el mercado en el futuro. El posible apoyo en este ámbito solo compensaría el coste que entrañan la superación de barreras y la falta de incentivos para la cooperación más allá de las fronteras entre los Estados miembros o la eliminación de los obstáculos que impiden la integración sectorial. Una coordinación de este tipo entre los Estados miembros puede generar economías de escala, evitar la duplicación de las infraestructuras, aumentar la instalación en toda Europa para reflejar mejor el potencial disponible, contribuir a la convergencia de las políticas y, de este modo, fomentar la integración del mercado, la transferencia de conocimientos y la adopción y reproducción de las tecnologías innovadoras en el mercado interior europeo.

- **Proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad y entra dentro del ámbito de actuación en el campo de las redes transeuropeas, tal como se contempla en el artículo 170 del TFUE, y en el de los proyectos transfronterizos en el ámbito de la energía, de acuerdo con el artículo 194 de ese mismo Tratado. La actuación prevista en la presente propuesta se limita específicamente a la dimensión europea de las infraestructuras de transporte, de energía y digitales y a la implantación transfronteriza de fuentes de energía renovables.

### 3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES RETROSPECTIVAS, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

#### • Evaluaciones retrospectivas/controles de calidad de la legislación existente

De conformidad con el actual Reglamento del MCE<sup>11</sup>, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y los beneficiarios interesados, tuvo que presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe<sup>12</sup> sobre la evaluación intermedia del MCE. Este informe fue aprobado por la Comisión el 13 de febrero de 2018 e iba acompañado de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión (SWD). En la evaluación se analizó el rendimiento general del Programa en función de sus objetivos globales y sectoriales, así como en comparación con los resultados logrados gracias a las medidas nacionales o de la UE. De conformidad con lo dispuesto en las Directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, la evaluación se realizó con arreglo a cinco criterios: eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE.

En términos generales, las conclusiones de la evaluación intermedia del MCE fueron las siguientes:

*«La evaluación permite concluir que, tras los primeros tres años y medio de ejecución del MCE, el programa progresa adecuadamente, aunque, al encontrarse en su etapa inicial, todavía es demasiado pronto para medir los resultados. Además, el marco de rendimiento previsto en el Reglamento ha demostrado carecer de indicadores firmes y bien definidos. Teniendo en cuenta esta salvedad, la evaluación ha demostrado lo siguiente:*

- *El MCE es un instrumento eficaz y preciso para invertir en la infraestructura transeuropea (RTE) digital, de transporte y de energía. Desde 2014 ha invertido 25 000 millones EUR, lo que ha generado aproximadamente 50 000 millones EUR de inversiones en infraestructura general en la UE. El MCE contribuye a las prioridades de la Comisión en materia de empleo, crecimiento e inversión, mercado interior, Unión de la Energía y clima y mercado único digital. Por lo tanto, refuerza la competitividad y modernización de la economía de la UE.*
- *El MCE ofrece un elevado valor añadido europeo para todos los Estados miembros al respaldar proyectos de conectividad de dimensión transfronteriza. El grueso de la financiación se destina a proyectos centrados en construir los enlaces pendientes y en eliminar los cuellos de botella, con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior de la UE y la cohesión territorial entre los Estados miembros en los sectores digital, del transporte y de la energía. Los proyectos relacionados con la energía también garantizan la seguridad del suministro y son fundamentales para una descarbonización y modernización rentables de la economía. El MCE también resulta fundamental para el despliegue de nuevos sistemas de gestión del tráfico y de seguridad que cubren toda la UE (por ejemplo, la SESAR para la aviación y el ERTMS para el ferrocarril), de líneas de electricidad de alto rendimiento y de redes inteligentes esenciales para una inclusión rápida de fuentes de energía renovables libres de carbono, así como para la implantación de la banda ancha y de servicios digitales interconectados (como los*

---

<sup>11</sup> Artículo 27 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

<sup>12</sup> COM(2018) 65.

*datos abiertos y la sanidad, la contratación pública, la identificación y la firma electrónicas).*

- *La gestión directa de las subvenciones del MCE ha resultado ser muy eficaz, con una cartera de proyectos sólida y un competitivo proceso de selección, centrándose en los objetivos normativos de la UE, con una ejecución coordinada y con la participación plena de los Estados miembros. La INEA dispone de un historial muy satisfactorio en lo relativo a la gestión financiera del MCE y a la optimización del presupuesto, especialmente gracias a su flexibilidad para redirigir rápidamente los fondos no utilizados en una medida concreta para financiar nuevas acciones.*
- *Es la primera vez que se ejecuta un porcentaje del presupuesto de cohesión (11 300 millones EUR para transporte) en un régimen de gestión directa en el marco del MCE. El 100 % de la dotación se asignó durante la primera mitad del programa, dedicándose casi exclusivamente a medios de transporte sostenibles. La asistencia técnica específica, la reducción de los costes administrativos para los Estados miembros, unas prioridades de financiación claras y una cartera de proyectos sólida como resultado de la continuidad de los proyectos y los estudios respaldados previamente por el programa de la RTE-T o por los instrumentos de la política de cohesión contribuyeron a la rápida asignación de los fondos.*
- *El MCE ha seguido utilizando y desarrollando instrumentos financieros innovadores. Sin embargo, su despliegue ha sido limitado debido a las nuevas posibilidades que ofrece el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas. Se espera que durante la segunda mitad del programa se reanude el empleo de los instrumentos financieros del MCE, cuando ya se habrá garantizado la complementariedad entre los instrumentos financieros específicos del MCE y el FEIE». Se prevé que el Fondo para la Conexión de Banda Ancha en Europa, respaldado por contribuciones del MCE y el FEIE, entre en funcionamiento en 2018 y financie la instalación de redes de muy alta capacidad en zonas insuficientemente atendidas, con un importante efecto multiplicador.*
- *«Además, en 2017 se llevó a cabo una primera experiencia muy positiva al combinar las subvenciones con instrumentos financieros en el ámbito del transporte, ya que se solicitaron 2 200 millones EUR de financiación para una convocatoria con un presupuesto indicativo de 1 000 millones EUR, lo que permitió utilizar subvenciones para maximizar la movilización de fondos privados o públicos.*
- *El gasto del MCE en transporte y energía es uno de los principales elementos que contribuyen a la meta de la UE de dedicar al menos el 20 % del presupuesto total de la UE a gastos relacionados con la acción por el clima». En el ámbito de la energía, más del 50 % del presupuesto del MEC dedicado a este capítulo se asignó al transporte de electricidad y a las redes inteligentes, contribuyendo así a la transición energética.*
- *«En el sector de las telecomunicaciones, el hecho de que el MCE se centre tanto en los servicios digitales transfronterizos de interés público como en la infraestructura informática y de comunicación ha hecho que el programa tenga un efecto importante para el logro de los objetivos relacionados con el mercado único digital de la UE, permitiendo a los ciudadanos y a las empresas acceder a servicios digitales de gran calidad en toda Europa. Ha ayudado a elaborar y ejecutar políticas comunes para abordar retos sociales, como la transformación digital de la asistencia sanitaria, la ciberseguridad y la digitalización de los gobiernos. No obstante, debido a sus limitados recursos, el MCE de telecomunicaciones solo pudo respaldar las primeras*

*medidas destinadas a lograr una infraestructura digital transfronteriza completa en ámbitos de interés público». Habida cuenta de la limitada dotación asignada en el MCE para la banda ancha y de la magnitud del déficit de inversión, fue necesario aplicar aquella de forma innovadora e intentar maximizar el apalancamiento para garantizar la eficacia. Sin embargo, debido a la complejidad de los instrumentos financieros específicos, las inversiones sobre el terreno solo se materializarán en una fase posterior de la ejecución del programa.*

- *«Asimismo, el MCE ha puesto a prueba sinergias transfronterizas, pero de una manera limitada debido al marco jurídico/presupuestario actual. Debería aumentarse la flexibilidad de las orientaciones normativas sectoriales y del instrumento del MCE con miras a facilitar las sinergias y aumentar la receptividad a nuevos avances tecnológicos y nuevas prioridades, como la digitalización, y, al mismo tiempo, acelerar la descarbonización y hacer frente a retos sociales comunes como la ciberseguridad.*
- *La finalización de las RTE prevista en las prioridades normativas de la UE requiere inversiones adicionales considerables, parte de las cuales dependerán de un apoyo continuado de la UE. En estos momentos, el tamaño del MCE únicamente permite hacer frente a algunas de las deficiencias del mercado detectadas en estos tres sectores. Por consiguiente, existe la posibilidad de desbloquear nuevas inversiones públicas y privadas si se facilita un presupuesto adicional de la UE para hacer frente a las deficiencias del mercado».*

Algunas de las conclusiones que figuran en la evaluación REFIT de la Directiva sobre energías renovables de 2016<sup>13</sup> apoyan la propuesta de que la cooperación transfronteriza sobre este tipo de energías pueda optar a la financiación del MCE.

- **Consultas con las partes interesadas**

El 10 de enero de 2018 se puso en marcha una consulta pública en línea organizada como parte de una serie de consultas que abarcan todo el espectro de la futura financiación de la UE. Se mantuvo abierta ocho semanas, hasta el 9 de marzo de 2018. Si bien la consulta pública abarcaba el tema de la financiación de infraestructuras estratégicas (que incluyen el MCE, Galileo e ITER), más del 96 % de las respuestas guardaban relación con el MCE.

De manera general, las partes interesadas reiteraron su apoyo al programa del MCE e hicieron hincapié en la función esencial que desempeña para contribuir a los objetivos de la UE en ámbitos tales como la realización de las RTE, el fomento del crecimiento económico y el empleo en la UE y la transición a una economía y una sociedad con bajas emisiones de carbono y resistentes al cambio climático. Las partes interesadas instaron a dotar el nuevo programa de mayor flexibilidad para promover nuevas sinergias entre los tres sectores.

Los participantes del sector del transporte hicieron hincapié en la importancia del MCE para facilitar proyectos transfronterizos, eliminar cuellos de botella y crear los enlaces pendientes.

En las respuestas relacionadas con la energía se reafirmó en gran medida la importante contribución del MCE a la realización de la red de infraestructuras energéticas transeuropeas y, por extensión, a la consecución de los objetivos de la Unión de la Energía, lo que reportará importantes beneficios a todos los ciudadanos europeos; entre los problemas que se plantearán

---

<sup>13</sup> SWD(2016) 416.

en el futuro, uno de los que recibe más atención es la transición a una economía hipocarbónica.

Las partes interesadas pidieron un incremento del presupuesto para acelerar la descarbonización y la digitalización de los sectores de la energía y del transporte, y aumentar a la vez la conectividad en toda la Unión.

Los encuestados que respondieron a las preguntas del ámbito digital resaltaron el papel central de la conectividad de banda ancha como catalizador para el desarrollo económico y social de toda la sociedad y todos los sectores. Con objeto de aumentar la competitividad de la UE, los encuestados pidieron un incremento de las inversiones en conectividad y 5G, lo que contribuiría a mejorar el rendimiento económico, crear puestos de trabajo en la UE y promover un salto cualitativo en la transición a una sociedad digital.

A su vez, las partes interesadas proporcionaron una información útil sobre los ámbitos que requieren mejora o desarrollo. Este extremo se expone con mayor detalle en el informe de consulta del anexo 2 que acompaña a la evaluación de impacto.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta de la Comisión se basa en una evaluación de impacto (EI) presentada al Comité de Control Reglamentario el 21 de marzo de 2018, que emitió un dictamen favorable (número de referencia «MFP - MCE») con reservas. El Comité recomendó en particular mejorar la descripción de las medidas de seguimiento y evaluación del Programa, explicar mejor la coherencia con otros programas de la UE y exponer con mayor detalle de qué modo potencia la ampliación del ámbito de aplicación del Programa el carácter transfronterizo del MCE. Las recomendaciones formuladas por el Comité en su dictamen se reflejan en la versión final del informe sobre la evaluación de impacto<sup>14</sup>.

De acuerdo con el enfoque general que se aplica a todas las evaluaciones de impacto relacionadas con el MFP, la correspondiente al MCE se ha centrado en las modificaciones y opciones de actuación previstas en la propuesta legislativa. El informe explica la estructura y las prioridades del programa del MCE, cuya continuación se propone, y analiza las opciones para una prestación óptima. El informe de la evaluación de impacto se basa en las lecciones aprendidas y la experiencia adquirida con el actual MCE; la principal fuente de datos utilizada ha sido la reciente evaluación intermedia de este mecanismo, además de los resultados de la consulta pública abierta que se organizó como parte de una serie de consultas públicas que abarcan todo el espectro de la futura financiación de la UE y de intercambios más selectivos con las partes interesadas en el caso de las sinergias y las energías renovables.

Para evaluar si la continuación del programa exigía una adaptación de los objetivos, se aprovecharon las lecciones aprendidas y se tuvieron en cuenta los nuevos retos y novedades, en particular en el ámbito del sector digital. Se expusieron los retos que se le plantearán al nuevo programa del MCE y se evaluó cómo podría el MCE alcanzar los objetivos comunes del MFP, como la simplificación, una mayor flexibilidad y la mejora de los resultados. Tomando como punto de partida la consecución efectiva por parte del Programa de los objetivos fijados, se examinaron la estructura y las prioridades, la calibración con el actual MCE y el mecanismo de ejecución previsto del nuevo Programa. Se evaluaron las opciones alternativas para llevar a la práctica las ampliaciones del ámbito de intervención del Programa, tanto en el pilar digital como en los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables.

---

<sup>14</sup> En el anexo 1 de la evaluación de impacto se exponen detalladamente las revisiones de dicha evaluación tras el dictamen del Comité.

La evaluación de impacto también examinó las opciones y capacidades para potenciar las sinergias entre los sectores del Programa. La evaluación se fijó en particular en la posibilidad de adoptar programas de trabajo conjuntos que aborden prioridades específicas de varios sectores y la eliminación de los obstáculos que han dificultado las sinergias en el período actual, principalmente en lo concerniente a las normas de admisibilidad.

La propuesta de la Comisión corresponde exactamente a la opción preferida de la evaluación.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

En el contexto de las medidas de simplificación general adoptadas por la Comisión al amparo del marco financiero plurianual (MFP) posterior a 2020, los esfuerzos de simplificación global incidirán en la realización del programa del MCE. La Comisión puso en marcha la preparación del próximo marco financiero plurianual mediante la publicación del Libro Blanco sobre el Futuro de Europa en marzo de 2017. Los pasos siguientes fueron la publicación del documento de reflexión sobre el futuro de las finanzas de la UE en junio de 2017 y los documentos de orientación sobre los actos de base del programa simplificado facilitados por la DG BUDG en noviembre/diciembre de 2017. Los resultados de este proceso político han proporcionado la orientación descendente para el próximo MFP que influirá en la forma del período de programación del MCE posterior a 2020.

Los esfuerzos de simplificación global del reglamento del MCE posterior a 2020 se han realizado de acuerdo con las orientaciones horizontales descritas anteriormente. Ello se ajusta a todos los demás programas de financiación y afectará por consiguiente al nuevo MCE, en particular en lo tocante a la simplificación de las opciones de costes, los porcentajes de cofinanciación y la intervención de las partes interesadas, así como a la elaboración de los objetivos del programa, a su seguimiento y a la presentación de informes. Asimismo, las orientaciones propondrán un marco jurídico más simplificado para el MCE mediante un reglamento racionalizado y la posibilidad de delegar disposiciones y condiciones en los programas de trabajo, lo que facilitará aún más las sinergias entre los tres sectores y hará posible que el MCE se adapte a las necesidades futuras.

Gracias a la simplificación del programa se reducirán la carga reglamentaria y los costes de cumplimiento de las partes interesadas que participan en el Programa, lo que tendrá un efecto positivo en la competitividad de los sectores interesados de la UE. La simplificación permitirá asimismo aumentar los esfuerzos de digitalización conforme a las Directrices para la mejora de la legislación y de acuerdo con los servicios digitales de ayuda que ya existan para la aplicación del Programa, como, por ejemplo, el sistema de información TENtec.

