Consejo de la Unión Europea

Bruselas, 1 de junio de 2021
(OR. en)

6115/21

Expediente interinstitucional: 2018/0228(COD)

TRANS 72
FIN 107
CADREFIN 61
POLGEN 22
REGIO 18
ENER 39
TELECOM 59
COMPET 98
MI 85
ECO 24
CODEC 186

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto:	Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del 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

REGLAMENTO (UE) 2021/…
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de …

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[3],

---

1 DO C 440 de 6.12.2018, p. 191.
2 DO C 461 de 21.12.2018, p. 173.
3 Posición del Parlamento Europeo de 17 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de… (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de… (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

Considerando lo siguiente:

(1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, 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 sus sectores digital, del transporte y de la energía que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todos sus territorios insulares y regiones, incluidas sus regiones remotas, ultraperiféricas, periféricas, montañosas y poco pobladas. Esas conexiones deben contribuir a mejorar la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales. Las redes transeuropeas deben facilitar las conexiones transfronterizas, promover una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuir a una economía social de mercado más competitiva y sostenible y a la lucha contra el cambio climático.

(2) El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y obtener fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica. El MCE debe permitir que se aprovechen plenamente las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía, aumentado así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo minimizar los costes de ejecución.

(3) El MCE debe contribuir también a la actuación de la Unión contra el cambio climático y respaldar proyectos que sean sostenibles desde el punto de vista ambiental y social, en su caso con acciones de mitigación del cambio climático y de adaptación al mismo. En concreto, debe reforzarse la contribución del MCE a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París adoptados en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático[1] (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), así como de los objetivos en materia de clima y energía para 2030, y del objetivo de descarbonización a largo plazo.

(4) El MCE debe garantizar un alto nivel de transparencia y asegurar la consulta pública de conformidad con el Derecho nacional y de la Unión aplicable.

[1] DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

(5) Teniendo en cuenta la importancia de combatir el cambio climático en consonancia con los compromisos de la Unión de aplicar el Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el presente Reglamento pretende contribuir a integrar transversalmente la acción por el clima y a que se alcance el objetivo general de destinar al menos el 30 % de los gastos del presupuesto de la Unión a respaldar objetivos climáticos. Asimismo, el presente Reglamento debe contribuir a la ambición de destinar el 7,5 % del gasto anual a cargo del marco financiero plurianual 2021-2027 a los objetivos de biodiversidad en 2024 y el 10 % de dicho gasto a los objetivos de biodiversidad en 2026 y 2027, teniendo en cuenta al mismo tiempo los solapamientos existentes entre los objetivos climáticos y los de biodiversidad. Mediante sus acciones, el MCE debe contribuir con el 60 % de su dotación financiera global a los objetivos climáticos, con arreglo, entre otras cosas, a los siguientes coeficientes: i) el 100 % para gastos relativos a infraestructuras ferroviarias, infraestructuras de carga, combustibles alternativos y sostenibles, transporte urbano limpio, transporte de electricidad, almacenamiento de electricidad, redes inteligentes, transporte de CO_2 y energías renovables; ii) el 40 % para vías navegables interiores y transporte multimodal, así como infraestructuras de gas, siempre y cuando ello permita aumentar el uso del hidrógeno o el biometano renovables. Los coeficientes de seguimiento mencionados para el gasto climático aplicados deben ser coherentes con los establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) 2021/… del Parlamento Europeo y del Consejo[1+], en su caso. Las acciones pertinentes se especificarán durante la preparación y ejecución del MCE y se volverán a examinar en el contexto de las evaluaciones y procesos de revisión pertinentes. Con el fin de evitar que las infraestructuras sean vulnerables a posibles efectos a largo plazo del cambio climático y para garantizar que el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de los proyectos se incluya en la evaluación económica de estos, procede que los proyectos respaldados por el MCE incorporen, cuando proceda, 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.

---

1 Reglamento (UE) 2021/… del Parlamento Europeo y del Consejo, de…, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (DO …).

\+ DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6674/21 (2018/0196 (COD)) e insértese el número, la fecha y la referencia del DO de dicho Reglamento en la nota a pie de página.

(6) Según el artículo 8 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), la Unión, en todas sus acciones, se ha de fijar el objetivo de eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer y promover su igualdad. Durante la evaluación, la preparación, la ejecución y el seguimiento del MCE, deberán tenerse en cuenta y fomentarse la igualdad de género, así como la igualdad de derechos y oportunidades para todos, y la integración transversal de dichos objetivos.

(7) A fin de cumplir las obligaciones de información en lo que respecta a la utilización de los fondos de la Unión en apoyo de las medidas adoptadas con vistas a cumplir los objetivos de la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], los gastos relacionados con la reducción de emisiones o de contaminantes atmosféricos en el marco de dicha Directiva deben ser objeto de seguimiento.

(8) Un objetivo importante del MCE es lograr un incremento de las sinergias y de la complementariedad entre los sectores digital, del transporte y de la energía. Con ese fin, el MCE debe contemplar la adopción de programas de trabajo que puedan abordar ámbitos de intervención específicos, por ejemplo en lo que se refiere a la movilidad conectada y automatizada o los combustibles alternativos sostenibles. Hacer posible la comunicación digital puede formar parte integrante de un proyecto de interés común en el ámbito de la energía y del transporte. Además, el MCE debe permitir, en cada sector, que puedan considerarse admisibles algunos elementos sinérgicos referentes a otro sector, cuando tal enfoque mejore 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 acciones, así como mediante una mayor cofinanciación.

---

[1] Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE (DO L 344 de 17.12.2016, p. 1).

(9) El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] establece unas orientaciones para la red transeuropea de transporte (RTE-T) (en lo sucesivo, «orientaciones de la RTE-T») que determinan la infraestructura de la RTE-T, especifican los requisitos que debe cumplir y disponen medidas para la ejecución de la RTE-T. En particular, las orientaciones de la RTE-T prevén la finalización de la red básica a más tardar en 2030 mediante la creación de nuevas infraestructuras, y la mejora y la rehabilitación sustanciales de las infraestructuras existentes que son necesarias para garantizar la continuidad de la red.

(10) Con objeto de garantizar la conectividad en toda la Unión, las acciones que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común en el sector del transporte y sean financiadas por el MCE deben basarse en la complementariedad de todos los modos de transporte para proporcionar redes eficientes, interconectadas y multimodales. En lo anterior se han de incluir las carreteras en los Estados miembros en que todavía existen importantes necesidades de inversión para finalizar su red básica de carreteras de la RTE-T.

[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.)

(11) Con arreglo al artículo 193, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] (en lo sucesivo, «Reglamento Financiero»), las acciones ya iniciadas solo pueden ser subvencionadas cuando el solicitante pueda demostrar la necesidad de comenzar la acción antes de la firma del convenio de subvención. No obstante, los gastos en que se haya incurrido antes de la fecha de presentación de la solicitud de subvención no se consideran gastos subvencionables, salvo en casos excepcionales debidamente justificados. A fin de evitar perturbaciones en el apoyo prestado por la Unión que pudieran perjudicar a los intereses de la Unión, debe ser posible, por un tiempo limitado al inicio del periodo del marco financiero plurianual 2021-2027, que los gastos en que se haya incurrido respecto de acciones respaldadas por el presente Reglamento que ya hayan comenzado se consideren subvencionables a partir del 1 de enero de 2021, aun cuando se hubiera incurrido en dichos gastos antes de la presentación de la solicitud de subvención.

(12) Para alcanzar los objetivos establecidos en las orientaciones de la RTE-T, es necesario apoyar, prioritariamente, los proyectos en curso de la RTE-T, así como los enlaces transfronterizos, los enlaces pendientes, y velar, en su caso, por que las acciones subvencionadas sean coherentes con los planes de trabajo de los corredores elaborados con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y con el desarrollo global de la red en lo tocante a rendimiento e interoperabilidad.

