



TEXTOS APROBADOS

P8_TA(2018)0517

Establecimiento del Mecanismo «Conectar Europa» *I**

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 12 de diciembre de 2018 sobre la 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 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))¹

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

¹ De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A8-0409/2018).

[Enmienda 1, salvo indicación distinta]

ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO*

a la propuesta de la Comisión

Propuesta de

REGLAMENTO UE .../... 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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

* Enmiendas: el texto nuevo o modificado se señala en **negrita y cursiva**; las supresiones se indican mediante el símbolo **■**.

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

- (1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de estimular la creación de empleo *y respetar los compromisos de descarbonización a largo plazo*, la Unión necesita infraestructuras modernas *y multimodales* de alto rendimiento en los sectores *digital*, del transporte y la energía que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todas sus regiones, *incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas*. Esas conexiones deben contribuir a mejorar la libre circulación de personas, *incluidas aquellas con movilidad reducida*, 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 sostenible* 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.
- (2 bis) *El Programa debe contribuir a promover la accesibilidad territorial y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas, montañosas y transfronterizas, así como las zonas despobladas y escasamente pobladas;*
- (3) El Programa debe *contribuir también a la acción de la Unión contra* el cambio climático, *respaldar proyectos* 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 Acuerdo de París, los objetivos en materia de clima y energía propuestos para 2030 y el objetivo de descarbonización a largo plazo.
- (3 bis) *El Programa debe garantizar un alto nivel de transparencia, facilitando el acceso a los documentos pertinentes, especialmente en los casos en los que los proyectos afecten al medio ambiente y a la salud humana. El procedimiento de evaluación de*

los proyectos también debe tener en cuenta los criterios sociales y de cohesión, y en particular la aceptación por parte de las comunidades locales. [Enm. 82]

- (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 **17** 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 climáticos¹. 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 **■** marcadores de Río. **■** Los gastos relativos a infraestructuras ferroviarias **y de vías navegables, infraestructuras de recarga**, combustibles alternativos **y sostenibles para todos los modos de transporte, eficiencia energética**, transporte urbano limpio, transporte de electricidad, almacenamiento de electricidad, redes inteligentes, transporte de CO₂, energías renovables, **■** transporte multimodal **por** vías navegables interiores e infraestructuras de gas **deberán cumplir los objetivos climáticos**. 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. **En consonancia con los objetivos y compromisos de la Unión para reducir el impacto del cambio climático, el Programa alienta el cambio modal a modos de transporte más sostenibles como el ferrocarril, el transporte urbano limpio, el transporte marítimo y las vías de navegación interior.**
- (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

¹ COM(2018)0321, página 13.

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 **y de la complementariedad** entre los sectores digital, del transporte y de la energía. A tal fin, **los programas de trabajo podrían abordar eficazmente** ámbitos de intervención específicos, por ejemplo en lo que se refiere a la movilidad conectada y automatizada, los combustibles alternativos **sostenibles, incluidas las infraestructuras pertinentes para todos los modos de transporte o infraestructuras transfronterizas conjuntas, y deben prever un mayor grado de flexibilidad para fusionar el apoyo financiero en estos sectores. Permitir la comunicación digital puede ser uno de los elementos de un proyecto de interés común en el ámbito de la energía y del transporte.** El Programa debe permitir, en cada sector, que puedan considerarse admisibles algunos componentes **sinérgicos** 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, **así como en términos de refuerzo de la cofinanciación.**
- (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 Consejo¹ (en adelante, «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.

(7 bis) Las medidas que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común en el sector del transporte, financiados por el Programa, deben basarse en la

¹ 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.)

complementariedad de todos los modos de transporte para proporcionar redes eficientes, interconectadas y multimodales a fin de garantizar la conectividad en toda la Unión.

(8) Para alcanzar los objetivos establecidos en las orientaciones de la RTE-T, es necesario apoyar con carácter prioritario los *proyectos en curso de la RTE-T, así como* los enlaces transfronterizos, *los cuellos de botella, las prioridades horizontales*, los enlaces pendientes y *los nodos urbanos*, 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.

(8 bis) En determinados casos, los proyectos llevados a cabo en el territorio de un Estado miembro tienen una repercusión transfronteriza considerable y crean valor más allá de las fronteras nacionales, mediante la mejora de la conectividad transfronteriza en las costas, o mediante la mejora de la conectividad con la economía de las regiones interiores más allá de las fronteras nacionales. Por lo tanto, los proyectos que presenten tales repercusiones deben considerarse transfronterizos.

(8 ter) Con el fin de tener en cuenta las circunstancias excepcionales que presenta la retirada del Reino Unido de la Unión Europea, es necesario prever la conectividad entre Irlanda y la Europa continental mediante la modificación del trazado y de la composición de los corredores de la RTE-T al objeto de integrar los enlaces marítimos entre puertos irlandeses y continentales en la red básica y en la red global.

(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, de sus secciones predeterminadas *y de su capacidad*. Con el fin de mantener la coherencia y la eficacia del desarrollo y la coordinación de los corredores, conviene que estas adaptaciones *a la red básica no afecten a su terminación en 2030, mejoren la cobertura del territorio de la Unión por los corredores* y sean proporcionadas. Por ese motivo, la longitud de los corredores de la red básica no debe aumentarse en más de un 15 %. *La evolución de la red global debe ser objeto de seguimiento y evaluarse para garantizar la pertinencia de las secciones.*

- (10) Es necesario promover inversiones **públicas y privadas** en favor de una movilidad inteligente, **interoperable**, sostenible, **multimodal**, integradora, **accesible a personas con movilidad reducida** y segura desde el punto de vista operacional y físico en toda la Unión **para todos los modos de transporte**. En 2017, la Comisión presentó¹ «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 CO₂, 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, **por ejemplo, para acelerar la implementación del tacógrafo inteligente y su retroadaptación**.
- (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, ■ mediante la estimulación de la eficiencia energética y la utilización de combustibles alternativos, **respetando al mismo tiempo el principio de neutralidad tecnológica**. La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo² establece un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos para todos los modos de transporte en la Unión con el objetivo de reducir **en la medida de lo posible la dependencia de los combustibles fósiles** y de mitigar los efectos medioambientales y **climáticos** 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 Comisión³ 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.

¹ 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) 0283.

² 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).

³ 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) 0675.

- (12) En el contexto de su Comunicación «Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean»¹ (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 accesibles para todos los ciudadanos, incluidos los que actualmente pueden verse apartados de los servicios de movilidad, como los mayores y las personas con ***movilidad reducida***. 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/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. ***En esa misma línea, otras normativas como la Directiva 2004/54/CE sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras, deben adaptarse a los nuevos estándares de seguridad y digitalización del sector del transporte. Por su parte, la mejora de la seguridad debe ser prioritaria también en el sector ferroviario. En particular, es importante la inversión en seguridad en las intersecciones (en particular señalización y mejora de las infraestructuras). En el año 2012, en los 114 000 pasos a nivel existentes en la Unión, hubo 573 accidentes importantes con el resultado de 369 muertes y 339 heridos graves (informe 2014 de la AFE). Por consiguiente, se deben identificar a escala de la Unión los pasos a nivel que presentan un riesgo alto para la seguridad con el fin de invertir en la mejora de dichas infraestructuras, que deberían ser reemplazadas por puentes y pasos subterráneos.***
- (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, ■ la selección de proyectos que pueden optar a la financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. ***Al final de la fase inicial, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte deben*** 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

¹ COM(2018)0293.

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 **dobles** en la Unión Europea, publicada en noviembre de 2017¹, 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 Seguridad², 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, **con el objetivo general de mejorar la movilidad en la Unión**. 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 **también para un uso doble (civil y de defensa) de la infraestructura, también cuando exista la posibilidad de adecuar** la infraestructura existente. **La infraestructura será siempre de doble uso**. 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 **a través de acciones mensurables que cumplan** los requisitos aplicables definidos en el contexto del Plan de acción.

- (14 bis) ***El establecimiento del Plan de Acción sobre Movilidad Dual (civil y de defensa) en la Unión, es parte del objetivo general de mejorar la movilidad en la Unión, y al mismo tiempo responder a los desafíos logísticos y de movilidad fijados en la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). Para tal fin, es esencial armonizar las normas transfronterizas y las regulaciones aduaneras, así como los procedimientos administrativos y legislativos. El papel de las empresas conjuntas de la Unión es, entre otras cosas, crucial para la armonización de los procedimientos administrativos y legislativos, tanto para el MCE como para el Plan de Acción sobre Movilidad Dual (civil y de defensa). La Movilidad Dual (civil y de defensa) contribuirá al desarrollo del MCE, esencialmente en lo que se refiere a cuestiones presupuestarias y medidas para cubrir necesidades nuevas y futuras.***

¹ JOIN(2017) 0041.

² JOIN(2018) 0005.