#### 4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión para el Mecanismo «Conectar Europa» comprende los importes siguientes:

<b>Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027</b> (cifras en precios actuales – EUR)	
Transporte:	<b>30 615 493 000</b>
<i>En particular:</i>	
Dotación general:	12 830 000 000
Contribución del Fondo de Cohesión:	11 285 493 000
Ayuda para movilidad militar:	6 500 000 000
Energía	<b>8 650 000 000</b>

Tecnologías digitales	<b>3 000 000 000</b>
<b>Total</b>	<b>42 265 493 000</b>

Basándose en la experiencia positiva adquirida con la ejecución del actual programa del MCE, la Comisión propone continuar la aplicación del nuevo programa, en los tres sectores del MCE, con gestión directa por la Comisión Europea y su Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA).

Tal como se indica en la ficha financiera legislativa, el presupuesto propuesto cubrirá todos los gastos operativos necesarios para la ejecución del Programa, así como los gastos en recursos humanos y otros gastos administrativos vinculados a su gestión.

## 5. OTROS ELEMENTOS

### • Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La ejecución del Programa se delegará en la INEA, excepción hecha de determinadas medidas de ayuda al programa que gestionarán directamente las direcciones generales de tutela.

La evaluación intermedia<sup>15</sup> del vigente MCE 2014-2020 indica que *«la gestión directa de las subvenciones del MCE ha resultado ser muy eficaz, con una cartera de proyectos sólida y un competitivo proceso de selección, centrándose en los objetivos normativos de la UE, con una ejecución coordinada y con la participación plena de los Estados miembros. La INEA dispone de un historial muy satisfactorio en lo relativo a la gestión financiera del MCE y a la optimización del presupuesto, especialmente gracias a su flexibilidad para redirigir rápidamente los fondos no utilizados en una medida concreta para financiar nuevas acciones»*.

Se propone por tanto mantener el actual mecanismo de ejecución. No obstante, se efectuarán mejoras en materia de simplificación y flexibilidad.

En comparación con el MCE 2014-2020, se implantará un marco de rendimiento más sencillo pero también más sólido para supervisar la consecución de los objetivos del Programa y su contribución a los objetivos de actuación de la UE. Los indicadores para supervisar la ejecución y los avances del Programa estarán vinculados a lo siguiente:

- Unas redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico, así como la adaptación a las necesidades de la movilidad militar.
- La contribución a la interconectividad y la integración de los mercados, la seguridad del abastecimiento energético y el desarrollo sostenible propiciando la descarbonización; la contribución a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.
- La contribución a la instalación de la infraestructura de conectividad digital en toda la Unión Europea.

Los datos necesarios los recopilará la INEA al ejecutar y evaluar las actuaciones subvencionadas. Con ese fin, las condiciones para solicitar una subvención y el modelo de acuerdo de subvención obligarán a los solicitantes y los beneficiarios a facilitar los datos necesarios.

<sup>15</sup> COM(2018) 66.

La Comisión realizará una evaluación intermedia y una evaluación retrospectiva del Programa con el fin de evaluar su eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido, de conformidad con el artículo 34, apartado 3, del Reglamento Financiero.

La Comisión comunicará las conclusiones de las evaluaciones, acompañadas de sus observaciones, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

#### Artículo 1 - Objeto

Este artículo establece el objeto del Reglamento, que es crear el MCE.

#### Artículo 2 - Definiciones

Este artículo presenta las definiciones relativas al Reglamento.

#### Artículo 3 Objetivos

Este artículo establece el objetivo general del Programa, haciendo hincapié en las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía, y los objetivos específicos de cada sector.

#### Artículo 4 - Presupuesto

Este artículo establece el presupuesto total para el Programa. El presupuesto se reparte entre transporte (incluidas una transferencia del Fondo de Cohesión y ayuda para la movilidad militar procedente de la agrupación en materia de defensa), energía y tecnología digital.

El artículo contiene una disposición para cubrir todos los gastos correspondientes a preparación, seguimiento, control, auditoría, evaluación y otras actividades; estudios necesarios, reuniones de expertos, instrumentos informáticos corporativos y cualquier otra asistencia técnica y administrativa necesaria en relación con la gestión del Programa.

El artículo también establece que los gastos de las acciones pueden ser subvencionables desde el 1 de enero de 2021 en el caso de los primeros programas de trabajo.

El artículo afirma que, con respecto a la transferencia del Fondo de Cohesión en el sector del transporte, las asignaciones nacionales representarán el 70 % de la transferencia total y se respetarán hasta el 31 de diciembre de 2023. Además, dispone que los Estados miembros podrán solicitar que recursos asignados a ellos en régimen de gestión compartida se transfieran al MCE.

#### Artículo 5 - Terceros países asociados al Programa

Este artículo establece las condiciones para la participación de terceros países en el Programa.

#### Artículo 6 - Ejecución y formas de financiación de la Unión

Este artículo dispone que el modo de gestión del MCE es la gestión directa y que, en particular, reviste la forma de subvenciones y contratos públicos, así como de instrumentos financieros dentro de operaciones de financiación mixta. La ejecución del Programa se puede delegar en una agencia ejecutiva.

#### Artículo 7 - Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

Este artículo presenta proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables y señala los criterios específicos de admisibilidad que se les aplican.

#### Artículo 8 - Proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital

Este artículo presenta proyectos de infraestructura de conectividad digital de interés común y expone los criterios específicos de admisibilidad y priorización que deben cumplir para poder recibir ayuda del Programa.

#### Artículo 9 - Acciones admisibles

Este artículo detalla las acciones de cada objetivo específico que pueden optar a una ayuda financiera en virtud del Reglamento.

El artículo prevé un planteamiento flexible para las acciones que, además de abordar un objetivo específico del Programa, contribuyen también a facilitar las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía.

#### Artículo 10 - Sinergias

Este artículo establece las disposiciones aplicables a las acciones sobre las sinergias entre los sectores del Programa mediante programas de trabajo intersectoriales o la cofinanciación de elementos accesorios de una acción, siempre que se cumplan determinadas condiciones establecidas en el artículo.

#### Artículo 11 - Entidades admisibles

Este artículo establece los criterios que han de reunir las personas y las entidades para poder acogerse al Programa. Dispone que los programas de trabajo pueden establecer otras condiciones, como el acuerdo de la propuesta por parte de los Estados miembros.

#### Artículo 12 - Subvenciones

Este artículo dispone que las subvenciones del MCE se concederán y gestionarán de conformidad con el Reglamento Financiero.

#### Artículo 13 - Criterios de adjudicación

Este artículo establece una referencia común para los tres sectores sobre los criterios de adjudicación para la evaluación de una propuesta.

El artículo establece requisitos específicos que permitan tener mejor en cuenta el planteamiento de los corredores en el sector del transporte, principalmente, en su caso, los planes de trabajo de los corredores y los actos de ejecución con arreglo al artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y el dictamen del coordinador europeo competente según lo dispuesto en el artículo 45, apartado 8, de ese mismo Reglamento.

#### Artículo 14 - Porcentajes de cofinanciación

Este artículo establece los porcentajes máximos de cofinanciación aplicables a cada sector. Asimismo, fija los porcentajes máximos de cofinanciación en el caso de programas de trabajo intersectoriales que abarquen más de un sector, con vistas a facilitar las sinergias.

El artículo establece asimismo una excepción relativa a los importes transferidos desde el Fondo de Cohesión.

#### Artículo 15 - Gastos subvencionables

Este artículo establece los criterios sobre costes subvencionables que se aplican además de los criterios establecidos en el artículo 186 del Reglamento Financiero.

#### Artículo 16 – Combinación de subvenciones con otras fuentes de financiación

Este artículo garantiza la posibilidad de utilizar subvenciones en combinación con financiación del Banco Europeo de Inversiones o de los bancos nacionales de fomento u otras instituciones financieras públicas y de desarrollo, así como de instituciones financieras del sector privado y de inversores del sector privado, incluso a través de asociaciones público-privadas.

#### Artículo 17 - Reducción o supresión de las subvenciones

Con el fin de garantizar una buena gestión financiera y mitigar los riesgos asociados con retrasos considerables que pueden darse en el caso de los grandes proyectos de infraestructura, en este artículo se establecen las condiciones para la reducción o la supresión de las subvenciones. El artículo dispone que las subvenciones podrán reducirse o suprimirse si la acción no ha comenzado en el plazo de un año desde la fecha de inicio indicada en el acuerdo de subvención o si la revisión de los avances realizados pone de manifiesto que los retrasos acumulados en la ejecución de la acción son tales que es poco probable que se alcancen sus objetivos.

#### Artículo 18 - Financiación acumulativa, complementaria y combinada

Este artículo garantiza que una acción que haya recibido una contribución en el marco del Programa también podrá recibir una contribución de otro programa de la Unión, siempre que las contribuciones no sufragan los mismos gastos.

Este artículo prevé la posibilidad de que una acción propuesta, que se haya evaluado de forma positiva al amparo del MCE pero que no pueda financiarse debido a restricciones presupuestarias, sea financiada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) o el Fondo de Cohesión.

#### Artículo 19 - Programas de trabajo

Este artículo dispone que el Programa se ejecutará con programas de trabajo adoptados por la Comisión mediante un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen.

#### Artículo 20 - Seguimiento y presentación de informes

Este artículo facilita un vínculo con el anexo en el que pueden encontrarse los indicadores para el seguimiento del programa del MCE. El artículo contempla la posibilidad de que los indicadores se modifiquen mediante un acto delegado. Además, se elaborará un marco de

seguimiento y evaluación para poder evaluar los avances del programa en pos de sus objetivos.

#### Artículo 21 - Evaluación

Este artículo dispone que la Comisión debe realizar una evaluación intermedia y una evaluación retrospectiva del programa y comunicar las conclusiones de las evaluaciones, acompañadas de sus observaciones, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

#### Artículo 22 - Procedimiento de comité

Este artículo crea el Comité de Coordinación del MCE con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011. El artículo especifica que se aplicará el procedimiento de examen previsto en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artículo 23 - Actos delegados

Este artículo prevé que la Comisión adopte actos delegados referentes a las partes I, II, III, IV y V del anexo.

#### Artículo 24 - Ejercicio de la delegación

Este artículo establece disposiciones estándar sobre la delegación de poderes.

#### Artículo 25 - Información, comunicación y publicidad

Este artículo obliga a los beneficiarios de financiación del MCE a asegurar la visibilidad de la financiación de la UE destinada a sus acciones y obliga a la Comisión a informar sobre las acciones y los resultados del MCE.

#### Artículo 26 - Protección de los intereses financieros de la Unión

Este artículo se refiere a las atribuciones de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y el Tribunal de Cuentas Europeo en relación con terceros países asociados al Programa.

#### Artículo 27 - Derogación y disposiciones transitorias

Este artículo deroga el anterior Reglamento del MCE [Reglamento (UE) n.º 1316/2013] y el Reglamento (UE) n.º 283/2014, relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones.

En él se establecen asimismo disposiciones transitorias relativas a las acciones del MCE y a la asistencia técnica y administrativa.

#### Artículo 28 - Entrada en vigor

Este artículo establece que el Reglamento será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.

#### Anexo - Parte I - Indicadores

Esta parte del anexo presenta los indicadores utilizados para el seguimiento de los avances del Programa en relación con sus objetivos generales y específicos.

#### Anexo – Parte II - Porcentajes indicativos para el sector del transporte

Esta parte del anexo recoge los porcentajes indicativos para la distribución de los recursos presupuestarios en el sector del transporte.

#### Anexo - Parte III - Corredores de la red básica de transporte y secciones predeterminadas; secciones predeterminadas en la red global

Esta parte del anexo define la configuración de los corredores de la red básica, incluidas las secciones predeterminadas, y ofrece una lista de las secciones transfronterizas de la red global.

#### Anexo - Parte IV - Determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

Esta parte del anexo establece los criterios y el procedimiento para determinar proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

#### Anexo - Parte V - Proyectos de infraestructura de conectividad digital de interés común

Esta parte del anexo ofrece una lista indicativa de proyectos de conectividad digital predeterminados de interés común.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 172 y 194,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de estimular la creación de empleo, la Unión necesita infraestructuras modernas y de alto rendimiento en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todas sus regiones. Esas conexiones deben contribuir a mejorar la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales. Las redes transeuropeas deben facilitar las conexiones transfronterizas, promover una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuir a una economía social de mercado más competitiva y a la lucha contra el cambio climático.
- (2) El Mecanismo «Conectar Europa» (en adelante, «el Programa») persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica. El Programa debe maximizar las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía, aumentando así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo una optimización de los costes de ejecución.
- (3) El Programa debe tener como objetivo respaldar proyectos para combatir el cambio climático que sean sostenibles desde el punto de vista ambiental y social, y, en su caso, actuaciones de mitigación del cambio climático y de adaptación a él. En concreto, debe reforzarse la contribución del Programa a la consecución de los objetivos del

---

<sup>1</sup> DO C de , p. .

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

Acuerdo de París, los objetivos en materia de clima y energía propuestos para 2030 y el objetivo de descarbonización a largo plazo.

- (4) Como reflejo de la importancia que reviste la lucha contra el cambio climático de acuerdo con los compromisos de la Unión de aplicar el Acuerdo de París y el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el presente Reglamento debe integrar, por tanto, la acción por el clima y procurar la consecución del objetivo global de que el 25 % de los gastos presupuestarios de la UE contribuyan a los objetivos climáticos<sup>3</sup>. Se espera que las acciones del presente Programa aporten el 60 % de la dotación financiera global del Programa a objetivos climáticos, sobre la base, entre otros, de los siguientes marcadores de Río: i) el 100 % para los gastos relativos a infraestructuras ferroviarias, combustibles alternativos, transporte urbano limpio, transporte de electricidad, almacenamiento de electricidad, redes inteligentes, transporte de CO<sub>2</sub> y energías renovables; ii) el 40 % para vías navegables interiores y transporte multimodal, e infraestructuras de gas, si con ello se posibilita un mayor uso del hidrógeno o el biometano renovables. Durante la preparación y ejecución del Programa se determinarán las acciones pertinentes, que se examinarán de nuevo en el contexto de las evaluaciones y revisiones correspondientes. Con el fin de evitar que las infraestructuras sean vulnerables a posibles efectos a largo plazo debidos al cambio climático y para garantizar que el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de los proyectos se incluye en la evaluación económica de estos, procede que los proyectos respaldados por el Programa incorporen, en su caso, medidas de reducción del impacto del cambio climático, con arreglo a unas orientaciones de la Comisión que sean coherentes con las que haya elaborado para otros programas de la Unión.
- (5) Con el objetivo de cumplir las obligaciones informativas establecidas en el artículo 11, letra c), de la Directiva (UE) 2016/2284, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE, con respecto a la utilización de los fondos de la Unión para respaldar las medidas adoptadas con el fin de cumplir los objetivos de esa Directiva, procede efectuar un seguimiento de los gastos vinculados a la reducción de las emisiones o de los contaminantes atmosféricos en virtud de esa Directiva.
- (6) Un objetivo importante de este Programa es lograr un incremento de las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía. A tal fin, el Programa debe contemplar la adopción de programas de trabajo intersectoriales que puedan abordar ámbitos de intervención específicos, por ejemplo en lo que se refiere a la movilidad conectada y automatizada o los combustibles alternativos. Además, el Programa debe permitir, en cada sector, que puedan considerarse admisibles algunos componentes accesorios de otro sector, cuando tal enfoque aumente el beneficio socioeconómico de la inversión. Conviene incentivar las sinergias entre sectores mediante los criterios de adjudicación que se utilicen para la selección de las medidas.
- (7) Las orientaciones para la red transeuropea de transporte (RTE-T) establecidas en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup> (en adelante,

<sup>3</sup> COM(2018) 321, página 13.

<sup>4</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.)

«las orientaciones para la RTE-T») determinan la infraestructura de la RTE-T, especifican los requisitos que esta debe cumplir y dictan las medidas para su aplicación. Las orientaciones prevén en particular la finalización de la red básica a más tardar en 2030 con la creación de nuevas infraestructuras y la mejora y la modernización sustanciales de las ya existentes.