---

[1] Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

(13) Concretamente, el despliegue completo del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (en lo sucesivo, «ERTMS», por sus siglas en inglés) en la red básica a más tardar en 2030, como dispone el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, exige aumentar la ayuda a escala de la Unión e incentivar la participación de inversores privados.

(14) Por otra parte, la conexión de los aeropuertos a la red básica de la RTE-T es una importante condición previa para finalizar con éxito la red básica de la RTE-T y para garantizar una intermodalidad efectiva. Por consiguiente, ha de concederse prioridad al establecimiento de dichas conexiones allá donde no existan.

(15) Para ejecutar las acciones transfronterizas se precisa un alto grado de integración con respecto a la planificación y a la ejecución. Esta integración puede demostrarse por medios como los que se indican a continuación, sin que deba presuponerse ningún orden de prioridad entre ellos: establecimiento de una única empresa para el proyecto, una estructura de gobernanza conjunta, una empresa conjunta, un marco jurídico bilateral, un marco basado en un acto de ejecución con arreglo al artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, o cualquier otra forma de cooperación. Debe fomentarse el establecimiento de estructuras de gestión integradas, incluidas las empresas conjuntas, también mediante un mayor nivel de cofinanciación.

(16) Las medidas de racionalización para promover la realización de la RTE-T, actualmente en fase de desarrollo, deben apoyar una ejecución más eficiente de los proyectos de interés común en el ámbito del transporte.

(17) Con objeto de reflejar los crecientes flujos de transporte y la evolución de la red de la RTE-T, procede adaptar la armonización de los corredores de la red básica y de sus secciones predeterminadas. Con el fin de mantener la coherencia y la eficacia del desarrollo y la coordinación de los corredores, tales adaptaciones a la red básica de los corredores no deben afectara la finalización de la red básica a más tardar en 2030, deben mejorar la cobertura del territorio de los Estados Miembros por los corredores y deben ser proporcionadas. Por ese motivo, la longitud de los corredores de la red básica no debe aumentarse en más de un 15 %. Cuando sea oportuno, la armonización de los corredores de la red básica debe tener en cuenta los resultados del examen de la realización de la red básica previsto por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. El examen debe tener en cuenta las conexiones ferroviarias regionales transfronterizas de la RTE-T que han sido abandonadas o desmanteladas, así como otros cambios en la red global y el impacto de la retirada del Reino Unido de la Unión.

(18) Es necesario promover inversiones públicas y privadas, en todos los modos de transporte, con el fin de promover una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, multimodal, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico en toda la Unión. En su Comunicación de 31 de mayo de 2017 titulada «Europa en movimiento: una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos», la Comisión presentó una serie de iniciativas de amplio espectro destinadas conseguir un tráfico más seguro, fomentar una tarificación vial inteligente, reducir las emisiones de CO_2, la contaminación atmosférica y la congestión, promover la movilidad conectada y autónoma, y asegurar unas condiciones y tiempos de descanso adecuados para los trabajadores. Esas iniciativas deben ir acompañadas de ayuda financiera de la Unión, mediante el MCE cuando proceda.

(19) 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 Consejo[1] 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. Dicha Directiva exige asimismo que los Estados miembros garanticen la existencia de puntos de recarga y de repostaje accesibles al público a más tardar el 31 de diciembre de 2025. Tal como indicó la Comisión en su Comunicación de noviembre de 2017 titulada «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», es necesario un conjunto completo de medidas para promover la movilidad de bajas emisiones; ello incluye la ayuda financiera cuando las condiciones del mercado no ofrezcan un incentivo suficiente.

[1] 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).

(20) En el contexto de su Comunicación de 17 de mayo de 2018 titulada « Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia», la Comisión señaló 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 las personas mayores y las personas con movilidad reducida. En este contexto, la Comisión también ha propuesto un «Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial» y la revisión de la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[1].

[1] Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

(21) Para mejorar la realización de los proyectos de transporte en las zonas menos desarrolladas de la red, una dotación del Fondo de Cohesión regido por el Reglamento (UE) 2021/… del Parlamento Europeo y del Consejo[1+]debe transferirse al MCE para financiar proyectos de transporte en los Estados miembros que pueden optar a la financiación de dicho Fondo. En una fase inicial, por lo que respecta al 70 % de la dotación transferida, la asignación de proyectos que pueden optar a financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. El 30 % restante de la dotación transferida debe asignarse de forma competitiva al mayor número posible de 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. Los Estados miembros deben ser tratados por igual, y han de tenerse debidamente en cuenta las desventajas resultantes de vulnerabilidades geográficas permanentes. La Comisión debe apoyar a los Estados miembros que pueden optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que se esfuerzan por elaborar una serie adecuada de proyectos admisibles, en particular fortaleciendo la capacidad institucional de las administraciones públicas pertinentes.

(22) En sus Conclusiones de 21 de julio de 2020, el Consejo Europeo acordó, en el contexto más amplio del marco financiero plurianual 2021-2027, que han de emplearse 1 384 000 000 EUR (a precios de 2018) procedentes del MCE para la finalización de los principales enlaces ferroviarios transfronterizos entre países de la cohesión todavía pendientes para apoyar el funcionamiento del mercado interior y que han de aplicarse las normas de cofinanciación de la transferencia del Fondo de Cohesión al MCE para dicho importe.

---

[1] Reglamento (UE) 2021/… del Parlamento Europeo y del Consejo, de …, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión (DO …).

[+] DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6168/21 (2018/0197 (COD)) e insértese el número, la fecha y la referencia del DO de dicho Reglamento en la nota a pie de página.

(23) Seguidamente a la Comunicación conjunta titulada «Mejora de la movilidad militar en la Unión Europea», de 10 de noviembre de 2017, la Comunicación conjunta de 28 de marzo de 2018 relativa al Plan de Acción sobre Movilidad Militar puso 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 militar en la Unión, teniendo en cuenta el equilibro geográfico y los beneficios potenciales de la protección civil. En 2018, de conformidad con el Plan de Acción sobre Movilidad Militar, el Consejo consideró y validó las necesidades militares en relación con las infraestructuras de transporte, y en 2019 los servicios de la Comisión señalaron las partes de la RTE-T que son aptas para doble uso, con las mejoras necesarias de la infraestructura existente. La financiación de la Unión para los proyectos de doble uso debe realizarse mediante el MCE sobre la base de programas de trabajo que tengan en cuenta los requisitos aplicables establecidos en el marco del Plan de Acción sobre Movilidad Militar y toda nueva lista indicativa de proyectos prioritarios establecida por los Estados miembros de conformidad con dicho Plan.

(24) Las orientaciones de la RTE-T reconocen que la red global garantiza la accesibilidad y la conectividad de todos los territorios insulares y regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas y ultraperiféricas. Además, en su Comunicación de 24 de octubre de 2017 titulada «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea», la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte, energía y tecnologías digitales de las regiones ultraperiféricas y la necesidad de proporcionar financiación de la Unión adecuada para satisfacerlas, en particular a través del MCE aplicando porcentajes de cofinanciación hasta un máximo del 70 %.

(25) Teniendo presentes las importantes necesidades de inversión que han de atenderse para avanzar hacia la finalización de la red básica de la RTE-T a más tardar en 2030 (estimadas en 350 000 000 000 EUR durante el período 2021-2027) y hacia la finalización de la red global de la RTE-T a más tardar en 2050, así como las inversiones urbanas y en materia de descarbonización y digitalización (estimadas en 700 000 000 000 EUR en el período 2021-2027), procede 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. Ello podría lograrse mediante un proceso racionalizado de inversión que mejore la visibilidad de la cartera de proyectos de transporte y la coherencia de los programas pertinentes de la Unión, en particular el MCE, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Programa InvestEU. En particular, deben tenerse en cuenta, cuando proceda, las condiciones favorecedoras señaladas en el anexo IV del Reglamento (UE) 2021/…[+].

[+] DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6674/21 (2018/0196 (COD)).