- (15) En su Comunicación «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea»¹, la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte, *energía y tecnologías digitales* de esas regiones y la necesidad de proporcionar *una* financiación de la Unión *adecuada* para satisfacerlas, incluso a través del Programa *aplicando porcentajes de cofinanciación hasta un máximo del 85 %*.
- (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 *mantener un presupuesto adecuado para el sector del transporte, acorde con el previsto al principio del período de programación 2014-2020*, y utilizar los distintos programas e instrumentos de financiación de la Unión con la mayor eficacia posible, *maximizando* 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 Consejo² determina las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben llevarse a la

¹ COM(2017) 0623.

² 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).

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. ***La lista de proyectos de interés común y las orientaciones para la RTE-T deben revisarse para tener en cuenta los objetivos y las metas del Acuerdo de París, así como los objetivos de la Unión en materia de clima y energía para 2030 y los años posteriores.***

- (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 ***y el desarrollo de un sistema de energía inteligente y eficiente que incluya soluciones de almacenamiento y respuesta a la demanda que ayuden a equilibrar la red***, 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 garantiza una transición social justa y adecuada con*** 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 ***de bajas emisiones*** y mejoren la seguridad del suministro ***orientándolo hacia una mayor independencia energética de la Unión***. En particular, en su Comunicación de 23 de noviembre de 2017 titulada «Reforzar las redes energéticas de Europa»¹, la Comisión destacó que el papel de la electricidad, 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

¹ COM(2017) 0718.

la calefacción y refrigeración y que, en consecuencia, la política de infraestructuras energéticas transeuropeas **debe centrarse** en los proyectos de interconexiones eléctricas, **redes inteligentes de** almacenamiento de electricidad **e inversiones en infraestructuras de gas**. Para respaldar los objetivos de descarbonización de la Unión, **la integración del mercado interior y la seguridad del suministro**, debe prestarse la consideración y concederse la prioridad debidas a las tecnologías y los proyectos que contribuyan a la transición hacia una economía **de bajas emisiones**. 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.

(20 bis) Es necesario un apoyo a proyectos de redes energéticas inteligentes, siempre que dichos proyectos integren la generación, distribución o consumo de electricidad utilizando la gestión de sistemas en tiempo real y con influencia en los flujos energéticos transfronterizos. Los proyectos energéticos deben reflejar además el papel central de las redes inteligentes en la transición energética y el apoyo del Programa debe ayudar a superar los déficits de financiación que actualmente dificultan las inversiones en la instalación a gran escala de la tecnología de redes inteligentes.

(20 ter) Respecto a la interconexión eléctrica, el Reglamento (UE) 2018/... del Parlamento Europeo y del Consejo [gobernanza de la Unión de la Energía] fija un objetivo de interconexión eléctrica del 15 % entre los Estados miembros para 2030. El Programa debe contribuir a alcanzar este objetivo.

(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 Consejo¹.

- (22) La Comunicación titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit»² (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 ***exigirá urgentemente más atención por su limitada rentabilidad en*** 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 ***orientarse, pues, también a alcanzar el equilibrio entre las zonas rurales y las zonas urbanas,*** 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.
- (23) 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 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.
- (24) Las escuelas, las universidades, las bibliotecas, las administraciones locales, provinciales, regionales o nacionales, los principales proveedores de servicios

¹ 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).

² COM(2016)0587.

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 socioeconómicos en la zona en la que estén ubicados, ***incluidas las zonas rurales y escasamente pobladas***. Tales motores socioeconómicos deben situarse a la vanguardia de la conectividad de gigabit para que los ciudadanos, empresas y entidades locales europeas puedan acceder a los mejores servicios y aplicaciones. El Programa debe facilitar el acceso de estos motores socioeconómicos a la conectividad de gigabit, ***la conectividad de alta velocidad, incluida la conectividad móvil más avanzada***, 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.

- (25) Además, aprovechando el éxito de la iniciativa WiFi4EU, el Programa debe mantener su apoyo al suministro de conectividad inalámbrica local, gratuita, ***segura*** 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 bis) La infraestructura digital constituye una base importante para las innovaciones. Con el fin de que el Programa maximice su impacto, se debe centrar en la financiación de la infraestructura. Por tanto, los servicios y aplicaciones digitales concretos, como aquellos que implican diversas tecnologías de registro descentralizado o que aplican inteligencia artificial, deberían quedar fuera del ámbito de aplicación del Programa y, en su lugar y según proceda, abordarse mediante otros instrumentos, como Europa Digital. También es importante maximizar las sinergias entre distintos programas.

- (26) 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.

- (27) 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 *a posteriori* las carencias de una zona que ya disfrute de cobertura.
- (28) 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.
- (29) Las acciones que contribuyan a proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital deben utilizar la **mejor** tecnología **disponible y adaptada** , 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, **ciberseguridad** 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.

- (30) 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.
- (31) 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. ***La financiación mixta contribuye a atraer inversión privada y potencia la contribución del sector público en general, en consonancia con los objetivos del programa InvestEU.*** Por consiguiente, conviene que el Programa siga ***apoyando acciones*** que permitan combinar subvenciones de la UE con otras fuentes de financiación. ***En el ámbito del transporte, las operaciones de financiación mixta no superarán el 10 % de las dotaciones específicas.***
- (31 bis) ***En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta deben destinarse principalmente a proyectos que tengan como objetivo la digitalización del sector, en particular el SESAR y el ERTMS, que se espera que tengan rentabilidad financiera.***

- (32) 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 **impulsar la inversión corrigiendo** de forma proporcionada y **adecuada** 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.
- (33) 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» **coopere estrechamente con Horizonte Europa** en 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 **y en las sinergias entre ellos**, 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».
- (34) 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 financiera³¹, para el Parlamento Europeo y el Consejo durante el procedimiento presupuestario anual]. **Esta dotación financiera debe preservarse a lo largo de todo el Programa y no ser objeto de ningún recorte o reasignación a otros programas, con el fin de preservar durante el período del Programa el equilibrio inicial, pero también las compensaciones y las asignaciones temáticas y territoriales.**

(35) 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.

■ [voto por separado]

- (37) 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 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.
- (38) 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.
- (39) 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. *Asimismo, la Comisión o las agencias ejecutivas encargadas de la aplicación del Programa no están habilitadas para crear obligaciones adicionales no previstas en el presente Reglamento en lo referente a la selección de las operaciones y su financiación. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento Financiero, los programas de trabajo podrán prever procedimientos simplificados en determinados casos cuando los objetivos de las convocatorias de propuestas no tengan implicaciones estratégicas.*
- (39 bis) *De conformidad con el Reglamento Financiero, los criterios de selección y adjudicación se definirán en los programas de trabajo. En el sector del transporte, la calidad y la pertinencia de los proyectos deben evaluarse teniendo en cuenta también su impacto previsto en la conectividad de la Unión, su cumplimiento de los requisitos de accesibilidad y su estrategia en relación con las futuras necesidades de mantenimiento.*

(40) De conformidad con el Reglamento Financiero, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2988/95 del Consejo², el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo³ y el Reglamento (UE) 2017/193 del Consejo⁴, 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 Consejo⁵. 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 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.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

(40 bis) *La correcta aplicación del Programa depende en gran medida del nivel de cooperación entre las entidades que participan en un proyecto común. Por lo tanto, debe fomentarse la creación de una estructura de empresa conjunta, también a través de un mayor nivel de cofinanciación.*

(41) 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 Consejo¹], 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.

(42) 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»².

(43) 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 bis) *Con arreglo al artículo 85 de la Directiva 2014/25/UE, y en el caso de países terceros con los cuales la Unión no haya concluido un acuerdo multilateral o bilateral que garantice un acceso comparable y efectivo de las empresas de la Unión a los mercados de contratación pública de estos países terceros, podrá rechazarse cualquier oferta presentada para la concesión de un contrato público de suministro en el marco de un proyecto cofinanciado por el MCE si la proporción de productos originarios de terceros países supera un 50 % del valor total de los productos constitutivos de la oferta.*

(44) 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 2016³, es necesario evaluar el

¹ DO L 344 de 19.12.2013, p. 1.

² COM(2018)0065.

³ 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

presente Programa sobre la base de la información recogida según requisitos específicos de seguimiento, **como los relativos a la reducción del impacto del cambio climático**, 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 **y hacer los ajustes que resulten necesarios**.

(45) Con objeto de **evaluar** y notificar el avance del Programa en la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el presente Reglamento, **así como de fomentar sus logros**, deben aplicarse medidas **transparentes, responsables y** adecuadas de seguimiento e información, incluidos indicadores **mensurables**. Este sistema de información sobre los resultados debe garantizar que los datos para el seguimiento de la ejecución del programa y sus resultados **son adecuados para un análisis en profundidad de los progresos realizados y de las dificultades registradas en los corredores de la red básica y que estos datos y 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 bis) El Programa debe ejecutarse mediante programas de trabajo. La Comisión debe elaborar para finales de marzo de 2021 un Programa marco que incluya el calendario previsto de los programas de trabajo, las convocatorias, sus temas y la financiación asignada y otros detalles necesarios para ofrecer transparencia y previsibilidad para todo el período del Programa y para mejorar la calidad de los proyectos.