- (8) Para alcanzar los objetivos establecidos en las orientaciones de la RTE-T, es necesario apoyar con carácter prioritario los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes y velar, en su caso, por que las acciones subvencionadas sean coherentes con los planes de trabajo de los corredores elaborados con arreglo al artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y al desarrollo global de la red en lo tocante a rendimiento e interoperabilidad.
- (9) Con objeto de reflejar los crecientes flujos de transporte y la evolución de la red, procede adaptar la armonización de los corredores de la red básica y de sus secciones predeterminadas. Con el fin de mantener la coherencia y la eficacia del desarrollo y la coordinación de los corredores, conviene que estas adaptaciones sean proporcionadas. Por ese motivo, la longitud de los corredores de la red básica no debe aumentarse en más de un 15 %.
- (10) Es necesario promover inversiones en favor de una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico en toda la Unión. En 2017, la Comisión presentó<sup>5</sup> «Europa en movimiento», un conjunto de iniciativas de amplio alcance para conseguir un tráfico más seguro, fomentar una tarificación vial inteligente, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, la contaminación atmosférica y la congestión, promover la movilidad conectada y autónoma, y asegurar unas condiciones y tiempos de descanso adecuados para los trabajadores. Conviene que estas iniciativas vayan acompañadas de una ayuda financiera de la Unión, en su caso mediante el presente Programa.
- (11) Las orientaciones de la RTE-T requieren, en lo relativo a las nuevas tecnologías y la innovación, que la RTE-T propicie la descarbonización de todos los modos de transporte, tanto mediante la estimulación de la eficiencia energética como con la utilización de combustibles alternativos. La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup> establece un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en la Unión con el objetivo de reducir lo más posible la dependencia del petróleo y de mitigar los efectos medioambientales del transporte, y exige que los Estados miembros garanticen la existencia de puntos de recarga y de repostaje accesibles al público de aquí al 31 de diciembre de 2025. Tal como se indica en las propuestas de la Comisión<sup>7</sup> de noviembre de 2017, es necesario un conjunto completo de medidas para el fomento de la movilidad con bajas emisiones que incluya apoyo financiero cuando las condiciones del mercado no ofrezcan el incentivo suficiente.

---

<sup>5</sup> Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»; COM(2017) 283.

<sup>6</sup> Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

<sup>7</sup> Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones. Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores»; COM(2017) 675.

- (12) En el contexto de su Comunicación «Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean»<sup>8</sup> (Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia), la Comisión ha señalado que, gracias a los vehículos automatizados y los sistemas de conectividad avanzados, los vehículos serán más seguros, más fáciles de compartir y más accesible para todos los ciudadanos, incluidos los que actualmente pueden verse apartados de los servicios de movilidad, como los mayores y las personas con discapacidad. En este contexto, la Comisión también ha propuesto un «EU Strategic Action Plan on Road safety» (Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial) y la revisión de la Directiva 2008/96, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- (13) Para ayudar a la conclusión de los proyectos de transporte en las zonas menos desarrolladas de la red, una dotación del Fondo de Cohesión debe transferirse al Programa para financiar proyectos de transporte en los Estados miembros que pueden optar a la financiación de dicho Fondo. En una fase inicial y dentro de un límite del 70 % de la dotación transferida, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. El 30 % restante de la dotación transferida debe asignarse de forma competitiva a proyectos ubicados en los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión, dando prioridad a los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes. La Comisión debe apoyar a los Estados miembros que pueden optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que se esfuerzan por elaborar una cartera adecuada de proyectos, en particular fortaleciendo la capacidad institucional de las administraciones públicas pertinentes.
- (14) A raíz de la Comunicación conjunta sobre la mejora de la movilidad militar en la Unión Europea, publicada en noviembre de 2017<sup>9</sup>, el Plan de acción sobre movilidad militar, adoptado el 28 de marzo de 2018 por la Comisión y la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad<sup>10</sup>, ha puesto de relieve que la política de infraestructuras de transporte ofrece una clara oportunidad de aumentar las sinergias entre las necesidades de defensa y la RTE-T. El Plan de acción indica que, para mediados de 2018, se invitará al Consejo a estudiar y validar las necesidades militares en relación con las infraestructuras de transporte y que, de aquí a 2019, los servicios de la Comisión señalarán las partes de la red transeuropea de transporte aptas para el transporte militar, incluidas las mejoras necesarias de la infraestructura existente. La financiación de la Unión para la aplicación de los proyectos de doble uso debe realizarse mediante el Programa sobre la base de programas de trabajo específicos que especifiquen los requisitos aplicables definidos en el contexto del Plan de acción.
- (15) En su Comunicación «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea»<sup>11</sup>, la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte de esas regiones y la necesidad de proporcionar financiación de la Unión para satisfacerlas, incluso a través del Programa.

---

<sup>8</sup> COM(2018) 293.

<sup>9</sup> JOIN(2017) 41.

<sup>10</sup> JOIN(2018) 5.

<sup>11</sup> COM(2017) 623.

- (16) Teniendo presentes las cuantiosas necesidades de inversión para avanzar hacia la realización de la red básica de la RTE-T de aquí a 2030 (estimadas en 350 000 millones EUR en el período 2021-2027) y de la red global de la RTE-T de aquí a 2050, así como las inversiones urbanas y en materia de descarbonización y digitalización (estimadas en 700 000 millones EUR en el período 2021-2027), procede utilizar los distintos programas e instrumentos de financiación de la Unión con la mayor eficacia posible y maximizar así el valor añadido de las inversiones respaldadas por la Unión. Este objetivo podría lograrse mediante un proceso racionalizado de inversión que propicie la visibilidad de la cartera de proyectos de transporte y la coherencia de los programas pertinentes de la Unión, principalmente el Mecanismo «Conectar Europa», el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU. En particular, deben tenerse en cuenta, en su caso, las condiciones propicias señaladas en el anexo IV del Reglamento (UE) XXX [Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo y Migración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Gestión de las Fronteras («CPR»)].
- (17) El Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup> determina las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben llevarse a la práctica para cumplir los objetivos de la Unión en materia de política energética y climática; señala proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo estas prioridades, y dispone medidas en el campo de la concesión de permisos, la participación y regulación públicas para acelerar y/o facilitar la ejecución de esos proyectos, incluidos los criterios de idoneidad que deben cumplir para recibir ayuda financiera de la Unión.
- (18) La Directiva [refundición de la Directiva sobre energías renovables] hace hincapié en la necesidad de crear un marco en el que se haga un mayor uso de los fondos de la Unión, con una referencia explícita a las actuaciones de apoyo a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.
- (19) Mientras que la realización de la infraestructura de la red sigue siendo la prioridad para lograr el desarrollo de las energías renovables, la integración de la cooperación transfronteriza con respecto a estas energías refleja el enfoque adoptado en la iniciativa «Energía limpia para todos los europeos», con la responsabilidad colectiva de alcanzar un objetivo ambicioso para las energías renovables en 2030, y un contexto de actuación modificado que persigue unos objetivos ambiciosos sobre descarbonización a largo plazo.
- (20) Teniendo presente el programa de descarbonización de la Unión, es fundamental contar con tecnologías de base innovadoras que permitan la transición hacia sistemas energéticos y de movilidad hipocarbónicos y mejoren la seguridad del suministro. En particular, en su Comunicación de 23 de noviembre de 2017 titulada «Reforzar las redes energéticas de Europa»<sup>13</sup>, la Comisión destacó que el papel de la electricidad,

<sup>12</sup> Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga la Decisión n.º 1364/2006/CE y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 y (CE) n.º 715/2009 (DO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

<sup>13</sup> COM(2017) 718.

ámbito en el que las energías renovables supondrán la mitad de la generación eléctrica de aquí a 2030, consistirá cada vez más en impulsar la descarbonización de los sectores dominados hasta ahora por los combustibles fósiles, como el transporte, la industria y la calefacción y refrigeración y que, en consecuencia, la política de infraestructuras energéticas transeuropeas se centra cada vez más en los proyectos de interconexiones eléctricas, almacenamiento de electricidad y redes inteligentes. Para respaldar los objetivos de descarbonización de la Unión, debe prestarse la consideración y concederse la prioridad debidas a las tecnologías y los proyectos que contribuyan a la transición hacia una economía hipocarbónica. La Comisión tratará de aumentar el número de proyectos transfronterizos de redes inteligentes, almacenamiento innovador y transporte de dióxido de carbono que podrán recibir ayuda al amparo del Programa.

- (21) La consecución del mercado único digital depende de la infraestructura de conectividad digital subyacente. La digitalización de la industria europea y la modernización de sectores como el transporte, la energía, la sanidad y la administración pública dependen del acceso universal a unas redes fiables, asequibles y de alta y muy alta capacidad. La conectividad digital se ha convertido en uno de los factores decisivos para colmar las diferencias económicas, sociales y territoriales, apoyar la modernización de las economías locales y respaldar la diversificación de las actividades económicas. Procede adaptar el alcance de la intervención del Programa en el ámbito de la infraestructura de conectividad digital a fin de reflejar su creciente importancia para la economía y la sociedad en general. Por consiguiente, es necesario presentar los proyectos de infraestructura de conectividad digital de interés común necesarios para alcanzar los objetivos del mercado único digital de la Unión, y derogar el Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>14</sup>.

La Comunicación titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit»<sup>15</sup> (la Estrategia de la sociedad del Gigabit) establece los objetivos estratégicos para 2025 con vistas a optimizar las inversiones en infraestructuras de conectividad digital. La Directiva (UE) 2018/XXX [Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas] aspira, entre otras cosas, a crear un entorno normativo que incentive las inversiones privadas en las redes de conectividad digital. Resulta evidente, no obstante, que la instalación de las redes seguirá siendo comercialmente inviable en numerosas zonas de la Unión, debido a factores tales como la lejanía, las características específicas territoriales o geográficas, la baja densidad de población u otros factores socioeconómicos. El Programa debe adaptarse, pues, para contribuir a la consecución de estos objetivos estratégicos presentados en la Estrategia de la sociedad del Gigabit y complementar la ayuda proporcionada para la instalación de redes de muy alta capacidad por otros programas, en concreto el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU.

- (22) Mientras que todas las redes de conectividad digital que están conectadas a internet son intrínsecamente transeuropeas, debido principalmente al funcionamiento de las aplicaciones y servicios que ellas hacen posible, es conveniente que la prioridad de la ayuda concedida con el Programa se preste a las acciones que tengan un efecto

---

<sup>14</sup> Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones y por el que se deroga la Decisión n.º 1336/97/CE (DO L 86 de 21.3.2014, p. 14).

<sup>15</sup> COM(2016) 587.

previsto máximo sobre el mercado único digital, mediante su armonización con los objetivos de la Comunicación sobre la estrategia de la sociedad del gigabit, y sobre la transformación digital de la economía y la sociedad, teniendo en cuenta las deficiencias del mercado y las dificultades de aplicación observadas.

- (23) Las escuelas, las universidades, las bibliotecas, las administraciones locales, regionales o nacionales, los principales proveedores de servicios públicos, los hospitales y centros médicos, los nudos de transporte y las empresas intensivas en digitalización son entidades y lugares que pueden propiciar importantes avances socioeconómico en la zona en la que estén ubicados. Tales motores socioeconómicos deben situarse a la vanguardia de la conectividad de gigabit para que los ciudadanos, empresas y entidades locales europeos puedan acceder a los mejores servicios y aplicaciones. El Programa debe facilitar el acceso de estos motores socioeconómicos a la conectividad de gigabit con vistas a maximizar sus efectos inducidos positivos sobre la economía y la sociedad en sentido amplio, incluso generando una mayor demanda de conectividad y servicios.
- (24) Además, aprovechando el éxito de la iniciativa WiFi4EU, el Programa debe mantener su apoyo al suministro de conectividad inalámbrica local, gratuita y de gran calidad, en los centros de vida pública local, entre ellos las entidades que tienen encomendada una misión pública, como las autoridades públicas y los proveedores de servicios públicos, y en los espacios al aire libre accesibles al público general, con el objetivo de promover la visión digital de la Unión en las entidades locales.
- (25) La viabilidad de los servicios digitales de próxima generación previstos, como los servicios y aplicaciones de la internet de las cosas, que se prevé que aporten beneficios importantes en diversos sectores y a la sociedad en su conjunto, requerirá una cobertura transfronteriza ininterrumpida con redes 5G, con vistas a hacer posible que los usuarios y los objetos se mantengan conectados mientras se hallan en movimiento. No obstante, las hipótesis de reparto de costes para el despliegue de la tecnología 5G en estos sectores siguen estando poco claras y los riesgos que se percibe que puede entrañar el despliegue comercial en algunos ámbitos clave son muy elevados. Se prevé que los corredores viarios y las conexiones ferroviarias sean ámbitos clave para la primera fase de las nuevas aplicaciones en materia de movilidad conectada y, por consiguiente, constituyen proyectos transfronterizos vitales para que sean financiados con este Programa.
- (26) Los territorios carentes de conexión en todas las zonas de la Unión, incluidas las centrales, representan cuellos de botella y posibilidades sin explotar para el mercado único digital. En la mayoría de las zonas rurales y remotas, la conectividad a internet de gran calidad puede desempeñar un papel fundamental en la prevención de la brecha digital, el aislamiento y la despoblación al reducir el coste de la entrega de los bienes y servicios y compensar parcialmente el alejamiento. La conectividad a internet de alta calidad es necesaria para lograr nuevas oportunidades económicas, como la agricultura de precisión o el desarrollo de la bioeconomía en las zonas rurales. El Programa debe contribuir a proporcionar a todos los hogares europeos, rurales o urbanos, una conectividad fija o inalámbrica de muy alta capacidad, centrándose en las instalaciones respecto de las cuales se observa un grado de deficiencia de mercado, que puede paliarse con subvenciones de baja intensidad. Para ello, conviene que el Programa aspire a lograr una amplia cobertura de los hogares y los territorios, ya que no resulta económico solucionar posteriormente las carencias de una zona que ya disfrute de cobertura.

- (27) El despliegue de redes troncales de comunicaciones electrónicas, incluso con cables submarinos que conecten territorios europeos a terceros países en otros continentes o que conecten islas o territorios de ultramar europeos con el continente, es necesario para proporcionar la redundancia exigida por estas infraestructuras de vital importancia y para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión. No obstante, ese tipo de proyectos suelen ser comercialmente inviables sin ayuda pública.
- (28) Las acciones que contribuyan a proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital deben utilizar la tecnología mejor adaptada al proyecto de que se trate, proponiendo al mismo tiempo el mejor equilibrio entre tecnologías de punta en términos de capacidad de flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red y rentabilidad, y deben priorizarse por medio de programas de trabajo que tengan en cuenta criterios establecidos en el presente Reglamento. Con vistas a maximizar los beneficios socioeconómicos y medioambientales, el despliegue de redes de muy alta capacidad puede incluir infraestructuras pasivas. Al priorizar las actuaciones, deben tenerse en cuenta los posibles efectos inducidos positivos en términos de conectividad, por ejemplo, si la realización de un proyecto puede mejorar la justificación empresarial para futuras realizaciones que conduzcan a una mayor cobertura de territorios y de población de determinadas zonas que hayan permanecido sin cobertura hasta entonces.
- (29) La Unión ha creado su propia tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PTN) por satélite (EGNOS/Galileo) y su propio sistema de observación de la Tierra (Copérnico). EGNOS/Galileo y Copérnico ofrecen servicios avanzados que aportan importantes beneficios económicos a los usuarios públicos y privados. Por lo tanto, toda infraestructura digital, de transporte o energética financiada por el Programa que utilice la tecnología PNT o los servicios de observación de la Tierra debe ser técnicamente compatible con EGNOS/Galileo y Copérnico.
- (30) Los resultados positivos de la primera convocatoria de propuestas de financiación mixta puesta en marcha en 2017 en el marco del programa actual han confirmado la pertinencia y el valor añadido de la utilización de subvenciones de la UE para combinarlas con financiación del Banco Europeo de Inversiones o los bancos nacionales de fomento u otras instituciones financieras públicas y de desarrollo, así como de instituciones financieras del sector privado y de inversores del sector privado, incluso a través de asociaciones público-privadas. Por consiguiente, conviene que el Programa siga contemplando la posibilidad de poner en marcha convocatorias específicas que permitan combinar subvenciones de la UE con otras fuentes de financiación.
- (31) Los objetivos de actuación del presente Programa también se abordarán mediante instrumentos financieros y garantías presupuestarias en el marco de la ventana o ventanas de actuación [...] del Fondo InvestEU. Las acciones del Programa deben utilizarse para corregir de forma proporcionada deficiencias del mercado o situaciones de inversión inferiores a las óptimas, sin duplicar ni desplazar la financiación privada, y deben poseer un claro valor añadido europeo.
- (32) Con el fin de favorecer un desarrollo integrado del ciclo de innovación, es necesario garantizar la complementariedad entre las soluciones innovadoras creadas en el contexto de los programas marco de investigación e innovación de la Unión y las soluciones innovadoras utilizadas con el apoyo del Mecanismo «Conectar Europa».