(26) El Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] determina las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben llevarse a la práctica para cumplir los objetivos de las políticas de la Unión (en lo sucesivo «objetivos políticos») en materia de política energética y climática; señala proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo esas prioridades; y dispone medidas relativas a la concesión de permisos, a la participación pública y a la reglamentación para acelerar y/o facilitar la ejecución de esos proyectos, incluidos los criterios de admisibilidad que deben cumplir para recibir apoyo financiero de la Unión. La determinación de proyectos de interés común de conformidad con dicho Reglamento seguirá aplicando el principio según el cual «la eficiencia energética es lo primero», y los proyectos se evaluarán en función de situaciones de demanda de energía que sean plenamente coherentes con los objetivos de la Unión en materia de energía y clima.

(27) La Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo[2] hace hincapié en la necesidad de crear un marco propicio en el que se haga un mayor uso de los fondos de la Unión, con referencia explícita a las actuaciones de apoyo a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.

---

1 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).

2 Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de la energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

(28) Si bien la finalización 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 tales 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 el conjunto de medidas «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 justa y adecuada con unos objetivos ambiciosos de descarbonización a largo plazo.

(29) 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 que mejoren la seguridad del suministro, tratando de lograr al mismo tiempo 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», la Comisión destacó que, dado que las energías renovables deben constituir la mitad de la generación de electricidad a más tardar en el año 2030, el papel de la electricidad será cada vez más impulsar la descarbonización de sectores que hasta ahora han estado dominados por los combustibles fósiles, como el transporte, la industria, la calefacción y la refrigeración y que, en consecuencia, la política de infraestructuras energéticas transeuropeas debe centrarse en las interconexiones eléctricas, el almacenamiento de electricidad, los proyectos de redes inteligentes y las 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 darse la consideración y 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 y almacenamiento innovador, así como de transporte de CO_2 que reciban ayuda en el marco del MCE.

(30) Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables han de hacer posible implantar de forma rentable las energías renovables en la Unión y lograr el objetivo vinculante de la Unión de al menos un 32 % de energías renovables en 2030, como establece el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001, y han de contribuir a la incorporación estratégica de tecnologías innovadoras relativas a las renovables. Algunos ejemplos de tecnologías subvencionables incluyen la producción de energías renovables a partir de instalaciones eólicas terrestres y marinas, energía solar, biomasa sostenible, energía oceánica, energía geotérmica o combinaciones de estas; su conexión a la red; y elementos adicionales como las instalaciones de almacenamiento o de conversión. Las acciones subvencionables no se limitan al sector de la electricidad y pueden abarcar otros vectores energéticos y la posible combinación de sectores, por ejemplo la calefacción y la refrigeración, el gas obtenido de fuentes renovables y el almacenamiento y el transporte. La lista no es exhaustiva para así mantener la flexibilidad con respecto a la evolución y los avances tecnológicos. Dichos proyectos no implican necesariamente que tenga que existir un enlace físico entre los Estados miembros que cooperan. Dichos proyectos pueden situarse en el territorio de uno solo de los Estados miembros participantes, siempre que se apliquen los criterios generales de la parte IV del anexo del presente Reglamento.

(31) Con el fin de apoyar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables y la asimilación de los proyectos por parte del mercado, la Comisión debe facilitar el desarrollo de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. En el sector de la energía, a falta de una asimilación suficiente de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables por parte del mercado, el presupuesto no utilizado previsto para dichos proyectos debe utilizarse para cumplir los objetivos de las redes transeuropeas de energía respecto de acciones relativas a proyectos de interés común, según se establece en Reglamento (UE) n.º 347/2013, antes de considerar la posibilidad de utilizar el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo[1].

(32) Es necesario apoyar los proyectos de redes energéticas inteligentes que integren la generación, la distribución o el consumo de electricidad, utilizando sistemas de gestión en tiempo real y propiciando flujos energéticos transfronterizos. El apoyo del MCE a dichos proyectos debe reflejar además el papel central de las redes inteligentes en la transición energética, y debe ayudar a superar los déficits de financiación que actualmente dificultan las inversiones en la implantación a gran escala de la tecnología de redes inteligentes.

---

[1] Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

(33) En el contexto del apoyo de la Unión, se debe dar especial consideración a las interconexiones energéticas transfronterizas, concretamente a aquellas necesarias para lograr el objetivo de interconexión del 10 % para 2020 y el objetivo del 15 % para 2030 establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1999. La implantación de los interconectores de electricidad es esencial para integrar los mercados y terminar con el aislamiento energético, permitiendo una mayor entrada de la energía renovable en el sistema y, de ese modo, aprovechar las distintas carteras de demanda y abastecimiento de energías renovables, así como las redes eólicas marinas y las redes inteligentes, e integrar a todos los países en un mercado de la energía líquido y competitivo.

(34) La realización del mercado único digital depende de la infraestructura de conectividad digital subyacente. La digitalización de la industria de la Unión 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 a la hora de reducir 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 MCE 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 determinar los proyectos de infraestructura de conectividad digital de interés común necesarios para alcanzar los objetivos del mercado único digital de la Unión, y derogar el Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[1].

[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).

(35) En su Comunicación de 14 de septiembre de 2016 titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo - Hacia una sociedad europea del Gigabit», (en lo sucesivo, «Estrategia de la sociedad del gigabit»), la Comisión establece los objetivos estratégicos para 2025 con miras a optimizar las inversiones en infraestructuras de conectividad digital. La Directiva (UE) 2018/1972 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] 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 implantación de las redes seguirá siendo comercialmente inviable en numerosas zonas de la Unión, debido a factores tales como la lejanía, las características específicas territoriales o geográficas y la baja densidad de población, así como a diversos factores socioeconómicos, y por tanto requiere urgentemente una mayor atención. El MCE debe adaptarse, pues, para contribuir a la consecución de esos objetivos estratégicos presentados en la Estrategia de la sociedad del gigabit, que tienen como finalidad contribuir a establecer un equilibrio entre el desarrollo rural y el urbano y complementar la ayuda proporcionada para la implantación de redes de muy alta capacidad por otros programas, en concreto el FEDER, el Fondo de Cohesión y el Programa InvestEU.

[1] Directiva (UE) 2018/1972 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se establece el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas (DO L 321 de 17.12.2018, p. 36).

(36) Mientras que todas las redes de conectividad digital que están conectadas a internet son intrínsecamente transeuropeas, lo cual es debido principalmente al funcionamiento de las aplicaciones y servicios que ellas hacen posible, es conveniente que la prioridad de la ayuda concedida con el MCE se preste a las acciones que tengan un efecto previsto máximo sobre el mercado único digital, entre otras cosas mediante su armonización con los objetivos de 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.

(37) Las escuelas, las universidades, las bibliotecas, las administraciones locales, provinciales, regionales o nacionales, los principales proveedores de servicios públicos, los hospitales y centros médicos, los centros de transporte y las empresas intensivas en digitalización son entidades y lugares que pueden propiciar importantes avances socioeconómicos en las zonas en 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 hogares, las empresas y las comunidades locales puedan acceder a los mejores servicios y aplicaciones. El MCE debe facilitar el acceso a redes de muy alta capacidad, incluidos los sistemas 5G y otras formas de conectividad de última generación capaces de proporcionar a esos motores socioeconómicos acceso a la conectividad de gigabit, con vistas a maximizar sus efectos positivos sobre la economía y la sociedad en sentido amplio, dentro de sus ámbitos, inclusive mediante la generación de una mayor demanda de conectividad y servicios.