(45 ter) Debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva del Programa para garantizar la coherencia de las prioridades de inversión del Programa con los compromisos de la Unión en relación con el cambio climático.

(46) Para **complementar el** presente Reglamento, **debe delegarse en** la Comisión **la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de**

Funcionamiento de la Unión Europea en relación con la adopción de los programas de trabajo y el Programa marco. ■

- (47) Con objeto de adaptar, en su caso, los indicadores utilizados para el seguimiento del Programa ■ 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 ***y las necesidades militares, establecer o modificar la lista de las partes de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar, establecer o modificar la lista de proyectos prioritarios de infraestructuras de doble uso y el procedimiento de evaluación de la admisibilidad de las acciones relacionadas con la movilidad militar.*** 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.
- (48) 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 Consejo¹ en lo relativo a la lista de corredores de mercancías.
- (49) 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,

¹ 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).

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 *para todos los modos de transporte* definidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2014/94/UE;
- 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;
- c bis) «beneficiario», cualquier entidad que haya sido seleccionada para recibir ayuda financiera de la Unión de acuerdo con los criterios de admisibilidad establecidos en el artículo 11 del presente Reglamento y de conformidad con el artículo [197] del Reglamento Financiero;*
- 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 y/o garantías presupuestarias 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;

d bis) «cuello de botella», barrera física, técnica o funcional que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia o transfronterizos y que se puede vencer mediante la creación de una infraestructura nueva o mediante una mejora sustancial de las infraestructuras existentes capaz de aportar mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella;

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;

g bis) «enlace transfronterizo», en el sector de la infraestructura de transporte, proyectos que abarcan un tramo de ferrocarril, carretera, vía navegable interior o marítimo entre Estados miembros o entre un Estado miembro y un tercer país, o un proyecto, de cualquier modo de transporte, llevado a cabo en un Estado miembro que demuestra un gran impacto transfronterizo por medio de la mejora de los flujos transfronterizos entre dos Estados miembros;

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 8, 9, 11 o 13 de] *la Directiva (UE) 2018/... del Parlamento Europeo y del*

*Consejo*¹⁺, 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;

h bis) «primero, la eficiencia energética», principio por el cual en las decisiones de planificación, política e inversión en materia de energía deben tenerse plenamente en cuenta medidas alternativas en materia de eficiencia energética que sean eficientes en sus costes y que permitan dotar de mayor eficiencia a la demanda y el suministro de energía, en particular mediante ahorros de energía en el uso final rentables, iniciativas de respuesta del lado de la demanda y una conversión, transmisión y distribución más eficientes de la energía, y que permitan de todos modos alcanzar los objetivos de las decisiones correspondientes;

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, ferroviaria *o navegable interior*, 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 ■ , servicios similares de movilidad inteligente para los ferrocarriles *o la conectividad digital en las vías navegables interiores*;

⁺ DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) e insértese el número, la fecha, el título y la referencia del DO de dicha Directiva en la nota al pie de página.

[1] DO ...

⁺ DO: insértese el título, el número y la referencia DO del COD 2016/0382 (energías renovables).

k bis) «enlace pendiente», en todos los modos de transporte, un tramo de transporte de un corredor de la RTE-T o un tramo de transporte que proporciona la conexión entre redes básicas o globales y los corredores de la RTE-T que están pendientes o que contienen uno o más cuellos de botella que afectan a la continuidad del corredor de la RTE-T;

- 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 *o en su área de influencia*;
- 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 (2)]** 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.

r bis) «infraestructura para doble uso civil y militar», infraestructuras que generalmente se emplean para fines civiles pero son además de gran importancia estratégica para fines de defensa y de gestión de crisis y podrían adaptarse a las necesidades del doble uso civil y militar.

Artículo 3

Objetivos

1. El Programa tiene por objetivo general **construir**, 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 **a fin de contribuir a reforzar la competitividad europea, dar acceso al mercado interior y a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo y consolidar la cohesión territorial, social y económica, contribuyendo plenamente a** los compromisos de descarbonización a largo plazo y haciendo hincapié plenamente en las sinergias entre los sectores **del transporte, de la energía y digital**.
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, interconectadas, **interoperables y multimodales** para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora, **accesible y un espacio europeo de transportes**;
 - ii) adaptar las **partes de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar** a las necesidades de la movilidad **doble (civil y de defensa)**.
 - b) En el sector de la energía, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común sobre una mayor integración **de un** mercado interior de la energía **eficiente y competitivo** y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización **de la economía** y

garantizando la seguridad del abastecimiento *y la independencia energética de la Unión*, y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de *la energía, incluidas* las energías renovables, *así como estimular la eficiencia energética*.

- c) En el sector digital, contribuir al *desarrollo de proyectos de interés común relativos* al despliegue de redes digitales *protegidas y seguras* de muy alta capacidad y sistemas 5G, al aumento de la resiliencia y la 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 **43 850 768 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)**.
2. La distribución de este importe será la siguiente:
 - a) **33 513 524 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)** para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), de los cuales:
 - i) **17 746 000 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)** procedentes del grupo de inversiones estratégicas europeas;
 - ii) **10 000 000 000 EUR en precios constantes (11 285 493 000 EUR en precios corrientes)** 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) **5 767 524 000 EUR en precios constantes (6 500 000 000 EUR en precios corrientes)** procedentes *de la rúbrica «Seguridad y 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 **un 20 %** para proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables; [Enm. 9]
- c) **2 662 000 000 EUR en precios constantes** (3 000 000 000 EUR *en precios corrientes*) 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. **Hasta el 3 % del** importe a que se refiere el apartado 1 podrá dedicarse **también** 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.
- 5 bis. Se garantizará la transparencia y la participación de los ciudadanos en los grandes proyectos.** [Enm. 27]
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, ■ hasta el 31 de diciembre de **2022**, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión ■ . A partir del 1 de enero de **2023**, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte se pondrán a disposición, **sobre una base competitiva**, 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 ***un Estado miembro*** en el marco de la gestión compartida podrán, ***si el Estado miembro así lo solicita y con el acuerdo de la autoridad de gestión pertinente***, ser transferidos al Programa ***para que puedan utilizarse como elemento de una operación de financiación mixta o una acción de sinergia con otros programas de la Unión incluida en una propuesta presentada por el Estado miembro en cuestión y declarada subvencionable por la Comisión en el marco de un procedimiento del programa de trabajo***. 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. ■

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.
- ***ofrezca reciprocidad en el acceso a programas similares en el tercer país, en particular a la contratación pública.***

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, en las condiciones establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 ***y de conformidad con las disposiciones establecidas en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.***

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 ***forma de subvenciones y contratación, según lo establecido*** en el Reglamento Financiero **■** ***. La financiación***

aportada por el Programa podrá emplearse en el marco de operaciones de financiación mixta, también por lo que se refiere a los fondos previstos en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento InvestEU. En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta no superarán el 10 % de la dotación específica y se destinarán principalmente a las prioridades horizontales enumeradas en el anexo, parte III, punto -1 (nuevo). 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 6 bis

Adaptación de las RTE-T al doble uso civil y de defensa

1. ***Los proyectos de interés común contribuirán a la adaptación de las RTE-T con arreglo a la definición del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 con el fin de permitir un doble uso civil y de defensa de la infraestructura, de conformidad con los requisitos de la movilidad doble (civil y de defensa), en lo sucesivo, «requisitos de la movilidad doble» y los proyectos prioritarios de infraestructuras de doble uso definidos en el apartado 2 del presente artículo.***
2. ***A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión adoptará actos delegados, de conformidad con el artículo 24 del presente Reglamento, con el fin de especificar más detalladamente los requisitos de movilidad doble, establecer una lista de las partes de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar,***

establecer una lista de proyectos prioritarios de infraestructuras de doble uso y el procedimiento de evaluación en relación con la admisibilidad de las acciones relacionadas con el doble uso civil y de defensa de la infraestructura. La especificación de los proyectos prioritarios reflejará la situación de los Estados miembros del este y el sur de la Unión.

3. *Los estudios destinados a desarrollar e identificar proyectos de interés común de partes de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar, que se basarán siempre en los estudios de viabilidad, los proyectos y la realización de las RTE-T existentes, incluirán también las medidas necesarias para cumplir los requisitos de movilidad doble validados por el Consejo y los proyectos prioritarios de infraestructuras de doble uso civil y de defensa.*

Todos los proyectos propuestos incluirán acciones mensurables para integrar los requisitos de movilidad doble validados por el Consejo.

Las propuestas que incluyan únicamente acciones relacionadas con la movilidad militar solo serán subvencionables si amplían una infraestructura civil existente.