Con este fin, las sinergias con Horizonte Europa deben garantizar que: a) las necesidades de investigación e innovación en los ámbitos de los sectores digital, del transporte y de la energía de la UE se determinen y establezcan durante el proceso de planificación estratégica de Horizonte Europa; b) el Mecanismo «Conectar Europa» respalde la instalación y el despliegue a gran escala de tecnologías y soluciones innovadoras en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, de energía y digitales, en particular las resultantes de Horizonte Europa; c) se facilite el intercambio de información y datos entre Horizonte Europa y el Mecanismo «Conectar Europa», por ejemplo haciendo hincapié en tecnologías de Horizonte Europa con una gran aptitud para el mercado de las que pueda hacerse un mayor uso mediante el Mecanismo «Conectar Europa».

- (33) El presente Reglamento establece una dotación financiera para todo el período 2021-2027 que debe constituir el importe de referencia privilegiado, con arreglo a [hay que actualizar la referencia como convenga según el nuevo acuerdo interinstitucional: punto 17 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera<sup>16</sup>, para el Parlamento Europeo y el Consejo durante el procedimiento presupuestario anual].
- (34) A nivel de la Unión, el Semestre Europeo de coordinación de las políticas económicas es el marco para señalar las prioridades nacionales de reforma y hacer un seguimiento de su aplicación. Los Estados miembros crean sus propias estrategias nacionales de inversión plurianuales en apoyo de estas prioridades de reforma. Estas estrategias deben presentarse junto con los programas nacionales de reforma anuales como medio para esbozar y coordinar proyectos de inversión prioritarios que vayan a recibir financiación nacional o de la Unión. También deben servir para utilizar la financiación de la Unión de modo coherente y maximizar el valor añadido de la ayuda financiera que se reciba, principalmente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión, la Función Europea de Estabilización de las Inversiones, el Fondo InvestEU y el Mecanismo «Conectar Europa», según proceda. La ayuda financiera también debe utilizarse de manera coherente con los planes de la Unión y nacionales sobre energía y clima, según proceda.
- (35) Las normas financieras horizontales adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la base del artículo 322 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea son aplicables al presente Reglamento. Estas normas se establecen en el Reglamento Financiero y determinan en particular el procedimiento para elaborar y ejecutar el presupuesto mediante subvenciones, contratos públicos, premios y aplicación indirecta, y prevén controles de la responsabilidad de los agentes financieros. Las normas adoptadas sobre la base del artículo 322 del TFUE también tienen por objeto la protección del presupuesto de la Unión en caso de deficiencias generalizadas del Estado de Derecho en los Estados miembros, dado que el respeto del Estado de Derecho es una condición previa fundamental para una buena gestión financiera y una financiación efectiva de la UE.
- (36) Los tipos de financiación y los métodos de ejecución del presente Reglamento deben escogerse según su capacidad para alcanzar los objetivos específicos de las acciones y para ofrecer resultados, teniendo en cuenta, en particular, los costes de los controles, la carga administrativa y el riesgo previsto de incumplimiento. También deben tenerse

---

<sup>16</sup> DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

presentes la utilización de cantidades fijas, cantidades a tanto alzado y costes unitarios, y la financiación no vinculada a los costes a que se refiere el artículo 125, apartado 1, del Reglamento Financiero.

- (37) Los terceros países que sean miembros del Espacio Económico Europeo (EEE) pueden participar en programas de la Unión en el marco de la cooperación establecida al amparo del acuerdo sobre el EEE, que prevé la aplicación de los programas por medio de una decisión en virtud de dicho acuerdo. También pueden participar sobre la base de otros instrumentos jurídicos. Procede establecer en el presente Reglamento una disposición específica que otorgue los derechos y el acceso necesarios al ordenador competente, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y al Tribunal de Cuentas Europeo para ejercer plenamente sus competencias respectivas.
- (38) El Reglamento Financiero establece las normas aplicables a la concesión de subvenciones. Con objeto de tener en cuenta la especificidad de las acciones que respalda el Programa y garantizar una ejecución coherente entre los sectores cubiertos por este, es necesario facilitar indicaciones adicionales sobre la admisibilidad y los criterios de concesión.
- (39) De conformidad con el Reglamento Financiero, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>17</sup>, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2988/95 del Consejo<sup>18</sup>, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo<sup>19</sup> y el Reglamento (UE) 2017/193 del Consejo<sup>20</sup>, los intereses financieros de la Unión deben protegerse con medidas proporcionadas, como la prevención, detección, corrección e investigación de irregularidades y fraudes, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas. En particular, de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 y el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) puede llevar a cabo investigaciones administrativas, incluidos controles y verificaciones *in situ*, con el fin de establecer la posible existencia de fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que vaya en detrimento de los intereses financieros de la Unión. De conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939, la Fiscalía Europea puede investigar y perseguir el fraude y otros delitos que afecten a los intereses financieros de la Unión, tal como establece la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21</sup>. De conformidad con el Reglamento Financiero, toda persona o entidad que reciba fondos de la Unión debe cooperar plenamente en la protección de los intereses financieros de esta, conceder los derechos y el acceso necesarios a la Comisión, la OLAF, la Fiscalía

---

<sup>17</sup> Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

<sup>18</sup> Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas (DO L 312 de 23.12.1995, p. 1).

<sup>19</sup> Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

<sup>20</sup> Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo, de 12 de octubre de 2017, por el que se establece una cooperación reforzada para la creación de la Fiscalía Europea (DO L 283 de 31.10.2017, p. 1).

<sup>21</sup> Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2017, sobre la lucha contra el fraude que afecta a los intereses financieros de la Unión a través del Derecho penal (DO L 198 de 28.7.2017, p. 29).

Europea y el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) y garantizar que las terceras partes implicadas en la ejecución de los fondos de la Unión concedan derechos equivalentes.

- (40) De conformidad con [la referencia debe actualizarse según corresponda conforme a la nueva decisión sobre los PTU: artículo 94 de la Decisión 2013/755/UE del Consejo<sup>22</sup>], las personas y entidades establecidas en los países y territorios de ultramar (PTU) pueden optar a la financiación, conforme a las normas y los objetivos del Programa y a los posibles acuerdos aplicables al Estado miembro del que dependa el país o territorio de ultramar de que se trate.
- (41) La Unión debe buscar la coherencia y las sinergias con los programas de las políticas exteriores, incluida la asistencia a la preadhesión derivada de los compromisos adquiridos en el contexto de la Comunicación «Una perspectiva creíble de ampliación y un mayor compromiso de la UE con los Balcanes Occidentales»<sup>23</sup>.
- (42) Cuando terceros países o entidades establecidas en terceros países participen en acciones que contribuyan a proyectos de interés común o a proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, procede que la ayuda financiera solo se facilite si es indispensable para la consecución de los objetivos de esos proyectos.
- (43) Con arreglo a lo dispuesto en los apartados 22 y 23 del Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016<sup>24</sup>, es necesario evaluar el presente Programa sobre la base de la información recogida según requisitos específicos de seguimiento, evitando al mismo tiempo la reglamentación excesiva y cargas administrativas a los Estados miembros. Conviene que las evaluaciones sean efectuadas por la Comisión y comunicadas al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto en los objetivos generales del Programa.
- (44) Con objeto de notificar el avance del Programa en la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el presente Reglamento, deben aplicarse medidas adecuadas de seguimiento e información, incluidos los indicadores. Este sistema de información sobre los resultados debe garantizar que los datos para el seguimiento de la ejecución del Programa y sus resultados se recopilan de manera eficiente, efectiva y oportuna. Con el fin de recopilar datos pertinentes para el Programa, es preciso imponer unos requisitos informativos proporcionados a los beneficiarios de fondos de la Unión.
- (45) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, procede conferir competencias de ejecución a la Comisión sobre la adopción de los programas de trabajo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>.
- (46) Con objeto de adaptar, en su caso, los indicadores utilizados para el seguimiento del Programa, los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados a cada

---

<sup>22</sup> DO L 344 de 19.12.2013, p. 1

<sup>23</sup> COM(2018) 65.

<sup>24</sup> Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016; DO L 123 de 12.5.2006, p. 1.

<sup>25</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

objetivo específico en el sector del transporte y la definición de los corredores de la red básica de transporte, conviene delegar en la Comisión la competencia de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión, con respecto a las modificaciones de las partes I, II y III del anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante el trabajo preparatorio, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (47) Por razones de claridad, procede derogar los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014. No obstante, deben mantenerse los efectos del artículo 29 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013, que modifica el anexo del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> en lo relativo a la lista de corredores de mercancías.
- (48) Con objeto de posibilitar la oportuna adopción de los actos de ejecución previstos en el presente Reglamento, es necesario que este entre en vigor inmediatamente después de su publicación.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 1* *Objeto*

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» («Programa»).

Establece los objetivos del Programa, el presupuesto para el período 2021-2027, las formas de financiación de la Unión y las normas para la concesión de dicha financiación.

#### *Artículo 2* *Definiciones*

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «acción», cualquier actividad que se considere independiente desde el punto de vista financiero y técnico, que esté delimitada cronológicamente y que sea necesaria para realizar un proyecto;
- b) «combustibles alternativos», los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2014/94/UE;

---

<sup>26</sup> Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

- c) «país asociado», un tercer país que sea parte en un acuerdo con la Unión que prevea su participación en el Programa de conformidad con el artículo 5;
- d) «operación de financiación mixta», una acción apoyada por el presupuesto de la UE, incluido en el marco de mecanismos de financiación mixta conforme a lo dispuesto en el artículo [2, apartado 6], del Reglamento (UE, Euratom) 2018/XXX (el «Reglamento Financiero»), que combina formas de ayuda no reembolsable o instrumentos financieros con cargo al presupuesto de la UE con formas de ayuda reembolsable de instituciones de desarrollo u otras instituciones financieras públicas, así como de instituciones financieras comerciales e inversores;
- e) «red global», las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- f) «red básica», las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- g) «corredores de la red básica», instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica con arreglo a lo dispuesto en el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y cuya lista figura en la parte III del anexo del presente Reglamento;
- h) «proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables», un proyecto seleccionado o que sea apto para ser seleccionado en el marco de un acuerdo de cooperación o cualesquiera otros tipos de acuerdos entre los Estados miembros o de acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se define en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/82/CE, para la planificación o el despliegue de energías renovables, de conformidad con los criterios que figuran en la parte IV del anexo del presente Reglamento;
- i) «infraestructura de conectividad digital», las redes de muy alta capacidad, los sistemas 5G, la conectividad inalámbrica local de muy alta calidad, las redes troncales y las plataformas digitales operativas directamente conectadas con infraestructuras de transporte y energéticas;
- j) «sistemas 5G», un conjunto de elementos de infraestructura digital basados en normas acordadas a escala mundial para las tecnologías de las comunicaciones móviles e inalámbricas utilizadas para servicios de conectividad y de valor añadido con características avanzadas de rendimiento, tales como una capacidad y una velocidad de transmisión de datos muy altas, baja latencia, alta fiabilidad o que soportan un número elevado de dispositivos conectados;
- k) «corredor 5G», una vía de transporte, viaria o ferroviaria, totalmente cubierta con infraestructura de conectividad digital y en particular sistemas 5G, que permita la prestación ininterrumpida de servicios digitales que actúen en sinergia, tales como la movilidad conectada y automatizada o servicios similares de movilidad inteligente para los ferrocarriles;
- l) «plataformas digitales operativas conectadas directamente con infraestructuras de transporte y energéticas», recursos físicos y virtuales de las tecnologías de la información y las comunicaciones («TIC») que funcionan sobre la infraestructura de las comunicaciones y que soportan el flujo, el almacenamiento, el tratamiento y el análisis de datos de las infraestructuras de transporte o energéticas;
- m) «proyecto de interés común», un proyecto mencionado en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 o el Reglamento (UE) n.º 347/2013, o en el artículo 8 del presente Reglamento;

- n) «estudios», las actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, como los estudios preliminares, de cartografía, de viabilidad, de evaluación, de prueba y de validación, incluso en forma de programa informático, así como cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar un proyecto y la toma de decisiones respecto a su financiación, como el reconocimiento de los emplazamientos afectados y la preparación del plan financiero;
- o) «motores socioeconómicos», las entidades que por su misión, naturaleza o ubicación pueden generar, directa o indirectamente, importantes beneficios socioeconómicos a los ciudadanos, las empresas y las entidades locales que estén situados en los alrededores;
- p) «tercer país», todo país que no sea miembro de la Unión;
- q) «redes de muy alta capacidad», las redes de muy alta capacidad que se definen en el artículo [2 (XX)] de la Directiva (UE) 2018/XXX [Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas];
- r) «obras», la adquisición, el suministro y la implantación de componentes, sistemas y servicios, incluidos los programas informáticos, la realización de actividades de desarrollo, construcción e instalación relacionadas con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto.

### *Artículo 3*

#### *Objetivos*

1. El Programa tiene por objetivo general desarrollar y modernizar las redes transeuropeas en los ámbitos digital, del transporte y de la energía y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, teniendo en cuenta los compromisos de descarbonización a largo plazo y haciendo hincapié en las sinergias entre los sectores.
2. El Programa persigue los siguientes objetivos específicos:
  - a) En el sector del transporte:
    - i) contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico;
    - ii) adaptar las redes RTE-T a las necesidades de la movilidad militar.
  - b) En el sector de la energía, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común sobre una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización y garantizando la seguridad del abastecimiento, y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.
  - c) En el sector digital, contribuir al despliegue de redes digitales de muy alta capacidad y sistemas 5G, al aumento de la resiliencia y capacidad de las redes troncales digitales en territorios de la UE enlazándolas con territorios vecinos, así como a la digitalización de las redes de transporte y energía.

*Artículo 4*  
*Presupuesto*

1. La dotación financiera para la ejecución del Programa durante el período 2021-2027 será de 42 265 493 000 EUR en precios corrientes.
2. La distribución de este importe será la siguiente:
  - a) hasta 30 615 493 000 EUR para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), de los cuales:
    - i) 12 830 000 000 EUR procedentes del grupo de inversiones estratégicas europeas;
    - ii) 11 285 493 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del presente Reglamento únicamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;
    - iii) 6 500 000 000 EUR procedentes del grupo de defensa para el objetivo específico mencionado en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii);
  - b) hasta 8 650 000 000 EUR para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra b), de los cuales hasta un 10 % para proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables;
  - c) hasta 3 000 000 000 EUR para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra c).
3. La Comisión no se desviará del importe mencionado en el apartado 2, letra a), inciso ii).
4. El importe a que se refiere el apartado 1 podrá dedicarse a la asistencia técnica y administrativa para la ejecución del Programa y a las orientaciones específicas del sector, a saber, actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación, incluidos los sistemas informáticos institucionales. Este importe también podrá utilizarse para financiar medidas de acompañamiento que apoyen la preparación de los proyectos.
5. Los compromisos presupuestarios para acciones que abarquen más de un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento Financiero, los gastos relativos a acciones que resulten de proyectos incluidos en el primer programa de trabajo podrán ser subvencionables a partir del 1 de enero de 2021.
7. El importe transferido del Fondo de Cohesión se aplicará de acuerdo con el presente Reglamento, supeditado a lo dispuesto en el apartado 8 y sin perjuicio del artículo 14, apartado 2, letra b).
8. Con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, el 30 % de ellos se pondrán inmediatamente a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación de dicho Fondo para financiar proyectos de infraestructuras de transporte con arreglo al presente Reglamento, dando prioridad a los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes. Hasta el 31 de diciembre de 2023, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión con respecto al 70 % de los recursos transferidos. A partir del 1 de enero de 2024, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de

infraestructura de transporte se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transporte con arreglo al presente Reglamento.