(38) Los territorios carentes de conexión en toda la Unión constituyen 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 alta calidad puede desempeñar un papel fundamental a la hora de evitar la brecha digital, el aislamiento y la despoblación, al reducir el coste de la entrega de los bienes y servicios, así como a la hora de compensar parcialmente el alejamiento. La conectividad a internet de alta calidad es necesaria para abrir nuevas oportunidades económicas como la agricultura de precisión o el desarrollo de la bioeconomía en las zonas rurales. El MCE debe contribuir a proporcionar a todos los hogares de la Unión, rurales o urbanos, una conectividad fija o inalámbrica de muy alta capacidad, centrándose en las implantaciones respecto de las cuales se observa un grado de deficiencia de mercado que puede subsanarse con subvenciones de baja intensidad. Deban maximizarse las sinergias de las acciones que reciben apoyo del MCE, teniendo debidamente en cuenta el nivel de concentración de motores socioeconómicos en una zona determinada y el nivel de financiación necesario para generar cobertura. Además, el MCE debe aspirar a lograr una cobertura completa de los hogares y los territorios, ya que no es rentable subsanar con posterioridad lagunas en una zona que ya se ha cubierto.

(39) Además, aprovechando el éxito de la iniciativa WiFi4EU, el MCE debe mantener su apoyo al suministro de conectividad inalámbrica local, gratuita, segura y de alta 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 comunidades locales.

(40) La infraestructura digital constituye una importante plataforma para la innovación. Para maximizar su impacto, el MCE debe centrarse en financiar la infraestructura. Por lo tanto, los distintos servicios y aplicaciones digitales, como los que implican diversas tecnologías de registros distribuidos o aplican la inteligencia artificial, deben quedar fuera del ámbito de aplicación del MCE y, en cambio, deben abordarse a través de otros instrumentos, como el Programa Europa Digital, establecido por el Reglamento (UE) 2021/694 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], según proceda. También es importante maximizar las sinergias entre distintos programas.

(41) La viabilidad de los servicios digitales de próxima generación previstos, como los servicios de la «internet de las cosas», y las aplicaciones digitales, que se prevé que aporten beneficios importantes en diversos sectores y a la sociedad en su conjunto, requerirá una cobertura transfronteriza ininterrumpida con sistemas 5G, en particular con vistas a hacer posible que los usuarios y los objetos se mantengan conectados mientras se hallan en movimiento. Sin embargo, no quedan claras las hipótesis de reparto de costes para la implantación de la tecnología 5G en estos sectores 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 ser financiados con el MCE.

---

[1] Reglamento (UE) 2021/694 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, por el que se establece el Programa Europa Digital y por el que se deroga la Decisión (UE) 2015/2240 (DO L 166 de 11.5.2021, p. 1).

(42) El despliegue de redes troncales de comunicaciones electrónicas, incluidos cables submarinos que conecten territorios europeos a terceros países en otros continentes o que conecten islas, regiones ultraperiféricas o países y territorios de ultramar europeos, también a través de las aguas territoriales de la Unión y la zona económica exclusiva de los Estados miembros, es necesario para proporcionar la redundancia exigida por esas infraestructuras de vital importancia, para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión y para contribuir a la cohesión territorial. No obstante, ese tipo de proyectos suelen ser comercialmente inviables sin ayuda pública. Además, debe existir ayuda disponible para completar recursos europeos en informática de alto de alto rendimiento con conexiones adecuadas con una capacidad de un terabit o más.

(43) Las acciones que contribuyan a proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital deben implantar la mejor tecnología disponible y la más adecuada al proyecto específico, que ofrezca el mejor equilibrio entre tecnologías punta en cuanto a capacidad de flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red y rentabilidad. Dichas implantaciones deben priorizarse por medio de programas de trabajo, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el presente Reglamento. Con miras a maximizar los beneficios socioeconómicos y medioambientales, las implantaciones de redes de muy alta capacidad pueden incluir infraestructuras pasivas. Finalmente, al priorizar las acciones, deben tenerse en cuenta los posibles efectos inducidos positivos respecto de la conectividad, por ejemplo si la realización de un proyecto puede mejorar el modelo de negocio para futuras implantaciones que den lugar a una mayor cobertura de territorios y de población en zonas que hayan permanecido sin cobertura hasta entonces.

(44) La Unión ha creado su propia tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PNT) por satélite (programas Galileo y EGNOS) y su propio programa de observación y seguimiento de la Tierra (Copernicus). Los programas Galileo y EGNOS y el programa Copernicus 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 MCE que utilice la tecnología PNT o los servicios de observación de la Tierra debe ser técnicamente compatible con dichos programas.

(45) 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 Unión 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 debe contribuir a atraer inversión privada y a movilizar la contribución del sector público en general, en consonancia con los objetivos del Programa InvestEU. Por consiguiente, conviene que el MCE siga apoyando acciones que puedan ser financiadas por una combinación de subvenciones de la Unión y otras fuentes de financiación.

(46) En el ámbito del transporte, los importes utilizados para las operaciones de financiación mixta no deben superar el 10 % del importe de la rúbrica 1, grupo 2, del marco financiero plurianual 2021-2027. Debe ser posible recurrir a operaciones de financiación mixta, por ejemplo, para acciones relacionadas con una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura desde el punto de vista operacional y físico.

(47) Los objetivos políticos del MCE también deben abordarse mediante instrumentos financieros y garantías presupuestarias en el marco de las ventanas de actuación del Programa InvestEU. Las acciones del MCE deben utilizarse para impulsar la inversión subsanando las disfunciones del mercado o las situaciones de inversión subóptimas, de manera proporcionada, sin duplicar ni desplazar la financiación privada, en particular cuando las acciones no sean viables desde el punto de vista comercial pero tengan un claro valor añadido de la Unión.

(48) Con el fin de favorecer el 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 implantadas con el apoyo del MCE. Con este fin, las sinergias con el Programa «Horizonte Europa», establecido por el Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], deben garantizar que durante el proceso de planificación estratégica de Horizonte Europa se detecten y determinen las necesidades de investigación e innovación en los sectores digital, del transporte y de la energía dentro de la Unión. Además, las sinergias con Horizonte Europa garantizarán que el MCE respalde el despliegue y la implantación a gran escala de tecnologías y soluciones innovadoras en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, de energía y digitales, en particular las resultantes de Horizonte Europa. Por otro lado, las sinergias con Horizonte Europa deben garantizar que se facilite el intercambio de información y datos entre Horizonte Europa y el MCE, por ejemplo destacando las tecnologías de Horizonte Europa con un alto grado de preparación para el mercado que podrían desplegarse en mayor medida a través del MCE.

---

[1] Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

(49) La duración del MCE debe ajustarse a la duración del marco financiero plurianual 2021-2027,. El presente Reglamento debe establecer una dotación financiera para todo el período 2021-2027 que, con arreglo al punto 18 del Acuerdo Interinstitucional, de 16 de diciembre de 2020, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios, en particular una hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos propios[1], debe constituir el importe de referencia privilegiado para el Parlamento Europeo y el Consejo durante el procedimiento presupuestario anual.

(50) A escala de la Unión, el Semestre Europeo de coordinación de las políticas económicas es el marco en que se definen las prioridades nacionales de reforma y se hace un seguimiento de su aplicación. Los Estados miembros crean sus propias estrategias nacionales de inversión plurianuales en apoyo de esas prioridades de reforma. Dichas 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, o ambas. 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 FEDER, del Fondo de Cohesión, de la Función Europea de Estabilización de las Inversiones, del Programa InvestEU y del MCE, 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.

[1] DO L 433 I de 22.12.2020, p. 28.

(51) Son de aplicación al presente Reglamento las normas financieras horizontales adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo en virtud del artículo 322 del TFUE. Dichas normas se establecen en el Reglamento Financiero y determinan, en particular, el procedimiento de elaboración del presupuesto y su ejecución del mediante subvenciones, premios, contratos públicos y ejecución indirecta, y prevén controles de la responsabilidad de los agentes financieros. Las normas adoptadas con arreglo al artículo 322 del TFUE también incluyen un régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión.

(52) 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. Al escoger esas opciones, debe tomarse en consideración la utilización de sumas a tanto alzado, de financiación a tipo fijo y costes unitarios, así como la financiación no vinculada a los costes, tal como se recogen en el artículo 125, apartado 1, del Reglamento Financiero.