Todas las acciones relacionadas con el cumplimiento de los requisitos de movilidad doble se financiarán con cargo a los fondos previstos en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii), y permitirán el uso doble civil y de defensa de la infraestructura.

4. *No más tarde del 31 de diciembre de 2025, la Comisión llevará a cabo una evaluación de los gastos ya realizados y las perspectivas de gastos del importe especificado en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii). En función del resultado de esta evaluación, la Comisión decidirá transferir los recursos no comprometidos del artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii), al artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i).*

Artículo 6 ter

Proyectos transfronterizos en el ámbito del transporte

1. *Los Estados miembros, las autoridades regionales u otras entidades participantes en un proyecto transfronterizo de transporte podrán crear un organismo común*

(ventanilla única) para la gestión de proyectos. Estos órganos comunes contarán con amplias facultades de coordinación, con preponderancia de las normas de la Unión, que facilitarán la gestión de todas las evaluaciones de impacto ambiental y los permisos de planificación territorial y las licencias de obra.

2. *Con el fin de abordar las dificultades en lo que respecta a la coordinación de los procedimientos para la concesión de proyectos transfronterizos de infraestructuras de la RTE-T, los coordinadores europeos seguirán la coordinación de los proyectos y propondrán procedimientos para facilitar su sincronización y finalización.*
3. *Habida cuenta de la necesidad de garantizar la coordinación y la cooperación entre los Estados miembros a través de la autoridad competente única designada, así como de la necesidad de fijar plazos comunes para la concesión de licencias transfronterizas y el inicio de procedimientos de contratación pública para proyectos transfronterizos comunes, las medidas necesarias serán conformes al Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte (COM(2018)0277).*

Artículo 7

Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

1. Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables y la economía circular *contribuirán a la descarbonización, completando el mercado interior de la energía y reforzando la seguridad del suministro*, 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, *si procede, también a nivel regional*, o en acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se establece en los artículos **8, 9, 11 o 13** de la Directiva (UE) 2018/... del *Parlamento Europeo y del Consejo*¹⁺. Estos proyectos se determinarán con arreglo a los criterios *generales* y el *proceso* establecidos en la parte IV del anexo del presente Reglamento.

⁺ DO: insértese el título, el número y la referencia DO del COD 2016/0382 (energías renovables).

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, ***sin perjuicio de los criterios de adjudicación previstos en el artículo 13***, los criterios de selección ***específicos*** 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, ***el análisis de los costes y beneficios*** 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 ***será obligatorio para todos los proyectos que reciban apoyo, se llevará a cabo de manera transparente, exhaustiva y completa y aportará pruebas de*** la existencia de una importante reducción de los costes o de beneficios en términos de ***sostenibilidad***, 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 **■**, no superará el importe necesario para garantizar que el proyecto se materialice o resulte comercialmente viable ***y respetará las disposiciones del artículo 14, apartado 3.***

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 ***son aquellos proyectos que hagan una contribución significativa a:***
 - a) ***la realización del mercado único digital europeo;***
 - b) ***los objetivos estratégicos de la Unión en materia de conectividad; y***
 - c) ***aporten la infraestructura de red subyacente en apoyo de la transformación digital de la economía y de la sociedad.***

- 1 bis. Los proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital cumplirán los criterios que se recogen a continuación:***
 - a) ***contribuir al objetivo específico previsto en el artículo 3, apartado 2, letra c);***
 - b) ***desplegar la mejor tecnología disponible y al mismo tiempo ofrecer el mejor equilibrio en términos de capacidad del flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red, ciberseguridad y eficiencia de costes.***

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) Se dará prioridad a las acciones que contribuyan al acceso a las redes de muy alta capacidad, ***en particular 5G u otra conectividad móvil puntera***, que puedan proporcionar una conectividad de gigabit a los motores socioeconómicos. ***La competitividad global de la Unión y su capacidad para absorber inversiones tienen*** en cuenta, ***además*** 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 *y a los centros socioeconómicos*; 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 *de muy alta capacidad* 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.



Artículo 8 bis

Adjudicación de contratos públicos o de contratos de suministro

- 1. A la hora de adjudicar contratos con el respaldo del Programa, los beneficiarios no deberían fundamentar la adjudicación de contratos exclusivamente en la oferta más favorable en términos económicos, sino adoptar asimismo un enfoque basado en la eficiencia de los costes, prestando particular atención a los datos cualitativos, sociales y medioambientales.*
- 2. Toda oferta presentada para la adjudicación de un contrato público o de un contrato de suministro, que se beneficie del programa, será considerada admisible si el porcentaje de productos originarios de terceros países con los que la Unión no haya celebrado un acuerdo que garantice un acceso comparable y efectivo de las empresas de la Unión a los mercados de esos terceros países, no supera el 50% del valor total de los productos que conforman la oferta. [Enm. 35]*

CAPÍTULO II

ADMISIBILIDAD

Artículo 9

Acciones admisibles

- 1. Solo serán admisibles las acciones destinadas a lograr los objetivos mencionados en el artículo 3 y que se hayan sometido a una reducción del impacto del cambio climático. 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. ***Los estudios solo son admisibles si están relacionados con proyectos subvencionables en el marco de este Programa y si están incluidos en una convocatoria de propuestas en los programas de trabajo. La selección de operaciones y su financiación en el marco del presente Reglamento no podrán estar sujetas a obligaciones adicionales que no estén establecidas en el presente Reglamento.***

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 **■**, interconectadas, ***interoperables y multimodales***:

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, ***la interoperabilidad ferroviaria, las plataformas logísticas multimodales, los aeropuertos***, los puertos marítimos, ***la navegabilidad de las vías de navegación interior***, 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, ***principalmente las acciones recogidas en la parte III, epígrafe 1, del anexo I del presente Reglamento***. 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 ***y estimulen*** 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 **(2)** del anexo del presente Reglamento;

ii bis) medidas para la armonización de las regulaciones transfronterizas y aduaneras y para la adopción de procedimientos administrativos y legislativos con el fin de establecer un marco regulador a nivel de la Unión sobre movilidad doble (civil y de defensa);

ii ter) acciones para el restablecimiento de conexiones regionales transfronterizas pendientes debido a que fueron abandonadas o desmanteladas;

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 aeropuertos, las plataformas logísticas multimodales**, 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;

iii bis) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, sobre todo al presentar los efectos de los corredores o las redes, y con especial atención a impulsar un incremento del tráfico ferroviario de mercancías; [Enm. 33]

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, **interoperable**, sostenible, **multimodal**, integradora, **accesible** 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, **dedicando una atención particular al transporte marítimo transfronterizo de corta distancia;**

ii) acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas, **entre otros los proyectos ERTMS y SESAR**, 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 ***para todos los modos de transporte y la descarbonización del sector del transporte***, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - v) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, ***en particular en los nodos urbanos tal y como se definen en el artículo 30 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013***, y 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 medios de transporte y todos los usuarios, especialmente los usuarios con movilidad reducida***, 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;
 - ix bis) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías.***
- c) En el marco de los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), ***y de conformidad con el artículo 6 bis:***
- i) **■** actividades específicas de una acción, de apoyo a ***partes, nuevas o ya existentes, de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar***, con el fin de integrar las necesidades de la movilidad ***doble*** para permitir un doble uso civil y militar de las infraestructuras;

i bis) acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil;

i ter) acciones que aumenten la resiliencia ante amenazas a la ciberseguridad.

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 y **5G** 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 y **la integración** de redes troncales **nuevas o existentes**, 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 **y que implanten los objetivos estratégicos de la Unión en materia de conectividad;**
- 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 entre los sectores digital, del transporte y de la energía

1. Las acciones que contribuyan **simultáneamente** 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 **y para beneficiarse de un porcentaje de cofinanciación más elevado, de conformidad con el artículo 14**. Tales acciones se ejecutarán a través de programas de trabajo ■ 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 **sinérgicos relacionados con cualquiera de los otros sectores**, que ■ no **guarden** 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 **sinérgicos** no podrá superar el 20 % de los costes subvencionables totales de la acción; y
 - b) estos elementos **sinérgicos** deberán guardar relación con los sectores digital, del transporte o de la energía; y

- c) estos elementos **sinérgicos** 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, **incluidas las empresas conjuntas**;
 - 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 **en los ámbitos del transporte, de energía y digital** 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 por empresas conjuntas** o, **en consulta con** los Estados miembros interesados, por **autoridades regionales o locales, o** por organizaciones internacionales **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, ***e incluirán***, en la medida en que proceda, los elementos siguientes:
 - a) la incidencia económica, social y medioambiental (beneficios y costes), ***incluida la idoneidad, la exhaustividad y la transparencia del análisis;***
 - a bis) el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 82 y 85 de la Directiva 2014/25/UE;***
 - b) los aspectos relacionados con la innovación, la seguridad, ***la digitalización***, la interoperabilidad y la accesibilidad;
 - c) la dimensión transfronteriza ***y la dimensión de la interconexión;***
 - c bis) la conectividad y la accesibilidad territorial, incluidas las regiones ultraperiféricas y las islas;***
 - c ter) el valor añadido europeo;***
 - d) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;
 - e) la madurez de la acción en el desarrollo del proyecto;

e bis) el ciclo de los proyectos y la idoneidad de la estrategia de mantenimiento propuesta para el proyecto finalizado;

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, *los elevados costes por adelantado* o la falta de financiación del mercado;

h bis) la contribución a la integración de las necesidades de la movilidad doble (civil y de defensa);

h ter) la accesibilidad para personas de movilidad reducida;

i) la *contribución a* los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales;

i bis) la descarbonización alcanzada por medio de proyectos;

i ter) la contribución al principio «primero, la eficiencia energética».