9. Los recursos asignados a los Estados miembros en el marco de la gestión compartida podrán transferirse al Programa si estos así lo solicitan. La Comisión ejecutará estos recursos directamente, de conformidad con el [artículo 62, apartado 1, letra a)], del Reglamento Financiero, o indirectamente, de conformidad con la letra c) de dicho artículo. En la medida de lo posible dichos recursos se utilizarán en beneficio del Estado miembro de que se trate.

#### *Artículo 5*

##### *Terceros países asociados al Programa*

1. El Programa estará abierto a la participación de los terceros países siguientes:
  - a) los países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) que son miembros del Espacio Económico Europeo (EEE), con arreglo a las condiciones establecidas en el Acuerdo EEE;
  - b) los países adherentes, los candidatos y los candidatos potenciales, conforme a los principios generales y los términos y las condiciones generales de participación de dichos países en los programas de la Unión establecidos en los respectivos acuerdos marco y decisiones del Consejo de Asociación, o en acuerdos similares, y de conformidad con las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;
  - c) los países cubiertos por la política europea de vecindad, conforme a los principios generales y a los términos y las condiciones generales de participación de dichos países en los programas de la Unión establecidos en los respectivos acuerdos marco y decisiones del Consejo de Asociación, o en acuerdos similares, y de conformidad con las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;
  - d) otros terceros países, con arreglo a las condiciones establecidas en un acuerdo específico que estipule la participación del tercer país en cualquier programa de la Unión, siempre que el acuerdo:
    - garantice un equilibrio justo en cuanto a las contribuciones y beneficios del tercer país que participe en los programas de la Unión;
    - establezca las condiciones de participación en los programas, entre ellas el cálculo de las contribuciones financieras a los diferentes programas y sus costes administrativos; estas contribuciones se considerarán ingresos afectados de conformidad con el artículo [21, apartado 5], del Reglamento Financiero;
    - no confiera al tercer país poder decisorio sobre el programa;
    - garantice los derechos de la Unión para asegurar una buena gestión financiera y proteger sus intereses financieros.
2. No podrán recibir ayuda financiera en virtud del presente Reglamento ni los terceros países contemplados en el apartado 1 ni las entidades establecidas en esos países, salvo cuando ello sea indispensable para la consecución de los objetivos de un

determinado proyecto de interés común y en las condiciones establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19.

#### *Artículo 6*

##### *Ejecución y formas de financiación de la Unión*

1. El Programa se ejecutará mediante gestión directa de conformidad con el Reglamento Financiero o mediante gestión indirecta con los organismos mencionados en el artículo [61, apartado 1, letra c)], del Reglamento Financiero.
2. El Programa podrá proporcionar financiación en cualquiera de las formas establecidas en el Reglamento Financiero, en particular subvenciones y contratos públicos. También podrá proporcionar financiación en forma de instrumentos financieros en el marco de operaciones de financiación mixta. Las operaciones de financiación mixta decididas en el marco del presente Programa se ejecutarán de conformidad con el Reglamento InvestEU y con el título X del Reglamento Financiero.
3. La Comisión podrá delegar competencias para ejecutar una parte del Programa a agencias ejecutivas, de conformidad con el artículo [69] del Reglamento Financiero, con vistas a los requisitos de gestión óptima y eficiencia del Programa en los sectores digital, del transporte y de la energía.
4. Las contribuciones a un mecanismo de seguro mutuo podrán cubrir el riesgo asociado a la recuperación de fondos debidos por los beneficiarios y se considerarán una garantía suficiente con arreglo al Reglamento Financiero. Serán aplicables las disposiciones establecidas en el [artículo X del] Reglamento XXX [sucesor del Reglamento sobre el Fondo de Garantía].

#### *Artículo 7*

##### *Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables*

1. Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables requerirán la participación de al menos dos Estados miembros y estarán incluidos en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros o en acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se establece en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE. Estos proyectos se determinarán con arreglo a los criterios y el procedimiento establecidos en la parte IV del anexo del presente Reglamento.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 23, letra d), del presente Reglamento al objeto de precisar en mayor medida los criterios de selección y fijar los pormenores del proceso de selección de los proyectos, y publicará los métodos para evaluar, por un lado, la contribución de los proyectos a los criterios generales y, por otro, los costes y beneficios generales que se especifican en la parte IV del anexo.
3. Podrán optar a financiación al amparo del presente Reglamento los estudios encaminados al desarrollo y la identificación de proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables.
4. Podrán optar a financiación de la Unión para obras los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables, si cumplen los criterios adicionales siguientes:

- a) el análisis de costes y beneficios específico del proyecto realizado con arreglo a lo dispuesto en el punto 3 de la parte IV del anexo prueba la existencia de una importante reducción de los costes o de beneficios en términos de integración de sistemas, seguridad del suministro o de innovación, y
  - b) el solicitante demuestra que el proyecto no podrá materializarse o no será viable desde el punto de vista comercial sin la subvención; este análisis deberá tener en cuenta los posibles ingresos procedentes de programas de ayuda.
5. El importe de la subvención para obras deberá ser proporcional a la reducción de costes o los beneficios mencionados en el punto 2, letra b), de la parte IV del anexo y no superará el importe necesario para garantizar que el proyecto se materialice o resulte comercialmente viable.

### *Artículo 8*

#### *Proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital*

1. Los proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital contribuirán al objetivo específico previsto en el artículo 3, apartado 2, letra c).
2. Podrán optar a financiación al amparo del presente Reglamento los estudios encaminados al desarrollo y la identificación de proyectos de interés común del ámbito de las infraestructuras de conectividad digital.
3. Sin perjuicio de los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 13, la prioridad para la financiación se determinará teniendo en cuenta los criterios siguientes:
  - a) las acciones que contribuyan al acceso a las redes de muy alta capacidad que puedan proporcionar una conectividad de gigabit a los motores socioeconómicos, a las que se dará prioridad teniendo en cuenta la función de dichos motores, la pertinencia de los servicios y las aplicaciones digitales que haya hecho posibles la conectividad subyacente y los potenciales beneficios socioeconómicos para los ciudadanos, las empresas y las entidades locales, incluidos los posibles efectos indirectos positivos en términos de conectividad, con arreglo a la parte V del anexo;
  - b) las acciones que contribuyan a proporcionar una conectividad inalámbrica local de gran calidad en las entidades locales, de conformidad con la parte V del anexo;
  - c) con respecto a las acciones que contribuyan al despliegue de los sistemas 5G, se dará prioridad al despliegue de corredores 5G a lo largo de las vías principales de transporte terrestre, incluidas las redes transeuropeas de transporte; también se tendrá en cuenta en qué medida contribuye la acción a garantizar la cobertura a lo largo de las vías principales de transporte permitiendo la provisión ininterrumpida de servicios digitales que actúen en sinergia, a la vez que maximiza los posibles efectos indirectos positivos para los territorios y la población próximos a la zona de despliegue del proyecto; en la parte V del anexo figura una lista indicativa de los proyectos que podrían recibir ayuda;
  - d) los proyectos dirigidos a la implantación de redes troncales transfronterizas que conecten la Unión con terceros países y que refuercen los enlaces dentro del

territorio de la Unión, incluso con cables submarinos, a los que se dará prioridad en la medida en que contribuyan de modo significativo al aumento de la resiliencia y la capacidad de las redes de comunicaciones electrónicas en el territorio de la Unión;

- e) con respecto a la cobertura con redes de muy alta capacidad, se dará prioridad a las acciones que contribuyan a la cobertura de los territorios y la población, en proporción inversa a la intensidad de la subvención que sería necesaria para poder ejecutar el proyecto, referente a los porcentajes máximos de cofinanciación aplicables establecidos en el artículo 14; también se tendrá en cuenta en qué medida contribuye la acción a garantizar la cobertura global del territorio y la población dentro de una determinada zona de despliegue del proyecto, a la vez que maximiza los posibles efectos indirectos positivos en los territorios y la población próximos a la zona de despliegue del proyecto;
- f) con respecto a los proyectos que supongan la instalación de plataformas digitales operativas, se dará prioridad a las acciones basadas en tecnologías de vanguardia, teniendo en cuenta aspectos tales como la interoperabilidad, la ciberseguridad, la privacidad de los datos y la reutilización;
- g) en qué medida la tecnología utilizada es la más adaptada al proyecto específico, a la vez que propone el mejor equilibrio entre las tecnologías de vanguardia en términos de capacidad del flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red y relación coste-eficacia.

## **CAPÍTULO II**

### **ADMISIBILIDAD**

#### *Artículo 9*

#### *Acciones admisibles*

1. Solo serán admisibles las acciones destinadas a lograr los objetivos mencionados en el artículo 3. Tales acciones comprenden, en concreto, estudios, obras y otras medidas de acompañamiento que son necesarias para la gestión y la ejecución del Programa y las orientaciones específicas del sector.
2. En el sector del transporte, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
  - a) Acciones relativas a las redes eficientes e interconectadas:
    - i) acciones que desarrollen la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera de la red básica tal como se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; las acciones que desarrollen la red básica podrán contener elementos afines que estén situados en la red global, cuando sean necesarios para optimizar la inversión y según las modalidades establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 del presente Reglamento;
    - ii) acciones que implanten enlaces transfronterizos de la red global con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, principalmente

las secciones que figuran en la parte III del anexo del presente Reglamento;

- iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones ultraperiféricas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - iv) acciones de apoyo a proyectos de interés común con objeto de conectar la red transeuropea de transporte con las redes de infraestructuras de países vecinos, tal como dispone el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
- b) Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico:
- i) acciones de apoyo a las autopistas del mar con arreglo al artículo 21 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - ii) acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas, incluso a efectos de seguridad, con arreglo al artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - iii) acciones de apoyo a los servicios de transporte de mercancías con arreglo al artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - iv) acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, incluidas la automatización, la mejora de los servicios de transporte, la integración modal y una infraestructura para combustibles alternativos, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - v) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, sobre todo al presentar los efectos de los corredores o las redes;
  - vi) acciones que garanticen la seguridad física y operacional de las infraestructuras y la movilidad, incluida la seguridad vial, con arreglo al artículo 34 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - vii) acciones que mejoren la resiliencia de las infraestructuras de transporte al cambio climático y las catástrofes naturales;
  - viii) acciones que mejoren la accesibilidad de las infraestructuras de transporte para todos los usuarios con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
  - ix) acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil.
- c) En el marco de los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii): acciones, o actividades específicas de una acción, de apoyo a infraestructuras de transporte de la RTE-T con el fin de adaptarlas a las necesidades de la movilidad militar para permitir un doble uso civil y militar de las infraestructuras.
3. En el sector de la energía, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:

- a) acciones relativas a los proyectos de interés común mencionados en el artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 347/2013;
  - b) acciones de apoyo a los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, incluida su concepción, que se definen en la parte IV del anexo del presente Reglamento, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7 del presente Reglamento.
4. En el sector digital, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
- a) acciones de apoyo a la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos;
  - b) acciones de apoyo a la provisión de conectividad inalámbrica local de muy alta calidad en las entidades locales, que sea gratuita y sin condiciones discriminatorias;
  - c) acciones para implantar una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G en todas las vías de transporte terrestre principales, incluidas las redes transeuropeas de transporte;
  - d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales, también con cables submarinos, a través de los Estados miembros y entre la Unión y terceros países;
  - e) acciones que apoyen el acceso de los hogares europeos a las redes de muy alta capacidad;
  - f) acciones que satisfagan las necesidades de las infraestructuras de conectividad digital relacionadas con los proyectos transfronterizos en los ámbitos del transporte o la energía o que apoyen las plataformas digitales operativas directamente relacionadas con las infraestructuras de transporte o energía.

En la parte V del anexo figura una lista indicativa de los proyectos del sector digital que podrían recibir ayuda.

#### *Artículo 10* *Sinergias*

1. Las acciones que contribuyan a la consecución de uno o más objetivos de al menos dos sectores, tal como dispone el artículo 3, apartado 2, letras a), b) y c), podrán optar a la ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento. Tales acciones se ejecutarán a través de programas de trabajo intersectoriales específicos que comprendan al menos dos sectores, con arreglo a criterios específicos de adjudicación, y se financiarán mediante contribuciones presupuestarias de los sectores en cuestión.
2. Dentro de cada uno de los sectores digital, del transporte o de la energía, las acciones admisibles de conformidad con el artículo 9 podrán contener elementos accesorios, que podrán no guardar relación con las acciones admisibles previstas en el artículo 9, apartados 2, 3 o 4, respectivamente, siempre que cumplan todos los requisitos siguientes:
  - a) el coste de estos elementos accesorios no podrá superar el 20 % de los costes subvencionables totales de la acción; y

- b) estos elementos accesorios deberán guardar relación con los sectores digital, del transporte o de la energía; y
- c) estos elementos accesorios deberán permitir mejorar considerablemente los beneficios socioeconómicos, climáticos o medioambientales de la acción.

*Artículo 11*  
*Entidades admisibles*

1. Además de los criterios establecidos en el artículo [197] del Reglamento Financiero, se aplicarán los criterios de admisibilidad mencionados en el presente artículo.
2. Serán admisibles las entidades siguientes:
  - a) entidades jurídicas establecidas en un Estado miembro;
  - b) entidades jurídicas establecidas en un tercer país asociado al Programa;
  - c) entidades jurídicas creadas en virtud del Derecho de la Unión y organizaciones internacionales, cuando así se prevea en los programas de trabajo.
3. Las personas físicas no serán admisibles.
4. Las entidades jurídicas establecidas en un tercer país que no esté asociado al Programa podrán optar excepcionalmente a recibir ayuda de este cuando sea indispensable para la consecución de los objetivos de un determinado proyecto de interés común o de un proyecto transfronterizo del ámbito de las energías renovables.
5. Los programas de trabajo mencionados en el artículo 19 podrán disponer que solo serán admisibles las propuestas presentadas por uno o varios Estados miembros o, con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes, o empresas u organismos públicos o privados.

## **CAPÍTULO III**

### **SUBVENCIONES**

*Artículo 12*  
*Subvenciones*

Las subvenciones en el marco del Programa se concederán y gestionarán de conformidad con el título [VIII] del Reglamento Financiero.

*Artículo 13*  
*Criterios de adjudicación*

1. Los criterios de adjudicación se definirán en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 y en las convocatorias de propuestas, teniendo en cuenta, en la medida en que proceda, los elementos siguientes:
  - a) la incidencia económica, social y medioambiental (beneficios y costes);
  - b) los aspectos relacionados con la innovación, la seguridad, la interoperabilidad y la accesibilidad;
  - c) la dimensión transfronteriza;
  - d) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;

- e) la madurez de la acción en el desarrollo del proyecto;
  - f) la idoneidad del plan de ejecución propuesto;
  - g) el efecto catalizador de la ayuda financiera de la Unión sobre la inversión;
  - h) la necesidad de superar obstáculos financieros, como una viabilidad comercial insuficiente o la falta de financiación del mercado;
  - i) la coherencia con los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales.
2. La evaluación de las propuestas de acuerdo con los criterios de adjudicación tendrá en cuenta, en su caso, la resistencia a los efectos adversos del cambio climático mediante una evaluación de la vulnerabilidad climática y del riesgo, incluidas las medidas de adaptación pertinentes.
  3. La evaluación de las propuestas de acuerdo con los criterios de adjudicación garantizará que, en su caso, según lo especificado en los programas de trabajo, las acciones respaldadas por el Programa que incluyan tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PNT) sean técnicamente compatibles con EGNOS/Galileo y Copérnico.
  4. En el sector del transporte, la evaluación de las propuestas según los criterios de adjudicación a que se refiere el apartado 1 deberá garantizar, en su caso, que las acciones propuestas sean coherentes con los planes de trabajo del corredor y los actos de ejecución, de conformidad con el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, y tengan en cuenta el dictamen del coordinador europeo responsable, con arreglo al artículo 45, apartado 8, de dicho Reglamento.
  5. En cuanto a las acciones relativas a los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables, los criterios de adjudicación definidos en los programas de trabajo y las convocatorias de propuestas deberán tener en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 4.
  6. En lo tocante a las acciones relativas a los proyectos de conectividad digital de interés común, los criterios de adjudicación definidos en los programas de trabajo y las convocatorias de propuestas deberán tener en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 3.