(53) En la medida de lo posible, las entidades jurídicas establecidas en la Unión deben poder participar en base de reciprocidad en programas equivalentes de terceros países que participen en el CEF.

(54) Los terceros países miembros del Espacio Económico Europeo (EEE) pueden participar en programas de la Unión en el marco de la cooperación establecida en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo[1] (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), que prevé la ejecución de los programas sobre la base de una decisión adoptada en virtud de dicho Acuerdo. Los terceros países también pueden participar sobre la base de otros instrumentos jurídicos. Debe introducirse en el presente Reglamento una disposición específica que obligue a los terceros países a conceder los derechos y el acceso necesarios para que el ordenador competente, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y el Tribunal de Cuentas ejerzan plenamente sus competencias respectivas.

[1] DO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

(55) 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 MCE y garantizar una ejecución coherente entre los sectores cubiertos por el MCE, es necesario facilitar indicaciones adicionales sobre los criterios de admisibilidad y adjudicación. La selección de las operaciones y su financiación únicamente deben quedar supeditadas a las condiciones establecidas en el presente Reglamento y en el Reglamento Financiero. Sin perjuicio del Reglamento financiero, debe ser posible que los programas de trabajo prevean procedimientos simplificados.

(56) 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 europea, su cumplimiento de los requisitos de accesibilidad y su estrategia en relación con las futuras necesidades de mantenimiento.

(57) De conformidad con el Reglamento Financiero, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] y los Reglamentos (Euratom, CE) n.º 2988/95[2], (Euratom, CE) n.º 2185/96[3] y (UE) 2017/1939[4] del Consejo, los intereses financieros de la Unión deben protegerse con medidas proporcionadas, incluidas medidas para la prevención, detección, corrección e investigación de irregularidades,entre ellas el fraude, para la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, para la imposición de sanciones administrativas. En particular, de conformidad con los Reglamentos (Euratom, CE) n.º 2185/96 y (UE, Euratom) n.º 883/2013, la OLAF está facultada para llevar a cabo investigaciones administrativas, en particular controles y verificaciones *in situ*, con el fin de determinar si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión. De conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939, la Fiscalía Europea está facultada para investigar delitos que afecten a los intereses financieros de la Unión y ejercer la acción penal al respecto, según lo establecido en la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo[5]. 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, a la OLAF, al Tribunal de Cuentas y, respecto de los Estados miembros participantes en la cooperación reforzada en virtud del Reglamento (UE) 2017/1939, a la Fiscalía Europea, y garantizar que los terceros implicados 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).

(58) En virtud de la Decisión 2013/755/UE del Consejo[1], las personas y entidades establecidas en los países y territorios de ultramar pueden optar a la financiación, conforme a las normas y los objetivos del MCE y a las posibles disposiciones aplicables al Estado miembro del que dependa el país o territorio de ultramar de que se trate.

(59) La Unión debe buscar la coherencia y las sinergias con los programas de la Unión relativos a las políticas exteriores, incluida la ayuda preadhesión derivada de los compromisos adquiridos en el contexto de la Comunicación de la Comisión de 6 de febrero de 2018 titulada «Una perspectiva creíble de ampliación y un mayor compromiso de la UE con los Balcanes Occidentales».

(60) 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, el apoyo financiero solo debe facilitarse si es indispensable para la consecución de los objetivos de dichos proyectos. Con respecto a los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, la cooperación entre uno o más Estados miembros y un tercer país (incluido dentro de la Comunidad de la Energía) debe respetar las condiciones establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001 relativas a la necesidad de un enlace físico con la Unión.

---

1 Decisión 2013/755/UE del Consejo, de 25 de noviembre de 2013, relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea («Decisión de Asociación ultramar») (DO L 344 de 19.12.2013, p. 1).

(61) En su Comunicación de 3 de octubre de 2017 titulada «Conseguir que la contratación pública funcione en Europa y para Europa» la Comisión señala que la Unión constituye el mercado más abierto del mundo en cuanto a la contratación pública, pero que otros países no siempre actúan recíprocamente concediendo acceso a las empresas de la Unión a sus mercados de contratación pública. Por consiguiente, los beneficiarios del MCE deben hacer un uso pleno de las posibilidades estratégicas de contratación pública que ofrece la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[1].

(62) Con arreglo a lo dispuesto en los apartados 22 y 23 del Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[2], el MCE debe ser evaluado sobre la base de la información que se recoja de conformidad con requisitos específicos de seguimiento, como los relativos al seguimiento del impacto del cambio climático, evitando al mismo tiempo cargas administrativas, en particular para los Estados miembros y un exceso de regulación. Dichos requisitos deben incluir, cuando corresponda, indicadores mensurables que sirvan de base para evaluar los efectos del MCE en la práctica. Las evaluaciones deben ser 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 MCE y hacer los ajustes que resulten necesarios.

---

1 Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

2 DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(63) Con objeto de evaluar y dar a conocer los avances del MCE hacia la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el presente Reglamento, deben aplicarse medidas transparentes, responsables y adecuadas de seguimiento e información, en particular indicadores mensurables. Dichas medidas también deben garantizar que se reconozcan los logros del MCE. Este sistema de información sobre el rendimiento debe garantizar que los datos para el seguimiento de la ejecución del MCE y sus resultados sean adecuados para un análisis exhaustivo de los avances realizados y de las dificultades registradas y que estos datos y resultados se recopilen de manera eficiente, efectiva y oportuna. Con el fin de recopilar datos pertinentes para el MCE, es preciso imponer requisitos informativos proporcionados a los beneficiarios de fondos de la Unión.

(64) El MCE debe ejecutarse mediante programas de trabajo. A más tardar el …[tres meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión debe adoptar los primeros programas de trabajo plurianuales, que deben incluir el calendario de las convocatorias de propuestas para los tres primeros años del MCE, sus temas y el presupuesto indicativo, así como un marco futuro que abarque todo el período de programación.

(65) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución por lo que respecta al establecimiento de normas específicas sobre la cofinanciación de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables; dichas normas especificarán, en caso necesario, las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso y el procedimiento de evaluación de las acciones relacionadas con las acciones de infraestructura de doble uso; la adopción de los programas de trabajo; y la concesión de apoyo financiero de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[1].

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

(66) A fin de adaptar, en su caso, los indicadores utilizados para el seguimiento del MCE, los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados a cada objetivo específico en el sector del transporte y la definición de los corredores de la red básica de transporte, conviene delegar en la Comisión la competencia de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE, con respecto a las modificaciones de las partes I, II y III del anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. 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.

(67) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, construir, desarrollar, modernizar y finalizar las redes transeuropeas en los sectores digital, del transporte y de la energía, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión o los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(68) Por consiguiente, el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] y el Reglamento (UE) n.º 283/2014 deben derogarse. No obstante, deben mantenerse los efectos del artículo 29 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013, que modifica el anexo del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo[2] en lo relativo a la lista de corredores de mercancías.

(69) A fin de garantizar una continuidad en la prestación de ayuda en los ámbitos de actuación pertinentes y permitir que comience la ejecución del programa desde el inicio del marco financiero plurianual 2021-2027, el presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia y debe ser aplicable con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 2021.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

---

1 Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

2 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).

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) durante el período de vigencia del marco financiero plurianual (en lo sucesivo, « marco financiero plurianual 2021-2027»).