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. ***Asimismo, deberá evaluar si existe el riesgo de que la ejecución de las acciones financiadas por el MCE interrumpa el flujo de mercancías o de pasajeros en el tramo afectado por el proyecto y, en su caso, ofrecer soluciones.***

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 ***con cualquier medio de transporte*** 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 las vías navegables interiores, los ferrocarriles o las autopistas del mar***, para las acciones de apoyo a las vías

navegables interiores, 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, para las acciones realizadas en las regiones ultraperiféricas **y para las acciones de apoyo a la accesibilidad y la conectividad territoriales. En el caso de obras en las regiones ultraperiféricas, los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 85 %;**

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 **y los enlaces pendientes** en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado **y para las acciones relativas a la mejora de la conectividad y la accesibilidad territoriales;**

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) **o letra c bis)**, 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 **o mediante un acuerdo por escrito entre los Estados miembros o las autoridades regionales interesadas; además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a los proyectos realizados por una empresa conjunta, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, podrá incrementarse un 10%; el porcentaje de cofinanciación no podrá superar el 90% de los gastos subvencionables totales;**

c bis) en cuanto a las acciones relativas al objetivo específico mencionado en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), los porcentajes de cofinanciación

podrán aumentar hasta un máximo del 85 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado;

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, ***y en las obras en regiones ultraperiféricas los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 85 %;***
 - 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 tengan importantes repercusiones en la reducción de las emisiones de CO₂ o,*** 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; ***en el caso de obras en las regiones ultraperiféricas, los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 85 %;*** 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 *mencionadas* en el artículo 10 será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate; *además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a estas acciones podrá incrementarse un 10%; el porcentaje de cofinanciación no podrá superar el 90% de los gastos subvencionables totales.*
- 5 bis. *Una vez que se haya aprobado el porcentaje de cofinanciación y se haya otorgado la ayuda, la Comisión facilitará a los promotores del proyecto un listado de todas las oportunidades y medios para obtener en tiempo útil el resto de la participación financiera.*

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»);
- d bis) los gastos relacionados con los requisitos militares serán subvencionables a partir de la fecha de inicio de la admisibilidad de la acción, independientemente de la fecha de entrada en vigor de los actos delegados a que se refiere el artículo 6 bis, apartado 2.*

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, ***excepto en casos debidamente justificados***, 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 ***en el caso de los estudios, o en el plazo de dos años en el caso de todas las demás acciones subvencionables con arreglo al presente Reglamento;***
 - b) tras una revisión de los progresos realizados, se determina que la ejecución de la acción ha sufrido retrasos ***adicionales con respecto a las etapas y plazos establecidos en el artículo 6 del [Reglamento n.º XXX – Smart TEN-T] o*** 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.
- 2 bis) El importe procedente de la aplicación del apartado 1 o el apartado 2 se distribuirá entre otros programas de trabajo que se propongan en el marco de la dotación financiera correspondiente según lo establecido en el artículo 4.2.***

Artículo 18

Sinergias con otros programas de la Unión

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. ***La ejecución cumplirá las normas previstas en el artículo [xxx] del Reglamento Financiero.*** 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 ***todas*** las siguientes condiciones acumulativas:
 - 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], ***sin evaluaciones adicionales, y*** 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. █ .

1 bis. Para finales de marzo de 2021, la Comisión preparará un programa marco que incluirá el calendario de los programas de trabajo y las convocatorias, sus temas, la financiación asignada y otros detalles necesarios para ofrecer transparencia y previsibilidad en todos los períodos del programa y para mejorar la calidad de los proyectos. Dicho programa marco se adoptará mediante un acto delegado de conformidad con el artículo 24.

1 ter. Cuando publique un programa de trabajo, la Comisión publicará un anuncio de las convocatorias de propuestas previstas en virtud de dicho programa de trabajo; dicho anuncio incluirá, de conformidad con el artículo 194 del Reglamento Financiero, al menos la siguiente información para cada una de las convocatorias mencionadas:

- a) prioridades;*
- b) fecha de inicio indicativa;*
- c) fecha de fin indicativa;*
- d) presupuesto estimado.*

2. La Comisión adoptará los programas de trabajo por medio de *un acto delegado*, de conformidad con el █ artículo 24 del presente Reglamento.

2 bis. De conformidad con el artículo 200, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, todas las convocatorias incluirán un procedimiento de selección en dos

fases y se ejecutarán como sigue:

- a) *los solicitantes presentarán un expediente simplificado que recoja información relativamente breve a efectos de preselección de los proyectos admisibles;*
- b) *los solicitantes preseleccionados en la primera fase presentarán un expediente completo a partir de la conclusión de la primera fase;*
- c) *la Comisión publicará las convocatorias de propuestas, como mínimo, tres meses antes de la apertura del procedimiento.*

Artículo 20

Seguimiento y presentación de informes

- 1. *La Comisión definirá una metodología que ofrezca indicadores cualitativos para realizar una evaluación precisa de los progresos realizados proyecto a proyecto en la red de la RTE-T y con vistas a la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 3 a través del Programa. Sobre la base de esta metodología, la Comisión complementará la parte I del anexo, a más tardar el 1 de enero de 2021, por medio de un acto delegado, de conformidad con el artículo 24.*
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 *son adecuados para un análisis en profundidad de los progresos realizados y de las dificultades que surjan*

en los corredores de la red básica, y que 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.

3 bis. *La Comisión establecerá un sitio internet específico para publicar en tiempo real una síntesis de los proyectos en ejecución junto con los datos pertinentes (evaluaciones de impacto, valor, beneficiario, entidad que lo ejecuta, situación actual).*

Artículo 21

Evaluación y revisión

1. Las evaluaciones se efectuarán en tiempo oportuno, **pero al menos cada dos años**, a fin de que puedan tenerse en cuenta en el proceso de toma de decisiones.
- 1 bis.** *Las evaluaciones valorarán la ejecución del Programa, con arreglo a sus objetivos generales y sectoriales establecidos en el artículo 3, aclarando si los distintos sectores están en marcha, si el compromiso presupuestario total es conforme con el importe total asignado, si los proyectos en curso han alcanzado un grado suficiente de realización, si todavía son viables y si su realización es conveniente.*
2. La evaluación intermedia del Programa se llevará a cabo una vez que se disponga de suficiente información sobre su ejecución **sobre la base del seguimiento realizado de conformidad con el artículo 20**, pero, a más tardar, cuatro años después del inicio de la ejecución. **Incluirá también una evaluación exhaustiva de la adecuación de los procedimientos, objetivos y criterios de admisibilidad para alcanzar los objetivos generales y sectoriales establecidos en el artículo 3. Sobre la base de los resultados de esta evaluación intermedia, se propondrán recomendaciones para una revisión del programa.**
3. Tras la conclusión de la ejecución del Programa, pero, a más tardar, **dos 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;

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;

e bis) para adoptar el programa de trabajo;

e ter) para adoptar el programa marco;

e quater) para especificar o modificar las necesidades militares, establecer o modificar la lista de las partes de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar, establecer o modificar la lista de infraestructuras de doble uso de los proyectos prioritarios y el procedimiento de evaluación de la admisibilidad de las acciones relacionadas con la movilidad militar establecidas en el artículo 6 bis;

e quinquies) para definir la metodología para ofrecer indicadores cualitativos para realizar una evaluación precisa de los progresos logrados proyecto a proyecto en la red de la RTE-T a través del Programa.

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 al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. 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).

De conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939, la Fiscalía Europea podrá 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.

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.
- 2 bis.** ***El Reglamento (UE) n.º 347/2013 se revisará a tiempo para el próximo MFP, a fin de armonizar las directrices con los objetivos energéticos y climáticos de la Unión para 2030 y con el compromiso de descarbonización a largo plazo de la Unión, y de integrar el principio de «primero, la eficiencia energética». [Enm. 10]***
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

ANEXO

PARTE I – INDICADORES

El Programa será objeto de un seguimiento estrecho sobre la base de un conjunto de indicadores destinados a medir el grado de cumplimiento de sus objetivos generales y específicos y con el fin de minimizar las cargas administrativas y los costes. A tal fin, se recopilarán datos en relación con el conjunto de indicadores clave que figura a continuación.