*Artículo 14*  
*Porcentajes de cofinanciación*

1. El importe de la ayuda financiera de la Unión dedicada a estudios no podrá superar el 50 % de los gastos subvencionables totales. Los porcentajes máximos de cofinanciación de los estudios financiados con los importes transferidos del Fondo de Cohesión serán los aplicables a este fondo, que se establecen en el apartado 2, letra b).
2. En el caso de las obras en el sector del transporte, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:
  - a) tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 50 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado, para las acciones de apoyo a los sistemas de

aplicaciones telemáticas, para las acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, para las acciones de apoyo a la mejora de la seguridad de las infraestructuras conforme a la legislación pertinente de la Unión y para las acciones realizadas en las regiones ultraperiféricas;

- b) con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de cofinanciación serán los aplicables a dicho Fondo a que se refiere el Reglamento (UE) XXX [CPR]; estos porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 85 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado;
  - c) con respecto a las acciones relativas a los enlaces transfronterizos, los porcentajes máximos de cofinanciación aumentados que se prevén en las letras a) y b) solo podrán aplicarse a las que demuestren un grado especialmente elevado de integración en la planificación y ejecución de la acción a efectos del criterio de adjudicación mencionado en el artículo 13, apartado 1, letra c), en particular mediante el establecimiento de una única empresa para el proyecto, una estructura conjunta de gobernanza y un marco jurídico bilateral o acto de ejecución, de conformidad con el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
3. En el caso de las obras en el sector de la energía, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:
- a) tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra b), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales;
  - b) los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 75 % para las acciones que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común que, atendiendo a las pruebas a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 347/2013, ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, refuercen la solidaridad de la Unión o propongan soluciones altamente innovadoras.
4. En el caso de las obras en el sector digital, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación: tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra c), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta el 50 % para las acciones con una marcada dimensión transfronteriza, como la cobertura ininterrumpida con sistemas 5G a lo largo de las principales vías de transporte o el despliegue de redes troncales entre los Estados miembros y entre la Unión y terceros países, y hasta el 75 % para las acciones que ejecuten la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos; las acciones que tengan por objeto ofrecer conectividad inalámbrica local en las entidades locales serán financiadas con ayuda de la Unión que cubra hasta el 100 % de los gastos subvencionables, sin perjuicio del principio de cofinanciación.
5. El porcentaje máximo de cofinanciación aplicable a las acciones seleccionadas en el marco de los programas de trabajo intersectoriales mencionados en el artículo 10 será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate.

*Artículo 15*  
*Gastos subvencionables*

Además de los criterios establecidos en el artículo [186] del Reglamento Financiero, se aplicarán los siguientes criterios de subvencionabilidad de los gastos:

- a) solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común o los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables afecten al territorio de uno o más terceros países mencionados en el artículo 5 o el artículo 11, apartado 4, del presente Reglamento o a aguas internacionales y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate;
- b) el coste de los equipos, las instalaciones y las infraestructuras que sea considerado un gasto de capital por el beneficiario podrá ser subvencionable en su totalidad;
- c) los gastos relacionados con la adquisición de terrenos no serán gastos subvencionables;
- d) los gastos subvencionables no incluirán el impuesto sobre el valor añadido («IVA»).

*Artículo 16*  
*Combinación de subvenciones con otras fuentes de financiación*

1. Las subvenciones podrán utilizarse en combinación con financiación del Banco Europeo de Inversiones o de los bancos nacionales de fomento u otras instituciones financieras públicas y de desarrollo, así como de instituciones financieras del sector privado y de inversores del sector privado, incluso a través de asociaciones público-privadas.
2. La utilización de las subvenciones a que se refiere el apartado 1 podrá realizarse mediante convocatorias de propuestas especiales.

*Artículo 17*  
*Reducción o supresión de las subvenciones*

1. Además de los motivos indicados en el [artículo 131, apartado 4], del Reglamento Financiero, el importe de la subvención podrá reducirse por los siguientes motivos:
  - a) la acción no ha comenzado en el plazo de un año a partir de la fecha de inicio indicada en el convenio de subvención;
  - b) tras una revisión de los progresos realizados, se determina que la ejecución de la acción ha sufrido retrasos tan importantes que es probable que no puedan cumplirse los objetivos.
2. El convenio de subvención podrá resolverse sobre la base de los motivos indicados en el apartado 1.

*Artículo 18*  
*Financiación acumulativa, complementaria y combinada*

1. Una acción que haya recibido una contribución en el marco del Programa también podrá recibir una contribución de cualquier otro programa de la Unión, incluidos los Fondos en régimen de gestión compartida, a condición de que las contribuciones no sufraguen los mismos gastos. Las normas de cada programa contribuyente de la

Unión serán aplicables a su respectiva contribución a la acción. La financiación acumulativa no podrá superar los gastos subvencionables totales de la acción y la ayuda de los diferentes programas de la Unión podrá calcularse proporcionalmente con arreglo a los documentos que establezcan las condiciones de la ayuda.

2. Las acciones que cumplan las siguientes condiciones acumulativas y comparativas:
  - a) haber sido evaluadas en una convocatoria de propuestas del Programa;
  - b) cumplir los requisitos mínimos de calidad de dicha convocatoria;
  - c) no poder ser financiadas al amparo de esa convocatoria debido a restricciones presupuestarias;

podrán recibir ayuda del Fondo Europeo de Desarrollo Regional o el Fondo de Cohesión de conformidad con el [artículo 67, apartado 5] del Reglamento (UE) XXX [CPR], a condición de que tales acciones sean coherentes con los objetivos del programa de que se trate. Serán aplicables las normas del Fondo que proporcione la ayuda.

## **CAPÍTULO IV**

### **PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL**

#### *Artículo 19*

##### *Programas de trabajo*

1. El Programa se ejecutará a través de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento Financiero. Los programas de trabajo indicarán, cuando proceda, el importe global reservado a las operaciones de financiación mixta.
2. La Comisión adoptará los programas de trabajo por medio de un acto de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 del presente Reglamento.

#### *Artículo 20*

##### *Seguimiento y presentación de informes*

1. Los indicadores para informar de los progresos del Programa en la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el artículo 3 figuran en la parte I del anexo.
2. Con el fin de realizar una evaluación eficaz de los progresos del Programa en la consecución de sus objetivos, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 24, para modificar la parte I del anexo con el fin de revisar o complementar los indicadores cuando se considere necesario y para complementar el presente Reglamento con disposiciones sobre la creación de un marco de seguimiento y evaluación.
3. El sistema de información sobre el rendimiento garantizará que los datos para el seguimiento de la ejecución del programa y los resultados se recopilan de manera eficiente, efectiva y oportuna. A tal fin, deberán imponerse requisitos de información proporcionados a los receptores de los fondos de la Unión y, en su caso, a los Estados miembros.

### *Artículo 21*

#### *Evaluación*

1. Las evaluaciones se efectuarán en tiempo oportuno a fin de que puedan tenerse en cuenta en el proceso de toma de decisiones.
2. La evaluación intermedia del Programa se llevará a cabo una vez que se disponga de suficiente información sobre su ejecución, pero, a más tardar, cuatro años después del inicio de la ejecución.
3. Tras la conclusión de la ejecución del Programa, pero, a más tardar, cuatro años después del plazo previsto en el artículo 1, la Comisión llevará a cabo una evaluación final del Programa.
4. La Comisión comunicará las conclusiones de las evaluaciones, acompañadas de sus observaciones, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

### *Artículo 22*

#### *Procedimiento de comité*

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Coordinación del MCE. Dicho Comité será un comité con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

### *Artículo 23*

#### *Actos delegados*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento:

- a) para modificar la parte I del anexo con respecto a los indicadores y crear un marco de seguimiento y evaluación;
- b) para modificar la parte II del anexo con respecto a los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados al objetivo específico fijado en el artículo 3, letra a), inciso i);
- c) para modificar la parte III del anexo con respecto a la definición de los corredores de la red básica de transporte y las secciones predeterminadas, y las secciones predeterminadas de la red global;
- d) para modificar la parte IV del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables;
- e) para modificar la parte V del anexo con respecto a la determinación de los proyectos de conectividad digital de interés común.

### *Artículo 24*

#### *Ejercicio de la delegación*

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 23 se otorgan a la Comisión hasta el 31 de diciembre de 2028.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 23 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 23 entrarán en vigor si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Artículo 25*

##### *Información, comunicación y publicidad*

1. Los receptores de la financiación de la Unión deberán mencionar el origen de la financiación y garantizar su visibilidad (en particular cuando promuevan las acciones y sus resultados) facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público.
2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación en relación con el Programa, sus acciones y sus resultados. Los recursos financieros asignados al Programa también deberán contribuir a la comunicación institucional de las prioridades políticas de la Unión, en la medida en que estén relacionadas con los objetivos mencionados en el artículo 3.

#### *Artículo 26*

##### *Protección de los intereses financieros de la Unión*

Cuando un tercer país participe en el Programa según una decisión adoptada en un acuerdo internacional o en virtud de cualquier otro instrumento jurídico, otorgará los derechos y facilitará el acceso necesarios para que el ordenador competente, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y el Tribunal de Cuentas Europeo ejerzan plenamente sus competencias respectivas. En el caso de la OLAF, entre esos derechos estará el derecho a realizar investigaciones, incluidos los controles y verificaciones *in situ* previstos en el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

## CAPÍTULO VI

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

#### *Artículo 27*

##### *Derogación y disposiciones transitorias*

1. Quedan derogados los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el presente Reglamento no afectará a la continuación o la modificación de las acciones de que se trate, hasta su cierre, en virtud del Reglamento (UE) n.º 1316/2013, que seguirá aplicándose a las acciones de que se trate hasta su cierre.
3. La dotación financiera del Programa podrá cubrir también los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para garantizar la transición entre el Programa y las medidas adoptadas en el marco de su predecesor, el Mecanismo «Conectar Europa» del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.
4. En caso necesario, podrán consignarse créditos en el presupuesto después de 2027 a fin de cubrir los gastos contemplados en el artículo 4, apartado 5, del presente Reglamento y permitir así la gestión de las acciones no finalizadas a 31 de diciembre de 2027.

#### *Artículo 28*

##### *Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

## **FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA**

### **1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) (*clúster de programas*)
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.5. Duración e incidencia financiera
- 1.6. Modo(s) de gestión previsto(s)

### **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

### **3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
  - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
  - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
  - 3.2.3. *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

## FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014.

#### 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) (*Clúster de programas*)

Inversiones estratégicas europeas

#### 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>42</sup>
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

#### 1.4. Justificación de la propuesta/iniciativa

##### 1.4.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa

El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), creado en 2014, apoya la inversión en la red transeuropea de transporte (RTE) en los sectores digital, del transporte y de la energía. Es un programa clave que respalda prioridades pertinentes de la UE, en particular el empleo, el crecimiento y la inversión, la Unión de la Energía, el mercado único digital, la acción por el clima, una Europa social, el mercado único y el comercio. El MCE se basa en las orientaciones sectoriales respectivas.

Aprovechando la experiencia positiva adquirida con la ejecución del MCE en el período 2014-2020, la Comisión presenta una propuesta para el sucesor del MCE en el contexto del proceso político global para la preparación del marco financiero plurianual (MFP) de 2021-2027. El alcance y la concepción del nuevo programa tienen en cuenta la evolución de las prioridades de actuación y las orientaciones generales para la simplificación facilitadas por los servicios centrales de la Comisión.

Aun cuando las prioridades básicas del programa se siguen centrandó en las redes transeuropeas, el alcance del MCE con posterioridad a 2020 se amplía en el sector de la energía para dar cabida a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables y se define de nuevo en el sector digital, en complementariedad con el nuevo Programa Europa Digital. De modo más específico:

En el sector del transporte, el MCE contribuye a la realización de los dos niveles de la red transeuropea de transporte: la red básica de la RTE-T de aquí a 2030 y la red global de la RTE-T de aquí a 2050. El MCE también respalda el despliegue de sistemas europeos de gestión del tráfico para todos los modos de tráfico y ayuda a la transición en la UE hacia una movilidad limpia y conectada. En caso necesario,

<sup>42</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

también respalda la adaptación de la RTE-T a las necesidades de la movilidad militar.

En el sector de la energía, el MCE contribuye a la conclusión de las redes de la RTE-E creando proyectos de interés común que supongan una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores. Además, el MCE también fomenta la cooperación entre los Estados miembros para la planificación y el despliegue de fuentes de energía renovables transfronterizas que contribuyan a la consecución de un objetivo rentable de aquí a 2030.

En el sector digital, el MCE contribuye a la consecución de los objetivos de conectividad digital fijados en la Estrategia de la sociedad del Gigabit, a la resiliencia y capacidad de las redes digitales de la UE abordando la conectividad internacional y a la digitalización de las redes energéticas y de movilidad para posibilitar los servicios transfronterizos en esos dos ámbitos.

En lo tocante al modo de llevar a cabo el programa, se propone mantener, por su eficacia, la ejecución orientada con gestión directa a cargo de la Comisión. La posibilidad de delegar de nuevo en la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA)<sup>43</sup> dependerá del resultado del análisis coste-beneficio y de las decisiones que se tomen en consecuencia. Se efectuarán todas las adaptaciones necesarias para acomodarse a la nueva estructura con objeto de asegurar la eficiencia, una mayor flexibilidad, la coherencia, las sinergias, la simplificación y el rendimiento.

El objetivo es que el programa comience a funcionar desde su inicio en 2021. La puesta en marcha en el momento debido del Mecanismo «Conectar Europa» y la asignación temprana de fondos de la UE a los beneficiarios exigen una preparación intensiva en la fase inicial. La coordinación eficiente entre los servicios directamente afectados es una condición previa para la elaboración de una sólida reserva de proyectos y la planificación oportuna de los programas de trabajo/convocatorias para todos los sectores del MCE (incluidas las características específicas de la dotación de cohesión, las demandas de sinergia, la financiación mixta o la combinación de subvenciones con instrumentos financieros ajenos a la UE, etc.).

- 1.4.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

#### **Motivos para actuar a nivel europeo (*ex ante*)**

El artículo 171 del TFUE faculta a la Unión para definir proyectos de interés común en infraestructuras de las RTE y deja que sean los Estados miembros quienes elijan los métodos de ejecución. El mismo artículo faculta a la Unión para apoyar esos proyectos de interés común.

En el período 2014-2020, el programa del MCE respaldó inversiones en infraestructuras de transporte, de energía y digitales con arreglo al mencionado

<sup>43</sup>

Véase la sección 1.6.

artículo del Tratado. Ahora bien, las necesidades de inversión en las RTE van más allá de 2020 y, además, la magnitud de los problemas es superior a los recursos disponibles en los Estados miembros. De hecho, los proyectos de las RTE son por definición proyectos con una dimensión a escala de la UE y pueden resolverse con mayor eficacia a esa escala, lo que redundará en mayores beneficios en general, una aplicación más acelerada y una reducción de costes si los Estados actúan juntos. Por consiguiente, está justificada la actuación a nivel de la UE en este ámbito.

Un programa ampliado del MCE en el período posterior a 2020 ofrecerá el marco necesario para mantener el apoyo de la UE a las infraestructuras de transporte, de energía y digitales de carácter transeuropeo. En cada sector, la ayuda financiera de la UE es necesaria por las razones siguientes:

Transporte: los Estados miembros por sí solos no pueden hacer frente a las importantes necesidades de inversión. Los presupuestos públicos siguen estando sometidos a importantes medidas de saneamiento y la ejecución del MCE para la RTE-T en el período 2014-2016 pone de manifiesto que la ayuda económica de los Estados miembros y el sector privado sigue siendo crucial pero insuficiente para los proyectos con dimensión europea.