El presente Reglamento establece los objetivos del MCE, su 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, punto 1, de la Directiva 2014/94/UE;

c) «beneficiario»: una entidad con personalidad jurídica con la que se ha firmado un acuerdo de subvención;

d) «operación de financiación mixta»: una acción apoyada por el presupuesto de la Unión, también en el marco de mecanismos de financiación mixta conforme a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 6, del Reglamento Financiero, que combina formas de ayuda no reembolsable o instrumentos financieros o garantías presupuestarias con cargo al presupuesto de la Unión con formas de ayuda reembolsable de instituciones de desarrollo u otras instituciones financieras públicas, así como de instituciones financieras comerciales e inversores;

e) «red global»: las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

f) «red básica»: las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

g) «corredores de la red básica»: instrumentos para facilitar la realización coordinada de la red básica con arreglo a lo dispuesto en el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y cuya lista figura en la parte III del anexo del presente Reglamento;

h) «enlace transfronterizo»: en el sector del transporte, un proyecto de interés común que garantiza la continuidad de la RTE-T entre dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un tercer país;

i) «enlace pendiente»: en todos los modos de transporte, un tramo pendiente de un corredor de la RTE-T, o un tramo de transporte que, proporcionando la conexión entre redes básicas o globales y corredores de la RTE-T, obstaculiza la continuidad de la RTE-T o contiene uno o más cuellos de botella que afectan a la continuidad de la RTE-T;

j) «infraestructura de doble uso»: una infraestructura de la red de transporte que atiende tanto a necesidades civiles como de defensa;

k) «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 cualquier otro tipo de acuerdo entre dos o más Estados miembros o de acuerdo entre uno o más Estados miembros y uno o más terceros países, tal como figura en los artículos 8, 9, 11 y 13 de la Directiva (UE) 2018/2001 para la planificación o la implantación de energías renovables, de conformidad con los criterios que figuran en la parte IV del anexo del presente Reglamento;

l) «primero, la eficiencia energética»: el principio «primero, la eficiencia energética» tal como se define en el artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) 2018/1999;

m) «infraestructura de conectividad digital»: las redes de muy alta capacidad, los sistemas 5G, la conectividad inalámbrica local de muy alta calidad y las redes troncales, así como las plataformas digitales operativas directamente conectadas con infraestructuras de transporte y energéticas;

n) «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, unas comunicaciones con baja latencia, una fiabilidad extremadamente alta o el soporte de un número elevado de dispositivos conectados;

o) «corredor 5G»: una vía de transporte, por carretera, 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;

p) «plataformas digitales operativas conectadas directamente con infraestructuras de transporte y energéticas»: recursos físicos y virtuales de las tecnologías de la información y las comunicaciones que funcionan a través de 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, o de ambos ámbitos;

q) «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;

r) «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;

s) «motores socioeconómicos»: las entidades que por su misión, naturaleza o ubicación pueden generar, directa o indirectamente, importantes beneficios socioeconómicos para los ciudadanos, las empresas y las comunidades locales que estén situados en los alrededores o en su zona de influencia;

t) «tercer país»:, todo país que no sea un Estado miembro de la Unión;

u) «redes de muy alta capacidad»: las redes de muy alta capacidad definidas en el artículo 2, punto 2, de la Directiva (UE) 2018/1972;

v) «obras»: la adquisición, el suministro y la implantación de componentes, sistemas y servicios, incluidos los programas informáticos, la realización de actividades de desarrollo, construcción e instalación relacionadas con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto.

Artículo 3

Objetivos

1. Los objetivos generales del MCE son construir, desarrollar, modernizar y finalizar las redes transeuropeas en los sectores digital, del transporte y de la energía y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, teniendo en cuenta los compromisos de descarbonización a largo plazo y los objetivos de aumento de la competitividad europea; crecimiento inteligente, sostenible e integrador; cohesión económica, social y territorial; y acceso al mercado interior e integración del mismo, haciendo hincapié en facilitar las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía.

2. Los objetivos específicos del MCE son:

   a) en el sector del transporte:

      i) contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes, interconectadas y multimodales para lograr una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico, de conformidad con los objetivos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; y

      ii) adaptar parte de la RTE-T para un doble uso de las infraestructuras de transporte con vistas a mejorar la movilidad tanto civil como militar;

b) en el sector de la energía:

   i) contribuir al desarrollo de proyectos de interés común referentes a una mayor integración de un mercado interior de la energía eficaz y competitivo y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización de la economía, promoviendo la eficiencia energética y garantizando la seguridad del abastecimiento, y

   ii) facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de la energía, incluidas las energías renovables;

c) en el sector digital, contribuir al desarrollo de proyectos de interés común relativos al despliegue de redes digitales seguras desde los puntos de vista operacional y físico de muy alta capacidad y al acceso a las mismas, incluidos sistemas 5G, y al aumento de la resiliencia y la capacidad de las redes troncales digitales en territorios de la Unión 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 MCE, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2027 será de 33 710 000 000 EUR[1] a precios corrientes.

   En consonancia con el objetivo de la Unión de integrar de forma transversal las acciones por el clima en las políticas sectoriales y en los fondos de la Unión, está previsto que el MCE destine, a través de sus acciones, el 60 % de su dotación financiera total a objetivos climáticos.

2. La distribución de este importe será la siguiente:

   a) 25 807 000 000 EUR para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), de los cuales:

      i) 12 830 000 000 EUR procedentes de la rúbrica 1, grupo 2, del marco financiero plurianual 2021-2027, «Inversiones estratégicas europeas»,

[1] La dotación financiera del MCE para 2021-2027 en precios constantes de 2018 es de 29 896 000 000 EUR, repartidos del modo siguiente: a) transporte: 22 884 000 000 EUR, de los cuales: i) 11 384 000 000 EUR proceden de la rúbrica 1, grupo 2, del marco financiero plurianual 2021-2027, «Inversiones estratégicas europeas»; ii) 10 000 000 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión; iii) 1 500 000 000 EUR del marco financiero plurianual 2021-2027, rúbrica 5, grupo 13, «Defensa»; b) energía: 5 180 000 000 EUR; c) economía digital: 1 832 000 000 EUR.

ii) 11 286 000 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión para gastos en consonancia con el presente Reglamento únicamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo,

iii) 1 691 000 000 EUR procedentes de la rúbrica 5, grupo 13, del marco financiero plurianual 2021-2027 para el objetivo específico mencionado en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii);

b) 5 838 000 000 EUR para los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra b), de los cuales el 15 %, en función de la asimilación por el mercado, para proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables, y si se alcanza el umbral del 15 %, la Comisión aumentará dicho umbral hasta el 20 %, en función de la asimilación por el mercado;

c) 2 065 000 000 EUR para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra c).

3. La Comisión no se desviará del importe mencionado en el apartado 2, letra a), inciso ii).

4. Hasta un 1 % del importe a que se refiere el apartado 1 podrá utilizarse para financiar la asistencia técnica y administrativa para la ejecución del MCE y a las orientaciones específicas del sector, a saber, actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación, incluidos los sistemas informáticos institucionales. Ese importe también podrá utilizarse para financiar medidas de acompañamiento que apoyen la preparación de los proyectos, y en particular para prestar servicios de asesoramiento a los promotores de proyectos relativos a oportunidades de financiación con el fin de ayudarles a estructurar la financiación de los proyectos.

5. Los compromisos presupuestarios para acciones que abarquen más de un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante dos o más ejercicios.

6. De conformidad con el artículo 193, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento Financiero, teniendo en cuenta la entrada en vigor con retraso del presente Reglamento y para garantizar la continuidad, por un tiempo limitado, los gastos en que se haya incurrido respecto de acciones respaldadas por el presente Reglamento podrán considerarse subvencionables a partir del 1 de enero de 2021, aun cuando se hubiera incurrido en dichos gastos antes de la presentación de la solicitud de subvención.

7. El importe transferido del Fondo de Cohesión se ejecutará de conformidad con el presente Reglamento, en las condiciones dispuestas en el apartado 8 del presente artículo y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15, apartado 2, letra c).

8. Con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, el 30 % de ellos se pondrán inmediatamente, de forma competitiva, a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación de dicho Fondo para financiar proyectos de infraestructuras de transporte con arreglo al presente Reglamento, dando prioridad a la financiación del mayor número posible de enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes. Hasta el 31 de diciembre de 2023, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión con respecto al 70 % de los recursos transferidos. A partir del 1 de enero de 2024, los recursos transferidos al MCE que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transporte con arreglo al presente Reglamento.