Sectores	Objetivos específicos	Indicadores
Transporte:	Redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, interoperable , sostenible, multimodal integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico.	Número de enlaces transfronterizos y pendientes a los que se presta atención con el apoyo del MCE, incluidas las acciones relativas a nudos urbanos, conexiones ferroviarias regionales transfronterizas , puertos marítimos, puertos interiores, aeropuertos y terminales ferrocarril-carretera de las redes básica y global de la RTE-T
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la digitalización del transporte (ERTMS, SESAR)
		Número de puntos de abastecimiento de combustibles alternativos construidos o rehabilitados con el apoyo del MCE
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la seguridad del transporte
		Número de acciones del MCE que contribuyen a la accesibilidad del transporte para las personas con discapacidad
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a reducir el ruido de los trenes de mercancías
	Adaptación a las necesidades de movilidad doble (civil y de defensa)	Número de componentes de las infraestructuras de transporte adaptados para satisfacer las necesidades de movilidad doble (civil y de defensa)
Energía	Contribución a la interconectividad y la integración de los mercados	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que interconectan las redes de los Estados miembros y que eliminan limitaciones internas
	Seguridad del abastecimiento energético	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que garantizan unas redes de gas resilientes
		Número de acciones del MCE que

		contribuyen a la obtención de unas redes inteligentes y digitalizadas y que aumentan la capacidad de almacenamiento de energía
	Desarrollo sostenible a través de la descarbonización	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que hacen posible una mayor penetración de las energías renovables en los sistemas energéticos
		Número de acciones del MCE que contribuyen a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables
Tecnologías digitales	La contribución a la instalación de la infraestructura de conectividad digital en toda la Unión Europea.	Nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los motores socioeconómicos y conexiones inalámbricas de muy alta calidad para las entidades locales
		Número de acciones del MCE que permiten la conectividad 5G a lo largo de las vías de transporte
		Número de acciones del MCE que permiten nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los hogares
		Número de acciones del MCE que contribuyen a la digitalización de los sectores de la energía y del transporte

PARTE II: PORCENTAJES INDICATIVOS PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Los recursos presupuestarios a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra a), incisos i) y ii), se distribuirán como sigue:

- el 60 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a las redes eficientes e interconectadas»;
- el 40 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico».

Los recursos presupuestarios utilizados para financiar las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a), **se distribuirán como sigue:** el 75 % debe destinarse a acciones de los corredores de la red básica, el 10% a acciones de la red básica fuera de los corredores de esta red y el 15% a acciones de la red global.

PARTE III: PRIORIDADES HORIZONTALES, CORREDORES DE LA RED BÁSICA DE TRANSPORTE Y SECCIONES PREDETERMINADAS; SECCIONES PREDETERMINADAS DE LA RED GLOBAL

-1 bis. Prioridades horizontales

SESAR, ERTMS, ITS, RIS, VTMS, dispositivos tecnológicos inteligentes

1. Corredores de la red básica y secciones predeterminadas

Corredor de la red básica «Atlántico»			
Configuración	Gijón – León – Valladolid		
	A Coruña – Vigo – Orense – León–		
	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao		
	Burdeos – Toulouse		
	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba		
	Algeciras – Bobadilla – Madrid		
	Isla de Madeira/Sines– Ermidas/Lisboa – Madrid – Valladolid		
	Lisboa – Aveiro – Leixões/Oporto – Río Duero/ Vigo		
	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Vergara – Bilbao/Burdeos – La Rochelle – Tours – París – Le Havre/Metz – Mannheim/Estrasburgo		
	Shannon Foynes - Dublín – Rosselare – Waterford - Cork – Brest – Roscoff – Cherburgo – Caen – Le Havre – Ruán - París		
Dublín/Cork – Brest – Roscoff – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon			
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Évora – Mérida	Ferrocarril
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayona – Burdeos	
		Aveiro – Salamanca	
	Río Duero (Vía navegable del Duero)	Vías navegables interiores	
	Enlace pendiente	París (enlace Orly -Versailles y Orly - aeropuerto Ch. De Gaulle)	Multimodal
Corredor de la red básica «Báltico — Adriático»			
Configuración	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków		
	Gdańsk – Varsovia – Katowice		
	Katowice – Ostrava – Brno – Viena		

	Szczecin/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava			
	Katowice – Žilina – Bratislava – Viena			
	Viena – Graz – Villach – Udine – Trieste			
	Udine – Venecia – Padua – Bolonia – Ravena – Ancona – Foggia			
	Graz – Maribor – Liubliana – Koper/Trieste			
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Katowice – Ostrava	Ferrocarril	
		Katowice – Žilina		
		Opole – Ostrava		
		Bratislava – Viena		
		Graz – Maribor		
		Trieste – Divača		
	Enlace pendiente	Katowice – Žilina	Carretera	
		Brno – Viena		
	Enlace pendiente	Gloggnitz – Mürzzuschlag:		Ferrocarril
		túnel de base de Semmering		
Graz – Klagenfurt: ferrocarril y túnel de Koralm				
Koper – Divača				

Corredor de la red básica «Mediterráneo»

Configuración	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona		
	Zaragoza – Teruel – Valencia/Sagunto		
	Sagunto – Valencia – Madrid		
	Sevilla – Bobadilla – Murcia		
	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona		
	Tarragona – Barcelona – Perpiñán – Marsella – Génova/Lyon – La Spezia – Turín – Novara – Milán – Bolonia/Verona – Padua – Venecia – Ravena/Trieste/Koper – Liubliana – Budapest		
	Toulouse – Narbona		
	Liubliana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontera UA		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Lyon – Turín: túnel de base y vías de acceso	Ferrocarril

	Barcelona – Perpiñán	
	Niza – Ventimiglia	
	Trieste – Divača	
	Liubliana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – frontera UA	
	Lendava – Letenye	Carretera
	Vásárosnamény – frontera UA	
Enlace pendiente	Perpiñán – Montpellier	Ferrocarril
	Madrid – Zaragoza – Barcelona	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milán – Cremona – Mantua – Ferrara – Porto Levante/Venecia – Ravena/Trieste - Ferrara - Porto Garibaldi	

Corredor de la red básica «Mar del Norte — Báltico»

Configuración	Luleå – Helsinki – Tallin – Riga
	Ventspils – Riga
	Riga – Kaunas
	Klaipeda – Kaunas – Vilna
	Kaunas – Varsovia
	Frontera BY – Varsovia – Łódź/Poznań – Fráncfort /Oder – Berlín – Hamburgo – Kiel
	Łódź – Katowice/ Breslavia
	Frontera UA/PL – Rzeszów – Katowice – Breslavia – Falkenberg – Magdeburgo
	Szczecin/Świnoujście – Berlín – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover
	Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
	Hannover – Osnabrück – / Kleve – Nimega / – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
	Utrecht – Ámsterdam
	Utrecht – Rotterdam – Amberes

Hannover – Colonia– Amberes				
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Tallin – Riga – Kaunas/ Vilna – Varsovia: línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable	Ferrocarril	
		Amberes – Duisburgo	Ferrocarril	
		Świnoujście/Szczecin/ Puente Karniner – Berlín	Ferrocarril/vías navegables interiores	
		Corredor EE-LV-LT-PL de la vía báltica	Carretera	
Enlace pendiente	█	Varsovia/Idzikowice – Poznań/Breslavia, incluidas las conexiones al nodo central de transporte previsto	Ferrocarril	
		Canal de Kiel		Vías navegables interiores
		Berlín – Magdeburgo – Hannover; Mittellandkanal; canales occidentales alemanes		
		Rin, Waal		
		Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal		
		Mejora (doble vía)		Cuenca del Ruhr – Münster – Osnabrück – Hamburgo

Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo»

Configuración	█
	Derry – Sligo – Galway – Shannon Foynes/Cork
	█
	█
	Baile Átha Cliath/Dublín/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Amberes/Rotterdam
	Dublin – Cork – Calais – Dunkerque – Zeebrugge – Amberes – Rotterdam
	Frontera RU – Lille – Bruselas
	Londres – Lille – enlace ferroviario transfronterizo Bruselas-Quévrain-Valenciennes – Bruselas
	Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo

	Luxemburgo – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marsella		
	Luxemburgo – Metz – Estrasburgo – Basilea		
	Amberes/Zeebrugge – Gante – Dunkerque/Lille – París		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Bruselas – Luxemburgo – Estrasburgo	Ferrocarril
		Terneuzen – Gante	Vías navegables interiores
		Red Sena – Escalda y las cuencas fluviales correspondientes Sena, Escalda y Mosa	
		Corredor Rin-Escalda	
Enlace pendiente	Canal Albert/Canal Bocholt-Herentals	Vías navegables interiores	
	Dunkerque – Lille		

Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»

Configuración	Hamburgo – Berlín		
	Rostock – Berlín – Dresde		
	Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresde		
	Dresde – Ústí nad Labem – Melnik/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin		
	Kolin – Pardubice – Brno – Viena/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofía		
	Sofía – Plovdiv – Burgas		
	Plovdiv – Frontera TR – Alexandroupolis – Kavala – Salónica – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa		
	Frontera ARYM – Salónica		
	Sofía – Salónica – Atenas – Pireo/Ikonio – Irakleion – Lemesos (Vasiliko) – Nicosia		
	Atenas – Patras/Igoumenitsa		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Dresde – Praga	Ferrocarril
		Viena/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	

	Calafat – Vidin – Sofía – Salónica	
	Frontera TR – Alexandroupolis	
	Frontera ARYM – Salónica	
	Ioannina – Kakavia (frontera AL)	Carretera
	<i>Craiova – Vidin</i>	
	Hamburgo – Dresde – Praga – Pardubice	Vías navegables interiores
Enlace pendiente	Salónica — Kavala	Ferrocarril
	<i>Kelenföld de Budapest – Ferencváros</i>	
	<i>Estación de tren de Szolnok</i>	

Corredor de la red básica «Rin — Alpino»

Configuración	Génova – Milán – Lugano – Basilea		
	Génova – Novara – Brig – Berna – Basilea – <i>restablecimiento del puente para el tráfico ferroviario transfronterizo Friburgo de Brisgovia-Colmar – conexión transfronteriza Rastatt-Haguenau</i> – Karlsruhe – Mannheim – Maguncia – Coblenza – Colonia		
	<i>Milán – Verona – Trento – Bozen – Innsbruck – Múnich, incluido el paso del Brennero</i>		
	Colonia – Düsseldorf – Duisburg – <i>Nimega</i> /Arnhem – Utrecht – Ámsterdam		
	<i>Nimega</i> – Rotterdam – Vlissingen		
	Colonia – Lieja – Bruselas – Gante		
	Lieja – Amberes – Gante – Zeebrugge		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrocarril
		Karlsruhe – Basilea	
		Milán/Novara – Frontera CH	
		<i>Amberes – Duisburgo</i>	
	Basilea – Amberes/Rotterdam – Ámsterdam	Vías navegables interiores	
Enlace	Génova – Tortona/Novi Ligure	Ferrocarril	

pendiente		
-----------	--	--

Corredor de la red básica «Rin — Danubio»

Configuración	París – Estrasburgo – Stuttgart – Augsburgo – Múnich – Salzburgo – Wels/Linz		
	Estrasburgo – Mannheim – Fráncfort– Würzburg – Nuremberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz		
	Múnich/Nuremberg – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontera UA		
	Wels/Linz – Viena – Bratislava – Budapest – Vukovar		
	Viena/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucarest – Focşani – Albita (frontera MD) / Constanza - Sulina		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Múnich - Praga	Ferrocarril
		Nuremberg – Plzen	
		Múnich – Mühldorf – Freilassing – Salzburgo	
		Estrasburgo — Kehl Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Viena – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
	Danubio (Kehlheim - Constanza/Midia/Sulina) y las cuencas fluviales correspondientes de Sava y Tisza	Vías navegables interiores	
	Zlín – Žilina	Carretera	
	Enlace pendiente	Stuttgart – Ulm	Ferrocarril
		Salzburgo – Linz	
		Arad – Craiova	
Bucarest – Constanza			
Arad - Braşov		Ferrocarril	
Braşov - Predeal		Ferrocarril	
Bucarest - Craiova		Ferrocarril	

Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo»			
Configuración	Frontera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Estocolmo – Örebro – Malmö		
	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Estocolmo		
	Oslo – Gotemburgo – Malmö – Trelleborg		
	Malmö – Copenhague – Fredericia — Aarhus – Hirtshals/Frederikshavn		
	Copenhague – Kolding/Lübeck – Hamburgo – Hannover		
	Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nuremberg		
	Rostock – Berlín – <i>Halle</i> /Leipzig – <i>Erfurt/Weimar</i> – Múnich		
	Nuremberg – Múnich – Innsbruck – Verona – Bolonia – Ancona/Florenia		
	Livorno/La Spezia – Florenia – Roma – Nápoles – Bari – Taranto – La Valeta		
	Nápoles – <i>Cagliari</i> / Gioia Tauro – Palermo/Augusta – La Valeta – <i>Marsaxlokk</i>		
Secciones predeterminadas	Transfronterizas	Frontera RU – Helsinki	Ferrocarril
		Copenhague — Hamburgo: vías de acceso al enlace fijo de Fehmarn Belt	
		Múnich – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: túnel de base de <i>Brennero</i> y sus vías de acceso	
		<i>Trelleborg - Malmö - Gotemburgo - Ninguna frontera (transfronterizo, ferrocarril)</i>	
		<i>Gotemburgo-Oslo</i>	
		<i>Helsingborg-Helsingør</i>	
		<i>Copenhague-Malmö</i>	
	Copenhague — Hamburgo: enlace fijo de Fehmarn Belt	Ferrocarril/carretera	

2. Secciones predeterminadas de la red global

Entre los elementos afines situados en la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso i), y los enlaces transfronterizos de la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii), del presente Reglamento se hallan en particular las siguientes:

Dublín – Strabane – Letterkenny	Carretera
<i>Derry – Sligo – Galway</i>	<i>Ferrocarril</i>
Pau – Huesca	Ferrocarril

Lyon – Frontera CH	Ferrocarril
Athus – Mont-Saint-Martin	Ferrocarril
I	Ferrocarril
Mons - Valenciennes	Ferrocarril
Gante – Terneuzen	Ferrocarril
Heerlen – Aquisgrán	Ferrocarril
Groninga – Bremen	Ferrocarril
Stuttgart – Frontera CH	Ferrocarril
Berlín – Rzepin/Horka – Breslavia	Ferrocarril
Praga – Linz	Ferrocarril
Villach – Liubliana	Ferrocarril
Ancona – Foggia	Ferrocarril/carretera
Pivka – Rijeka	Ferrocarril
Plzeň – České Budějovice – Viena	Ferrocarril
Viena - Győr	Ferrocarril
Graz – Celldömök – Győr	Ferrocarril
Neumarkt-Kalham - Mühldorf	Ferrocarril
Corredor del Ámbar PL-SK-HU	Ferrocarril
Corredor BY/UA de «Via Carpathia» frontera -PL-SK-HU-RO	Carretera
Budapest – Osijek – Svilaj (Frontera BiH)	Carretera
Timișoara – Moravița	Carretera
Faro – Huelva	Ferrocarril
Oporto – Vigo	Ferrocarril
Bucarest – Giurgiu – Varna/Bourgas	Ferrocarril
Svilengrad – Pithio	Ferrocarril
Siret – Suceava	Carretera
Focșani – Albița	Carretera
Múnich - Salzburgo – Laibach	Ferrocarril
Gallarate/Sesto C. – Laveno/Luino	Ferrocarril

ANEXO – PARTE IV: DETERMINACIÓN DE LOS PROYECTOS TRANSFRONTERIZOS EN EL ÁMBITO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES

1. Objetivo de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables deberán fomentar la cooperación transfronteriza entre Estados miembros en el campo de la planificación, el desarrollo y la explotación rentable de las fuentes de energía renovables, **a fin de contribuir a las metas de descarbonización de la Unión** a largo plazo.

2. Criterios generales

Para que un proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables pueda ser aceptado deberá cumplir todos los criterios generales siguientes:

- a) que esté incluido en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros y/o entre los Estados miembros y terceros países, tal como disponen los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE;
- b) que ahorre costes en la implantación de las energías renovables o produzca beneficios en lo tocante a la integración del sistema, la seguridad de suministro o la

innovación, en comparación con **un proyecto transfronterizo alternativo en materia de energía o un proyecto sobre energías renovables** ejecutado por uno solo de los Estados miembros participantes;

- c) que los posibles beneficios globales de la cooperación sean superiores a los costes, incluso a largo plazo, evaluados sobre la base del análisis coste-beneficio mencionado en el punto 3 y aplicando la metodología a que se refiere el artículo [7].

3. Análisis coste-beneficio

El análisis coste-beneficio mencionado en el punto 2, letra c), anterior deberá tener en cuenta, por cada uno de los Estados miembros o terceros países participantes, la repercusión en cada uno de los aspectos siguientes:

- a) costes de la producción de electricidad;
- b) costes de la integración del sistema;
- c) coste de la ayuda;
- d) emisiones de gases de efecto invernadero;
- e) seguridad del suministro;
- f) contaminación del aire y otros tipos de contaminación local **o efectos sobre la naturaleza o el medio ambiente locales**;
- g) innovación.