Energía: si bien la mayoría de los proyectos de interés común los puede financiar el mercado, la ayuda de la UE es indispensable para una serie de proyectos a causa de sus externalidades (la innovación entre ellas) y del volumen de inversión, que supera la capacidad del sistema para socializar el coste.

Energías renovables: en la actualidad, la ayuda de la UE dedicada a energías renovables no persigue facilitar el desarrollo conjunto. La integración del sector y la generación de nuevas inversiones en este campo se podrían facilitar gracias a ayudas selectivas de la UE y a la coordinación a escala de la UE para la implantación de energías renovables. La posible ayuda en este ámbito solo compensaría el coste de la superación de las barreras que supone la cooperación más allá de las fronteras entre los Estados miembros o de los obstáculos que impiden la integración sectorial. Se espera que en el futuro estos proyectos los financiará cada vez más el mercado.

Tecnologías digitales: la economía y la sociedad de la UE dependen en gran medida del despliegue de una infraestructura de datos que pueda respaldar el desarrollo de nuevas tecnologías, servicios y aplicaciones. Una financiación insuficiente y los enlaces que faltan en los programas actuales son la causa de las persistentes lagunas de la infraestructura de conectividad de banda ancha, lo que dificulta la consecución del pleno potencial de la economía digital de la Unión. Para lograr una conectividad sin fisuras en la Unión es necesario que esta intervenga. De ello se derivarán a su vez importantes beneficios en distintos sectores económicos y una mayor cohesión en todo el continente.

#### **Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*)**

El MCE es una fuente de valor añadido de la UE gracias al fomento de la conectividad en los sectores del transporte, de la energía y de las telecomunicaciones, pues se centra en los bienes públicos de dimensión europea y en proyectos que no se realizarían sin la ayuda de la Unión. De modo más específico, el valor añadido de la UE que ofrece el MCE reside en su capacidad para:

encaminar financiación pública y privada hacia objetivos de actuación de la Unión;

hacer posibles inversiones clave cuyos costes son asumidos a nivel nacional o local, mientras que los beneficios son tangibles a escala europea;

acelerar la transición hacia una sociedad digital de bajas emisiones.

La ayuda de la Unión que ofrece el nuevo programa MCE se centra en acciones que incorporan el máximo valor añadido de la UE. De modo más específico:

En el sector del transporte, abarca secciones transfronterizas y cuellos de botella de la red básica, el despliegue a gran escala de sistemas de gestión del tráfico y nuevas prioridades importantes, como los combustibles alternativos, la digitalización, la seguridad y la movilidad militar.

En el sector de la energía, engloba proyectos de infraestructura con importancia transfronteriza para el transporte y el almacenamiento de electricidad, el gas, el transporte de CO2 y las redes inteligentes en la interfaz entre las redes de transporte y distribución, así como el aumento de inteligencia de las redes de transporte. La ayuda tiene por objeto también el despliegue y la planificación selectivos de energías renovables transfronterizas en que intervengan al menos dos Estados miembros.

En el sector digital, la ayuda abarca la realización de proyectos de conectividad digital que se espera causen un gran efecto en el mercado único digital, gracias, entre otras cosas, a su armonización con los objetivos de la Comunicación de la estrategia de la sociedad del Gigabit, a unos efectos transfronterizos considerables y a las sinergias entre sectores y con los servicios digitales conseguidos. Además, al decidir el orden de prioridad de los proyectos se tienen en cuenta las ventajas que aporta realizarlos a escala de la UE, señalándose, por un lado, que algunos proyectos no se realizarían en absoluto si se dejasen a los Estados miembros y, por otro, que en el caso de otros proyectos no se alcanzarían los mismos efectos sobre el mercado único digital con unas intervenciones puntuales y descoordinadas.

#### 1.4.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

Los resultados de la evaluación intermedia del MCE en el período 2014-2020 y la consulta pública abierta sobre el futuro programa MCE muestran que hay margen para proseguir el programa después de 2020.

Las conclusiones principales de la evaluación intermedia del MCE, aprobada por la Comisión el 13 de febrero de 2018, son las siguientes:

*En términos generales, tras los primeros tres años y medio de ejecución del MCE, el programa progresa adecuadamente, aunque, al encontrarse en su etapa inicial, todavía es demasiado pronto para medir los resultados. Además, el marco de rendimiento previsto en el Reglamento ha demostrado carecer de indicadores firmes y bien definidos. Teniendo en cuenta esta salvedad, la evaluación ha demostrado los siguientes resultados para los sectores del MCE:*

*El MCE es un instrumento eficaz y preciso para invertir en la infraestructura transeuropea digital, de transporte y de energía. El MCE contribuye a las prioridades de la Comisión en materia de empleo, crecimiento e inversión, mercado interior, Unión de la Energía y clima y mercado único digital.*

*El MCE ofrece un elevado valor añadido europeo para todos los Estados miembros al respaldar proyectos de conectividad de dimensión transfronteriza.*

*Los proyectos relacionados con la energía garantizan la seguridad del suministro y son fundamentales para una descarbonización rentable de la economía. El MCE también resulta fundamental para el despliegue de nuevos sistemas de gestión del tráfico y de seguridad que cubren toda la UE, de líneas de electricidad de alto*

*rendimiento y de redes inteligentes, así como para la implantación de la banda ancha y de servicios digitales interconectados.*

*En el sector de las telecomunicaciones, el hecho de que el MCE se centre tanto en los servicios digitales transfronterizos de interés público como en la infraestructura informática y de comunicación ha hecho que el programa tenga un efecto importante para el logro de los objetivos relacionados con el mercado único digital de la UE. No obstante, debido a sus limitados recursos, el MCE de telecomunicaciones solo pudo respaldar las primeras medidas destinadas a lograr una infraestructura digital transfronteriza completa en ámbitos de interés público.*

*La finalización de las RTE prevista en las prioridades normativas de la UE requiere inversiones adicionales considerables, parte de las cuales dependerán de un apoyo continuado de la UE. Existe la posibilidad de desbloquear nuevas inversiones públicas y privadas si se facilita un presupuesto adicional de la UE para hacer frente a las deficiencias del mercado.*

Con respecto a la ejecución del programa, la evaluación indica lo siguiente:

*La gestión directa de las subvenciones del MCE ha resultado ser muy eficaz, con una cartera de proyectos sólida y un competitivo proceso de selección, centrándose en los objetivos normativos de la UE, con una ejecución coordinada y con la participación plena de los Estados miembros. La INEA dispone de un historial muy satisfactorio en lo relativo a la gestión financiera del MCE.*

*Es la primera vez que se ejecuta un porcentaje del presupuesto de cohesión para transporte en un régimen de gestión directa en el marco del MCE. El 100 % de la dotación se asignó durante la primera mitad del programa, dedicándose casi exclusivamente a medios de transporte sostenibles.*

*El MCE ha seguido utilizando y desarrollando instrumentos financieros innovadores. Sin embargo, su despliegue ha sido limitado debido a las nuevas posibilidades que ofrece el FEIE. Se espera que durante la segunda mitad del programa se reanude el empleo de los instrumentos financieros del MCE, cuando ya se habrá garantizado la complementariedad con el FEIE.*

*En 2017 se llevó a cabo una primera experiencia muy positiva al combinar las subvenciones con instrumentos financieros en el ámbito del transporte, lo que permitió utilizar subvenciones para maximizar la movilización de fondos privados o públicos.*

*Asimismo, el MCE ha puesto a prueba sinergias transfronterizas, pero de una manera limitada debido al marco jurídico/presupuestario actual. Debería aumentarse la flexibilidad de las orientaciones normativas sectoriales y del instrumento del MCE con miras a facilitar las sinergias y aumentar la receptividad a nuevos avances tecnológicos y nuevas prioridades.*

En el período 2021-2027, el MCE se seguirá alineando con las prioridades políticas actuales de la Comisión, en particular la digitalización y la descarbonización, contribuyendo así al refuerzo de la realización del MCE, ya que podrán aparecer nuevos ámbitos de sinergia.

La Comisión propone continuar la aplicación del MCE más allá de 2020 con gestión directa, como en el período 2014-2020. Al mismo tiempo se realizarán algunas mejoras. Además de la necesidad de indicadores bien definidos y otras recomendaciones derivadas de la evaluación intermedia, habrá que integrar las

adaptaciones sobre simplificación y eficiencia, con arreglo a las orientaciones sobre simplificación de la Comisión.

Otros asuntos susceptibles de mejora son la reducción de los requisitos administrativos para las pequeñas subvenciones, las formas innovadoras de ayuda, la asistencia técnica para la preparación de proyectos, la sostenibilidad o la capacidad de reducción del impacto del cambio climático de determinados tipos de proyectos y las sinergias. También se prestará atención a la actual falta de flexibilidad en cuanto a las prioridades y el ámbito de intervención, por ejemplo para encajar nuevas prioridades normativas o para reflejar la evolución tecnológica.

#### 1.4.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

<p>Fondo de Cohesión (FC)/ FEDER</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejor delimitación del ámbito de aplicación entre FC/FEDER y el MCE con relación al transporte<sup>44</sup>: el MCE se centra en las infraestructuras de la RTE-T con importancia transfronteriza (incluida la aplicación de una dotación del Fondo de Cohesión para transporte), mientras que los Fondos EIE se centran en las necesidades de movilidad urbana, local y regional.</li> <li>• Mejor coordinación y racionalización de los objetivos de actuación y las intervenciones mediante las condiciones <i>ex ante</i> aplicables a las inversiones de transporte en régimen de gestión compartida, para garantizar la plena coherencia con la RTE-T.</li> <li>• En el caso de la energía, la delimitación está clara ya que el MCE se centra en la RTE-E (incluidas las redes inteligentes de transporte y la interfaz transporte/distribución) y FC/FEDER se centran en el transporte nacional/regional, la distribución y las redes inteligentes y el almacenamiento a nivel de distribución. La importancia creciente de las inversiones a nivel local y regional en un sistema energético descentralizado es una indicación de que la relevancia de la financiación de FC/FEDER en el sector de la energía se mantendrá o incluso aumentará.</li> <li>• FC/FEDER y el MCE proporcionan por igual una ayuda coherente y complementaria a los objetivos estratégicos de conectividad de la UE en el sector digital. En lo tocante al objetivo al que se prevé que contribuirán tanto FC/FEDER como el MCE, se espera que este último cubra los ámbitos con deficiencias del mercado en los que puedan implantarse proyectos con subvenciones de baja intensidad, lo que permitirá a FC/FEDER ocuparse de otros ámbitos con deficiencias del mercado más agudas que necesiten subvenciones de mayor cuantía e intensidad.</li> <li>• Mejor armonización de las normas relativas a las solicitudes, la ejecución y el seguimiento.</li> </ul>
<p>Fondo InvestEU</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sin instrumentos financieros en el MCE.</li> <li>• Se centra en la concesión de ayuda para proyectos que no pueden respaldarse con instrumentos financieros.</li> <li>• Utilización de subvenciones para combinarlas con el Fondo InvestEU, u otro medio privado de financiación, en caso de necesitarse financiación bancaria.</li> </ul>

<sup>44</sup>

Con arreglo a las decisiones finales sobre el alcance y el presupuesto de cada programa.

Programa Europa Digital	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Según su definición actual, Europa Digital incluirá las actividades futuras de la parte de las infraestructuras de servicios digitales del MCE actual.</li> <li>• Los servicios creados en Europa Digital se prestarán en la infraestructura de conectividad facilitada por el MCE 2021-2027.</li> <li>• La ciberseguridad creada en Europa Digital se utilizará también para proteger las infraestructuras críticas respaldadas por el MCE 2021-2027.</li> </ul>
Horizonte Europa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Como ocurre en el período actual, la creación de soluciones innovadoras recibirá el apoyo del programa de investigación de la UE Horizonte Europa, mientras que la implantación de soluciones innovadoras lo recibirá del nuevo MCE cuando guarde relación con el ámbito de aplicación de este, como, por ejemplo, en el caso de los combustibles alternativos o los sistemas digitales de gestión del tráfico. No cabe el riesgo de que se produzcan solapamientos, ya que las acciones de Horizonte Europa y el MCE pasan por etapas de madurez de mercado intrínsecamente diferentes.</li> </ul>

## 1.5. Duración e incidencia financiera

### Duración limitada

- En vigor del 1.1.2021 al 31.12.2027
- Incidencia financiera desde 2021 hasta 2027 para los créditos de compromiso y desde 2021 hasta 2033 para los créditos de pago.

### Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA,

y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.6. Modo(s) de gestión previsto(s)<sup>45</sup>

### Gestión directa a cargo de la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

### Gestión compartida con los Estados miembros

### Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

### Observaciones

El Programa se ejecutará mediante gestión directa de conformidad con el Reglamento Financiero. Podrá contemplarse la posibilidad de un modo de gestión indirecta en el caso de las infraestructuras de conectividad digital, en particular tratándose de los motores socioeconómicos. A los efectos de la presente Ficha financiera legislativa, se da por sentada la gestión directa con vistas a elaborar las previsiones más prudentes.

<sup>45</sup>

Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Dependiendo del resultado del futuro análisis coste-beneficio y como reflejo del período 2014-2020, la mayor parte del presupuesto podría ejecutarse mediante delegación en una agencia ejecutiva<sup>46</sup>. En tal caso, solo las acciones de apoyo al programa serían gestionadas directamente por los servicios de la Comisión.

## **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

### **2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes**

*Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.*

En comparación con el MCE 2014-2020, se implantará un marco de rendimiento más sencillo pero también más sólido para supervisar la consecución de los objetivos del Programa y su contribución a los objetivos de actuación de la UE. Se elaborarán indicadores para supervisar la ejecución y los avances del Programa.

El Programa se someterá a una evaluación intermedia y una evaluación retrospectiva con el fin de evaluar su eficiencia, eficacia, pertinencia, coherencia y valor añadido.

En lo tocante a las acciones, el sistema de información sobre el rendimiento garantizará que los datos para el seguimiento de la ejecución del Programa y los resultados se recopilen de manera eficiente, efectiva y oportuna. A tal fin, deberán imponerse requisitos de información proporcionados a los receptores de los fondos de la Unión y (en su caso) a los Estados miembros.

Para apoyar la supervisión de los objetivos del Programa, se publicarán periódicamente informes operativos sobre la gestión y ejecución financiera de los proyectos.

### **2.2. Sistema(s) de gestión y de control**

#### **2.2.1. *Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos***

El Programa, que se ejecutará mediante gestión directa, podría delegarse en una agencia ejecutiva, dependiendo del resultado del análisis coste-beneficio y de las decisiones que se tomen en consecuencia. En ese caso, algunas acciones de apoyo al Programa las podría gestionar directamente la Comisión.

La INEA, que es una agencia ejecutiva consolidada, posee la estructura y los procesos necesarios para garantizar la gestión continua del MCE. Esta agencia se creó en torno a la gestión de los proyectos de la RTE-T a partir de las perspectivas financieras de 2000-2006 y de 2007-2013, así como del MCE 2014-2020.

Tal como ha puesto de relieve la evaluación intermedia del MCE 2014-2020, la gestión directa de las subvenciones del MCE en el marco del mandato actual de la INEA ha resultado ser muy eficaz, con una cartera de proyectos sólida y un competitivo proceso de selección, centrándose en los objetivos normativos de la UE, con una ejecución coordinada y con la participación plena de los Estados miembros.

<sup>46</sup> El programa podría delegarse (parcialmente) en una agencia ejecutiva, dependiendo del resultado del análisis coste-beneficio y de las decisiones que se tomen en consecuencia; los créditos administrativos correspondientes para la ejecución del programa en la Comisión y la agencia ejecutiva se adaptarían como corresponda.

La INEA dispone de un historial satisfactorio sobre la gestión presupuestaria y financiera del MCE.

Podrá contemplarse la posibilidad de un modo de gestión indirecta en el caso de las infraestructuras de conectividad digital, en particular tratándose de los motores socioeconómicos.