9. Con respecto a los Estados miembros cuya renta nacional bruta (RNB) per cápita, medida en estándar de poder adquisitivo (EPA) para el período 2015-2017, sea inferior al 60 % de la RNB media per cápita de la EU-27, se garantizará hasta el 31 de diciembre de 2024 el 70 % del 70 % del importe que hayan transferido al MCE.

10. Hasta el 31 de diciembre de 2025, el importe total asignado a partir del importe a que se refiere el apartado 2, letra a), inciso ii), a las acciones en un Estado miembro que puedan optar a financiación del Fondo de Cohesión no excederá el 170 % de la cuota de dicho Estado miembro en el importe total transferido del Fondo de Cohesión.

11. Con el objetivo de apoyar a aquellos Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que podrían experimentar dificultades para concebir proyectos de una madurez o calidad suficientes, o de ambas características, y con un valor añadido de la Unión suficiente, se prestará especial atención a la asistencia técnica que tiene como objetivo fortalecer la capacidad institucional y la eficiencia de las administraciones públicas y los servicios públicos en relación con el desarrollo y la ejecución de los proyectos incluidos en el presente Reglamento.

La Comisión hará todo lo posible para facilitar que los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión alcancen, al final del período 2021-2027, la mayor absorción posible del importe transferido al MCE, incluso mediante la organización de convocatorias adicionales.

Además, se prestará especial atención y ayuda a aquellos Estados miembros cuya RNB per cápita, medida en EPA para el período 2015-2017, sea inferior al 60 % de la RNB media per cápita de la EU-27.

12. El importe transferido del Fondo de Cohesión no se utilizará para financiar programas de trabajo intersectoriales ni operaciones de financiación mixta.

13. Los recursos asignados a los Estados miembros en régimen de gestión compartida podrán, a petición del Estado miembro de que se trate, ser transferidos al MCE a reserva de las condiciones establecidas en el artículo 21 del Reglamento (UE) 2021/…[+]. La Comisión ejecutará estos recursos directamente, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, párrafo primero, letra a), del Reglamento Financiero, o indirectamente, de conformidad con la letra c) de dicho párrafo. Dichos recursos se utilizarán en beneficio del Estado miembro de que se trate.

14. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 13 del presente artículo, en el sector digital los recursos asignados a los Estados miembros en régimen de gestión compartida podrán, previa solicitud de dichos Estados miembros, transferirse al MCE, en particular con el objetivo de complementar la financiación de las acciones admisibles con arreglo al artículo 9, apartado 4, del presente Reglamento hasta el 100 % de los gastos subvencionables totales, sin perjuicio del principio de cofinanciación establecido en el artículo 190 del Reglamento Financiero y de las normas sobre ayudas estatales. Dichos recursos se utilizarán únicamente en beneficio del Estado miembro de que se trate.

[+] DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6674/21 (2018/0196 (COD)).

Artículo 5

Terceros países asociados al MCE

1. El MCE estará abierto a la participación de los siguientes terceros países:

a) los países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio que son miembros del EEE, conforme a las condiciones establecidas en el Acuerdo sobre el EEE;

b) los países adherentes, los países 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 correspondientes acuerdos marco y decisiones de los Consejos de Asociación o en acuerdos similares y conforme a las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;

c) los países de la política europea de vecindad, conforme a los principios y condiciones generales de participación de dichos países en los programas de la Unión establecidos en los correspondientes acuerdos marco y decisiones de los Consejos de Asociación o en acuerdos similares y conforme a las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;

d) otros terceros países, conforme a las condiciones establecidas en un acuerdo específico que regule la participación del tercer país en cualquier programa de la Unión, siempre que dicho acuerdo:

i) garantice un equilibrio justo en cuanto a las contribuciones y beneficios del tercer país que participe en los programas de la Unión,

ii) establezca las condiciones de participación en los programas, incluido el cálculo de las contribuciones financieras a cada programa, y los costes administrativos de dichos programas,

iii) no confiera al tercer país ningún poder de decisión respecto del programa de la Unión,

iv) garantice las facultades de la Unión para velar por una buena gestión financiera y proteger sus intereses financieros,

v) ofrezca reciprocidad en el acceso a programas similares en el tercer país que participe en los programas de la Unión.

Las contribuciones a que se refiere el párrafo primero, letra d), inciso ii), se considerarán ingresos afectados con arreglo al artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, no podrán recibir apoyo financiero en virtud del presente Reglamento ni los terceros países contemplados en el apartado 1 del presente artículo ni las entidades establecidas en dichos países, salvo cuando ello sea indispensable para la consecución de los objetivos de un determinado proyecto de interés común o de un proyecto conforme al artículo 7, apartado 1, del presente Reglamento y en las condiciones establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 20 del presente Reglamento.

Artículo 6

Ejecución y formas de financiación de la Unión

1. El MCE se ejecutará mediante gestión directa de conformidad con el Reglamento Financiero o mediante gestión indirecta por los organismos mencionados en el artículo 62, apartado 1, párrafo primero, letra c), del Reglamento Financiero.

2. El MCE podrá proporcionar financiación en forma de subvenciones y contratos públicos, según lo establecido en el Reglamento Financiero. También podrá contribuir a operaciones de financiación mixta de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] y con en el título X del Reglamento Financiero. La contribución de la Unión a las operaciones de financiación mixta en el sector del transporte no excederá del 10 % del importe presupuestario indicado en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i), del presente Reglamento. En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta podrán utilizarse para acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura desde el punto de vista operacional y físico como se indica en el artículo 9, apartado 2, letra b) del presente Reglamento.

[1] Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

3. La Comisión podrá delegar competencias para ejecutar una parte del MCE a agencias ejecutivas, de conformidad con el artículo 69 del Reglamento Financiero, con vistas a cumplir los requisitos de gestión óptima y eficiencia del MCE 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. Será aplicable el artículo 33, apartado 7, del Reglamento (UE) 2021/695.

Artículo 7

Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

1. Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables contribuirán a la descarbonización, la realización del mercado interior de la energía y la mejora de la seguridad del suministro. Esos proyectos estarán incluidos en un acuerdo de cooperación o en cualquier otro tipo de acuerdo entre dos o más Estados miembros o en acuerdos entre un Estado miembro o más y un tercer país o más terceros países, tal como se establece en los artículos 8, 9, 11 y 13 de la Directiva (UE) 2018/2001. Esos proyectos deberán cumplir los objetivos, los criterios generales y el procedimiento establecidos en la parte IV del anexo del presente Reglamento.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 26 que establezcan, sin perjuicio de los criterios de adjudicación dispuestos en el artículo 14, unos criterios de selección específicos y los detalles del proceso de selección de los proyectos. La Comisión publicará los métodos para evaluar la contribución del proyecto a los criterios generales y para elaborar el análisis de rentabilidad que se especifica en la parte IV del anexo.

3. Podrán optar a financiación en el marco del presente Reglamento los estudios encaminados al desarrollo y la identificación de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

4. Podrán optar a financiación de la Unión para obras los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables si cumplen los criterios adicionales siguientes:

   a) el análisis de rentabilidad específico del proyecto realizado con arreglo a lo dispuesto en la parte IV, punto 3, del anexo es obligatorio para todos los proyectos que reciban apoyo y tiene en cuenta los posibles ingresos procedentes de programas de apoyo, se ha llevado a cabo de manera transparente, exhaustiva y completa y aporta pruebas de la existencia de una importante reducción de los costes o de los beneficios, o de ambos, en cuanto a integración de sistemas, sostenibilidad medioambiental, seguridad del suministro o de innovación, y

   b) el solicitante demuestra que el proyecto no podría materializarse o no puede ser viable desde el punto de vista comercial sin la subvención.

5. El importe de la subvención para obras deberá:

a) ser proporcional a la reducción de costes o a los beneficios mencionados en la parte IV, punto 2, letra b), del anexo, o a ambos;

b) no superar el importe necesario para garantizar que el proyecto se materialice o resulte comercialmente viable, y

c) ajustarse al artículo 15, apartado 3.