4. Proceso

Los promotores de un proyecto, incluidos los Estados miembros, que pueda optar a la selección en tanto que proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables al amparo de un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo **en el ámbito de las energías renovables** entre los Estados miembros o entre los Estados miembros y terceros países, como disponen los artículos 9 u 11 de la **Directiva 2018/... (UE) del Parlamento y del Consejo**⁺, y que desee obtener el estatus de proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, deberán presentar a la Comisión una solicitud de selección como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables. La solicitud deberá contener la información pertinente que permita a la Comisión evaluar el proyecto de acuerdo con los criterios establecidos en los puntos 2 y 3, de conformidad con la metodología a que se refiere el artículo 7.

La Comisión velará por que los promotores tengan la oportunidad de solicitar el estatuto de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables al menos una vez al año.

⁺ **DO: Insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) e insértese el número, la fecha, el título y la referencia del DO de dicha Directiva en la nota al pie de página.**

[1] **DO ...**

⁺ **DO: insértese el título, el número y la referencia DO del COD 2016/0382 (energías renovables).**

Realizará consultas adecuadas sobre la lista de proyectos presentados para convertirse en proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

La Comisión evaluará las solicitudes de acuerdo con los criterios establecidos en los puntos 2 y 3

Cuando la Comisión seleccione los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, procurará que el número total sea razonable. La Comisión se esforzará por conseguir un equilibrio geográfico adecuado en la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. Podrá recurrirse a agrupaciones regionales para la determinación de los proyectos.

Un proyecto no podrá ser seleccionado como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, ni se le podrá retirar ese estatuto, si la información en que se ha basado su evaluación, que era un factor determinante de esta, era incorrecta, o si el proyecto no es conforme con el Derecho de la Unión.

La Comisión publicará en su sitio web la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados.

PARTE V – PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE CONECTIVIDAD DIGITAL DE INTERÉS COMÚN

1. Conectividad de gigabit y *5G u otra conectividad móvil más avanzada* de los motores socioeconómicos

Se dará prioridad a las acciones teniendo en cuenta la función de los motores socioeconómicos, la pertinencia de los servicios y aplicaciones digitales proporcionados mediante la conectividad subyacente y los posibles beneficios socioeconómicos para los ciudadanos, las empresas y las entidades locales, incluidos los posibles efectos indirectos desde el punto de vista de la conectividad. El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico.

Se dará prioridad a las acciones que contribuyan a lo siguiente:

- la conectividad de gigabit para los hospitales y centros médicos, con arreglo a los esfuerzos para digitalizar el sistema de asistencia sanitaria, con vistas a aumentar el bienestar de los ciudadanos de la UE y a modificar el modo en que se prestan los servicios sanitarios y asistenciales a los pacientes¹;
- la conectividad de gigabit para los centros de enseñanza e investigación en el contexto de los esfuerzos para *facilitar el uso de la informática de alta velocidad, las aplicaciones en la nube y los megadatos, entre otros*, para eliminar las diferencias digitales y para innovar en los sistemas educativos, mejorar los resultados del aprendizaje, aumentar la equidad y mejorar la eficiencia².

¹ Véase también COM(2018)0233: «Comunicación de la Comisión relativa a la consecución de la transformación digital de la sanidad y los servicios asistenciales en el Mercado Único Digital, la capacitación de los ciudadanos y la creación de una sociedad más saludable».

² Véase también COM(2018)0022: «Comunicación de la Comisión sobre el Plan de

- ***la conectividad 5G o la conectividad inalámbrica de banda ancha de gran capacidad para los centros de enseñanza e investigación, los hospitales y los centros médicos en el contexto de los esfuerzos orientados a ofrecer una cobertura inalámbrica 5G de banda ancha ininterrumpida a todos los núcleos urbanos antes de 2025.***

2. Conectividad inalámbrica en entidades locales

Para recibir financiación, las acciones que tengan por objeto ofrecer una conectividad inalámbrica local con carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias en centros de la vida pública de las entidades locales, incluidos los espacios al aire libre accesibles al gran público que tengan una función fundamental en la vida de esas entidades, deberán cumplir las condiciones siguientes:

- que sean ejecutadas por un organismo del sector público de los contemplados en el párrafo siguiente que goce de capacidad para planificar y supervisar la instalación en espacios públicos de puntos interiores o exteriores de acceso inalámbrico local, así como para garantizar la financiación de los costes operativos durante un mínimo de tres años;
- que se basen en redes digitales de muy alta capacidad que permitan ofrecer a los usuarios una experiencia de internet de calidad muy elevada que:
- sea de carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias, de fácil acceso, segura y emplee equipos de los más recientes y disponibles, capaces de ofrecer conectividad de alta velocidad a sus usuarios; y
- apoye ***la igualdad de*** acceso a servicios digitales innovadores;
- que utilicen la identidad visual común, ***disponible en múltiples idiomas***, que establezca la Comisión y se conecten con las herramientas en línea asociadas;
- que se comprometan a adquirir el equipo necesario o los servicios de instalación correspondientes de conformidad con la normativa aplicable, a fin de que los proyectos no falseen la competencia indebidamente.

Podrán optar a la ayuda financiera los organismos del sector público definidos en el artículo 3, punto 1, de la Directiva (UE) 2016/2102 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, que se comprometan a ofrecer, de conformidad con el Derecho nacional, una conectividad inalámbrica local con carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias instalando puntos de acceso inalámbrico local.

Las acciones financiadas no deberán duplicar las ofertas gratuitas públicas o privadas

Acción de Educación Digital».

¹ Directiva (UE) 2016/2102 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, sobre la accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles de los organismos del sector público (DO L 327 de 2.12.2016, p. 1).

existentes de características similares, incluida la calidad, en el mismo espacio público.

El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico. ■

3. Lista indicativa de los corredores 5G y de las conexiones transfronterizas que pueden optar a la financiación

Con arreglo a los objetivos de la sociedad del gigabit establecidos por la Comisión para garantizar que las principales vías de transporte terrestre tengan una cobertura 5G ininterrumpida de aquí a 2025¹, las acciones que proporcionan una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G de acuerdo con el artículo 9, apartado 4, letra c), incluyen, como primer paso, acciones en las secciones transfronterizas para lograr una experimentación de la MCA² y, como segundo paso, acciones en secciones más amplias con vistas a un despliegue a mayor escala de la MCA a lo largo de los corredores, tal como se indica en el cuadro que figura más abajo (lista indicativa). Los corredores de la RTE-T se utilizan como base para este fin, pero el despliegue de la 5G no se limita necesariamente a estos corredores³.

Corredor de la red básica «Atlántico»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Oporto-Vigo y Mérida-Évora
	<i>Azores/islas de Madeira - Lisboa - París - Ámsterdam - Fráncfort</i>
	<i>Aveiro - Salamanca</i>
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Metz – París - Burdeos– Bilbao – Vigo – Oporto – Lisboa
	– Bilbao – Madrid – Lisboa
Corredor de la red básica «Báltico — Adriático»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	-
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Gdansk – Varsovia– Brno – Viena – Graz – Liubliana – Trieste
Corredor de la red básica «Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	- <i>Redes de cable submarino Lisboa – Marsella – Milán</i>
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Budapest – Zagreb – Liubliana / Rijeka / Split
Corredor de la red básica «Mar del Norte — Báltico»	

¹ «La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit», COM(2016) 0587.

² Movilidad conectada y automatizada.

³ Las secciones que aparecen en cursiva están situadas fuera de los corredores de la red básica de la RTE-T pero forman parte de los corredores 5G.

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Corredor báltico (por determinar)
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Tallin – Kaunas
Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Metz-Merzig-Luxemburgo Rotterdam-Amberes-Eindhoven
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Ámsterdam - Rotterdam – Breda – Lille – París Bruselas – Metz – Basilea Mulhouse – Lyon – Marsella
Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Sofía-Salónica-Belgrado
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Berlín – Praga – Brno – Bratislava Timisoara – Sofía – Frontera TR Sofía – Salónica – Atenas
Corredor de la red básica «Rin — Alpes»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Bolonia-Innsbrück-Múnich (corredor Brenner)
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Rotterdam – Oberhausen – Fráncfort (M) Basilea – Milán – Génova
Corredor de la red básica «Rin — Danubio»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	<i>Múnich - Salzburgo</i>
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Fráncfort (M) – Passau – Viena – Budapest – Bucarest – <i>Iasi</i> / Constanza Karlsruhe – Múnich – Salzburgo – Wels Fráncfort (M) – Estrasburgo
Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Oulu-Tromsø Oslo- Estocolmo-Helsinki
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Turku – Helsinki – Frontera rusa Estocolmo / Oslo – Malmö Malmö – Copenhague– Hamburgo – Würzburg Nuremberg — Múnich — Verona Rosenheim – Bolonia – Nápoles – Catania – Palermo Nápoles – Bari – Taranto