El Programa se ejecutará principalmente mediante subvenciones. Este aspecto se tendrá presente al elaborar la estrategia de control, que se centrará en tres etapas clave de la ejecución de las subvenciones, de conformidad con el Reglamento Financiero:

la organización de convocatorias y la selección de propuestas que se ajusten a los objetivos de actuación del Programa;

los controles operativos, el seguimiento y los controles previos que tienen por objeto la ejecución de los proyectos, la contratación pública, la financiación previa, los pagos intermedios y finales, y la gestión de garantías;

los controles retrospectivos de los proyectos y los pagos.

Se espera que con esta estrategia de control se obtendrán unos resultados acordes con los parámetros observados durante la aplicación del Programa<sup>47</sup>:

aproximadamente el 100 % de ejecución de los créditos de compromiso y de pago;

aproximadamente el 100 % de los beneficiarios informaron a tiempo;

más del 95 % de las subvenciones se firmaron a tiempo;

aproximadamente el 100 % de los pagos se realizaron a tiempo;

una tasa de error residual inferior al 2 % del umbral de importancia relativa.

#### 2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o los sistemas de control interno establecidos para mitigarlos*

Los riesgos detectados siguen siendo prácticamente idénticos a los detectados en el programa anterior:

un desarrollo más lento de lo previsto de las prioridades clave (corredores, proyectos de interés común), debido a una participación insuficiente del mercado o a la calidad de los proyectos presentados;

retrasos en la ejecución de los proyectos;

posibles errores o mala gestión de los fondos de la UE;

condiciones de mercado cambiantes, en particular si se produjera una reducción de la demanda de infraestructuras, como sucedió en la última crisis financiera.

A este respecto, se prevé que la nueva iniciativa sobre movilidad militar estará sujeta a los mismos riesgos que otros proyectos de transporte.

En el sector digital, el MCE financiará nuevos tipos de proyectos de infraestructura digital (corredores 5G, cables submarinos, etc.) que el programa MCE no amparaba anteriormente y en los que intervienen nuevos tipos de partes interesadas (motores socioeconómicos, como escuelas, hospitales, etc.). Por tal motivo, el MCE digital

<sup>47</sup>

De acuerdo con la información publicada en el IAA de 2017 de la INEA.

abarcará acciones de apoyo encaminadas a compromisos intensivos de los interesados y a la realización de proyectos (entre ellos la asistencia técnica). Además, las acciones para la implantación de los corredores 5G tienen por objeto nuevas tecnologías que dependen de la evolución que se produzca en el mercado con relación a las normas industriales y la disponibilidad de nuevas tecnologías para el despliegue de los equipos y programas informáticos necesarios. Las condiciones de mercado pueden, por tanto, afectar al calendario de ejecución de determinadas acciones.

Estos riesgos se abordarán velando por que se preste atención a la competitividad de la cartera de proyectos, centrándose en la contribución de los proyectos a los objetivos normativos, garantizando una participación sistemática de todos los agentes y manteniendo la adecuada flexibilidad presupuestaria. Los controles previos y retrospectivos se adaptarán al nivel de riesgos observado.

A tal fin, estos controles se apoyarán en una evaluación ascendente anual del riesgo, en una evaluación sistemática del marco de control, en la notificación adecuada de las desviaciones (registro de excepciones e incumplimientos) y en las medidas correctivas emprendidas con respecto a las recomendaciones formuladas por el Servicio de Auditoría Interna, el Tribunal de Cuentas Europeo o la autoridad de aprobación de la gestión.

2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

En el supuesto de que el nuevo programa MCE lo gestionara la Comisión, el coste del control sería mayor que con la organización del MCE vigente y podría oscilar entre el 1 y el 3 % de los créditos de pago.

Coste y beneficios de los controles

El coste del control del MCE vigente se ha dividido entre el coste de supervisión a nivel de la Comisión y el coste de los controles operativos a nivel del organismo de ejecución. El coste del control de los instrumentos financieros afines, que no formarán parte del nuevo MCE, se examinó por separado.

El coste de los controles a escala de la Comisión, en las tres DG participantes, se calculó<sup>48</sup> que ascendería aproximadamente al 0,1 % de los créditos de pago operativos a nivel de programa.

Estos controles tienen como finalidad asegurar una supervisión eficaz y fluida de la Agencia por sus DG de tutela y velar por el necesario grado de fiabilidad a nivel de la Comisión.

Con unas dimensiones constantes, cabe esperar que todo aumento del coste de supervisión a nivel de la Comisión sea el reflejo de unos mayores requisitos en lo que respecta a la supervisión de las agencias ejecutivas y del esfuerzo adicional vinculado a la prestación de la garantía sobre los nuevos componentes del programa, como la movilidad militar.

<sup>48</sup> Esta estimación no incluye los aspectos estratégicos y normativos vinculados al programa, ni la supervisión de los instrumentos delegados del MCE.

Tradicionalmente, el entorno de control de la INEA ha sido estable: los costes correspondientes a este ámbito supusieron aproximadamente el 0,95 % de los pagos operativos de 2015 y 2016, respectivamente. En el IAA de 2017, la INEA estimó que los costes de los controles del MCE correspondientes a ese año (incluidos los costes heredados) ascendieron a 20 millones EUR o el 1,25 % de los pagos operativos totales (1 602,2 millones EUR).

Habida cuenta de que el nuevo programa MCE, en cuanto a tamaño y tipo de proyecto, es continuación del actual, se prevé que el coste de los controles a nivel de la entidad, en espera de la próxima evaluación coste-beneficio, se mantendrá en términos generales dentro de ese margen, si bien, lógicamente, la creación de la capacidad necesaria para poner en marcha los elementos adicionales del programa puede dar lugar a un aumento del coste de los controles.

Los beneficios de los controles son los siguientes:

- evitar la selección de propuestas con poca solidez o inadecuadas;
- optimizar la planificación y la utilización de los fondos de la UE para proteger el valor añadido de la Unión;
- asegurar la calidad de los convenios de subvención, evitar errores en la identificación de las entidades jurídicas, garantizar el cálculo correcto de las contribuciones de la UE y adoptar las garantías necesarias para un funcionamiento correcto de las subvenciones;
- detectar costes no subvencionables en la fase de pago;
- detectar errores que afecten a la legalidad y regularidad de las operaciones en la fase de auditoría.

Se examinará la posibilidad de utilizar opciones de costes simplificados, a reserva de una evaluación positiva de coste-beneficio en cuanto sus efectos en la tasa de error, en los costes de los controles y en la eficacia y eficiencia de estos últimos.

Nivel estimado de error

Con respecto al programa MCE, 2017 fue el primer año de la campaña de auditoría. En cuanto al MCE de transporte y energía, se dispone en esta fase de resultados limitados de auditoría. El error residual estimado para todos los sectores del MCE se sitúa en la horquilla de 1-2 %. Esta estimación es válida para el nuevo MCE.

### **2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

*Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo en la estrategia de lucha contra el fraude.*

Las Direcciones Generales de la Comisión encargadas de las acciones financiadas al amparo del presente Reglamento se comprometen a proteger los intereses financieros de la Unión de acuerdo con la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión [COM(2011)376 de 24 de junio de 2011] y su próxima revisión. Las medidas de lucha contra el fraude consisten fundamentalmente en medidas preventivas para hacer frente a ese delito, a la corrupción y a cualquier otra actividad ilegal; controles eficaces; la recuperación de los importes pagados indebidamente y, en caso de detectarse irregularidades, la aplicación de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias de conformidad con el Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.

La DG CNECT, la DG MOVE y la DG ENER y la agencia ejecutiva INEA han actualizado (la DG MOVE, en noviembre de 2017; la DG ENER, en diciembre de ese mismo año) o van a actualizar (la DG CNECT, INEA) de aquí a finales de 2019 sus estrategias de lucha contra el fraude y los planes de acción conexos a nivel de la DG que comprenden todo el ciclo del gasto; al hacerlo, tendrán en cuenta la proporcionalidad y la relación coste-beneficio de las medidas que se apliquen, y dejarán margen para realizar una evaluación de los riesgos del programa.

Los servicios de la Comisión se cerciorarán de que su enfoque de la gestión del riesgo de fraude se utilice para determinar ámbitos de riesgo elevado, teniendo en cuenta un análisis coste-beneficio específico de cada sector y el trabajo de prevención del fraude y de análisis de riesgos de la OLAF.

El seguimiento administrativo de los contratos, las subvenciones y los pagos correspondientes entra en el ámbito de competencia de la INEA. La estrategia de lucha contra el fraude se actualiza cada dos años; la última vez a finales de 2016. La Agencia crea sus propias medidas de lucha contra el fraude, como una estrategia de auditoría *ex post* para evaluar la legalidad y la regularidad de las operaciones subyacentes y recuperar los importes pagados indebidamente. La INEA se somete anualmente a la auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la imagen fiel de las cuentas y sobre la legalidad y regularidad de las operaciones subyacentes (ingresos y gastos) y se somete anualmente a los procedimientos de aprobación de la gestión del Parlamento Europeo y el Consejo de la UE.

Los contratos de subvenciones y los contratos públicos celebrados por las DG encargadas de su ejecución o por la INEA se basarán en modelos normalizados que establecerán las medidas de lucha contra el fraude generalmente aplicables, entre las cuales la facultad de auditar, los controles sobre el terreno y las inspecciones mencionados anteriormente. La Comisión, sus representantes y el Tribunal de Cuentas estarán facultados para auditar, sobre la base de documentos y sobre el terreno, a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada para realizar controles y verificaciones *in situ* de los operadores económicos afectados directa o indirectamente por dicha financiación de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, con vistas a determinar cualquier posible fraude, corrupción u otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión Europea con respecto a un convenio o decisión de subvención o a un contrato de financiación de la Unión. La Fiscalía Europea podrá investigar y perseguir el fraude y otras infracciones penales que afecten a los intereses financieros de la Unión con arreglo a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo.

### **3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

#### **3.1. Rúbrica del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos propuesta(s)**

Rúbrica del marco	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución
-------------------	----------------------	---------------	--------------

financiero plurianual	1 – Mercado Único, Innovación y Sociedad Digital 2 – Cohesión y Valores 5 – Seguridad y Defensa	CD/CND <sup>49</sup>	de países de la AELC <sup>50</sup>	de países candidatos <sup>51</sup>	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo [21, apartado 2, letra b),] del Reglamento Financiero
	02 03 01 Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) - Objetivo específico para el transporte	CD				
	05 03 Contribución del Fondo de Cohesión al MCE - Objetivo específico para el transporte	CD				
	13 03 Objetivo específico para la movilidad militar del MCE-Transporte	CD	SÍ	NO	SÍ	NO
	02 03 02 MCE – Objetivo específico para la energía	CD				
	02 03 03 MCE – Objetivo específico para el sector digital	CD				
	Ayuda administrativa para el MCE	CND				

<sup>49</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>50</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>51</sup> Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia estimada en los gastos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>1, 2, 5</b>	1 – Mercado Único, Innovación y Sociedad Digital 2 – Cohesión y Valores 5 – Seguridad y Defensa
----------------------------------------------------	----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Después de 2027	TOTAL
02 03 01 Mecanismo «Conectar Europa» – Transporte	Compromisos	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		<b>12 776,473</b>
	Pagos	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	<b>12 776,473</b>
05 03 Contribución del Fondo de Cohesión al Mecanismo «Conectar Europa» - Transporte	Compromisos	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		<b>11 243,118</b>
	Pagos	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	<b>11 243,118</b>
13 03 01 Mecanismo «Conectar Europa» – Transporte - Movilidad militar	Compromisos	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		<b>6 487,362</b>
	Pagos	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857	<b>6 487,362</b>
02 03 02 Mecanismo «Conectar Europa» – Energía	Compromisos	(1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200		<b>8 614,659</b>
	Pagos	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194	<b>8 614,659</b>
02 03 03 Mecanismo «Conectar Europa» – Sector digital	Compromisos	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		<b>2 939,039</b>
	Pagos	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136	<b>2 939,039</b>
Ayuda administrativa para el MCE <sup>52</sup>	Compromisos	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		<b>206,673</b>

<sup>52</sup> Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

	= Pagos										
<b>TOTAL de los créditos de la dotación del programa</b>	Compromisos	= 1+3	5 605,457	5 741,281	5 884,717	6 029,923	6 180,949	6 332,159	6 491,007		42 265,493
	Pagos	= 2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	7	«Gastos administrativos»
------------------------------------------------	---	--------------------------

Esta sección debe rellenarse utilizando los datos presupuestarios de carácter administrativo que deben introducirse primero en el anexo de la ficha financiera legislativa, que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Después de 2027	TOTAL
Recursos humanos		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Otros gastos administrativos		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de los compromisos = total de los pagos)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

En millones EUR (al tercer decimal)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Después de 2027	TOTAL
<b>TOTAL de los créditos de las distintas RÚBRICAS del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	5 636,546	5 773,480	5 916,623	6 060,475	6 210,029	6 360,136	6 518,893		42 476,181
	Pagos	589,200	2 308,440	2 793,649	3 156,061	3 439,285	3 695,162	3 845,162	22 649,223	42 476,181

### 3.2.2. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Años	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
------	------	------	------	------	------	------	------	-------

<b>RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	<b>140,877</b>
Otros gastos administrativos	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	<b>69,811</b>
<b>Subtotal para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	<b>31,089</b>	<b>32,199</b>	<b>31,906</b>	<b>30,552</b>	<b>29,080</b>	<b>27,977</b>	<b>27,886</b>	<b>210,688</b>

<b>Al margen de la RÚBRICA 7<sup>53</sup> del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	<b>206,673</b>
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	<b>27,800</b>	<b>28,356</b>	<b>28,923</b>	<b>29,502</b>	<b>30,092</b>	<b>30,693</b>	<b>31,307</b>	<b>206,673</b>

<b>TOTAL</b>	<b>58,889</b>	<b>60,555</b>	<b>60,829</b>	<b>60,053</b>	<b>59,171</b>	<b>58,670</b>	<b>59,193</b>	<b>417,361</b>
--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

<sup>53</sup>

Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa. Incluye los importes necesarios para la gestión de los compromisos pendientes («tradicionales») de los programas de 2014-2020 actualmente gestionados por una agencia ejecutiva.

### 3.2.2.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa*

Años	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
<b>•Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>								
Sede y Oficinas de Representación de la Comisión	93	90	83	75	71	67	88	
Delegaciones								
Investigación								
<b>•Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa, EJC) - AC, LA, ENCS, INT y JED</b> <sup>54</sup>								
Rúbrica 7								
Financiado mediante la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	- en la sede	122	128	133	126	122	116	85
	- en las Delegaciones							
Financiado mediante la dotación del programa <sup>55</sup>	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
Investigación								
Otros (especifíquense)								
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>	<b>218</b>	<b>216</b>	<b>201</b>	<b>193</b>	<b>183</b>	<b>173</b>	

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concepción de la política y estrategia</li> <li>• Ayuda a foros regionales y temáticos para la determinación de los proyectos de interés común</li> <li>• Coordinación y enlace con todas las partes interesadas (Estados miembros, terceros países, otras DG y otras instituciones de la UE, foros temáticos y regionales, etc.)</li> <li>• Elaboración del programa de trabajo anual</li> <li>• Proceso de selección</li> <li>• Gestión de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán ayuda financiera de la UE</li> <li>• Gestión operativa y financiera de los proyectos</li> <li>• Evaluaciones</li> </ul>
Personal externo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ayuda a foros regionales y temáticos para la determinación de los proyectos de interés común</li> <li>• Ayuda al proceso de selección</li> <li>• Ayuda a la gestión de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán ayuda financiera de la UE</li> <li>• Ayuda a la gestión financiera y de los proyectos</li> </ul>

<sup>54</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

<sup>55</sup> Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

- |  |                                                                                               |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ayuda a la organización de las evaluaciones</li></ul> |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------|

### 3.2.3. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros;
- x  prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

Años	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Especifíquese el organismo de cofinanciación	p.m.							
TOTAL de los créditos cofinanciados	p.m.							

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- x La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos

indíquese si los ingresos se asignan a las líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>56</sup>						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Artículo ....							

En el caso de los ingresos asignados, especifíquense la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

[...]
-------

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia sobre los ingresos o cualquier otra información).

[...]
-------

<sup>56</sup>

Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.