6. El MCE ofrecerá la posibilidad de una financiación coordinada con el marco facilitador para la implantación de las energías renovables a que se refiere el artículo 3, apartado 5, de la Directiva (UE) 2018/2001 y la cofinanciación con el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión a que se refiere el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999.

7. La Comisión evaluará periódicamente la utilización de los fondos para proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables por lo que se refiere al importe de referencia previsto en el artículo 4, apartado 2, letra b), del presente Reglamento. Tras dicha evaluación, en caso de asimilación insuficiente por el mercado de fondos para proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables, el presupuesto no utilizado previsto para esos proyectos se utilizará para alcanzar los objetivos de las redes transeuropeas de energía establecidos en el artículo 3, apartado 2, letra b), inciso i), del presente Reglamento y para las acciones admisibles contempladas en el artículo 9, apartado 3, letra a), del presente Reglamento y, a partir de 2024, también podrá utilizarse para cofinanciar el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999.

8. La Comisión adoptará un acto de ejecución que establezca normas específicas sobre la cofinanciación entre las partes de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables en el marco del MCE y el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión creado en virtud del artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2, del presente Reglamento.

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 contribuyen significativamente a los objetivos estratégicos de conectividad de la Unión, proporcionan la infraestructura de la red que apoye la transformación digital de la economía y la sociedad, o cumplen ambos criterios, así como el mercado único digital de la Unión.

2. Los proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital cumplirán los siguientes criterios:

   a) el proyecto contribuye al objetivo específico previsto en el artículo 3, apartado 2, letra c), y

   b) el proyecto implanta la mejor tecnología disponible y más adecuada para el proyecto específico, que propone el mejor equilibrio en cuanto a capacidad de flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red, ciberseguridad y rentabilidad.

3. Podrán optar a financiación en el marco del presente Reglamento los estudios encaminados al desarrollo y la identificación de proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital.

4. Sin perjuicio de los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 14, la prioridad para la financiación se determinará teniendo en cuenta los criterios siguientes:

a) a las acciones que contribuyan a la implantación de redes de muy alta capacidad y al acceso a las mismas, incluidos los sistemas 5G y otras formas de conectividad de última generación, se les dará prioridad de conformidad con los objetivos estratégicos de conectividad de la Unión en las zonas en que se encuentren los motores socioeconómicos, teniendo en cuenta las necesidades de conectividad de dichas zonas y la cobertura adicional de la zona generada, inclusive para los hogares, con arreglo a la parte V, punto 1, del anexo; podrán optar a financiación las implantaciones específicas para motores socioeconómicos siempre que dichas implantaciones sean económicamente proporcionadas y físicamente viables;

b) a las acciones que contribuyan a proporcionar una conectividad inalámbrica local de gran calidad en las comunidades locales, se les dará prioridad de conformidad con la parte V, punto 2, del anexo;

c) a las acciones que contribuyan la implantación de corredores 5G a lo largo de las principales vías de transporte, también en las RTE-T, como las enumeradas en la parte V, punto 3, del anexo, se les dará prioridad a fin de garantizar la cobertura a lo largo de dichas vías principales de transporte, permitiendo la prestación ininterrumpida de servicios digitales de sinergia, teniendo en cuenta su importancia socioeconómica en relación con cualquier solución tecnológica actualmente instalada, con un enfoque a largo plazo;

d) a los proyectos de interés común que estén dirigidos a implantar o mejorar de modo significativo redes troncales transfronterizas que conecten la Unión con terceros países y a reforzar los enlaces entre redes de comunicaciones electrónicas dentro del territorio de la Unión, también de cables submarinos, se les dará prioridad en la medida en que contribuyan de modo significativo al aumento del rendimiento, la resiliencia y la muy elevada capacidad de dichas redes de comunicaciones electrónicas;

e) los proyectos de interés común que implanten plataformas digitales operativas darán 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.

CAPÍTULO II
ADMISIBILIDAD

Artículo 9

Acciones subvencionables

1. Solo podrán optar a financiación las acciones que contribuyan a lograr los objetivos mencionados en el artículo 3, al tiempo que se tienen en cuenta los compromisos de descarbonización a largo plazo. Tales acciones comprenden estudios, obras y otras medidas de acompañamiento que son necesarias para la gestión y la ejecución del MCE y las orientaciones específicas del sector. Los estudios solo serán subvencionables si se refieren a proyectos subvencionables en el marco del MCE.

2. En el sector del transporte, únicamente las acciones siguientes podrán optar a recibir apoyo financiero de la Unión al amparo del presente Reglamento:

a) acciones relativas a unas redes eficientes, interconectadas, interoperables y multimodales para el desarrollo de infraestructuras ferroviarias, de carretera y de vías navegables interiores y marítimas:

i) acciones que desarrollen la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes, como los enumerados en la parte III del anexo del presente Reglamento, así como los nodos urbanos, las plataformas logísticas multimodales, los puertos marítimos, los puertos interiores, las terminales ferrocarril-carretera y las conexiones a los aeropuertos de la red básica tal como se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; las acciones que desarrollen la red básica podrán contener elementos afines que estén situados en la red global, cuando sean necesarios para optimizar la inversión y según las modalidades establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 20 del presente Reglamento,

ii) acciones relativas a enlaces transfronterizos de la red global con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, como las que figuran en la parte III, punto 2, del anexo del presente Reglamento, acciones mencionadas en la parte III, punto 3, del anexo del presente Reglamento, acciones relativas a los estudios para el desarrollo de la red global y acciones relativas a los puertos marítimos e interiores de la red global, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

iii) acciones destinadas al restablecimiento de conexiones ferroviarias transfronterizas regionales pendientes en las RTE-T que hayan sido abandonadas o desmanteladas,

iv) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones ultraperiféricas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores, las terminales ferrocarril-carretera, las conexiones a los aeropuertos y las plataformas logísticas multimodales de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

v) 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 los puntos 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 con arreglo al artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 para los distintos modos de transporte, y en particular:

– para el ferrocarril: el ERTMS (por sus siglas en inglés),

– para las vías navegables interiores: los servicios de información fluvial (SIF),

– para el transporte por carretera: los sistemas de transporte inteligentes (STI),

– para el transporte marítimo: los servicios de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS, por sus siglas en inglés) y servicios marítimos electrónicos, incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes,

– para el transporte aéreo: los sistemas de gestión del tránsito aéreo, en particular los resultantes del sistema de Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR, por sus siglas en inglés**)**,

iii) acciones de apoyo a los servicios sostenibles de transporte de mercancías con arreglo al artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías,

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, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

v) acciones destinadas a eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, tal como se definen en el artículo 3, letra o), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, en particular al presentar los efectos de los corredores o las redes, incluidas acciones que promuevan el aumento del tráfico de mercancías por ferrocarril y las instalaciones de cambio automático de ancho,

vi) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, en particular en los nodos urbanos en el sentido del artículo 30 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

vii) acciones que garanticen la seguridad operacional y física de las infraestructuras y la movilidad, incluida la seguridad vial, con arreglo al artículo 34 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

viii) acciones que mejoren la resiliencia de las infraestructuras de transporte, en particular la resiliencia al cambio climático y las catástrofes naturales y frente a amenazas a la ciberseguridad,

ix) acciones que mejoren la accesibilidad de las infraestructuras de transporte en todos los modos de transporte y para todos los usuarios, especialmente los usuarios con movilidad reducida, con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013,

x) acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil y acciones que adapten las infraestructuras de transporte para fines de control en las fronteras exteriores de la Unión, con objeto de facilitar los flujos de tráfico;

c) con arreglo al objetivo específico mencionado en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), y de conformidad con el artículo 12, las acciones o actividades específicas de una acción, de apoyo a partes, nuevas o ya existentes, de la RTE-T adecuadas para el transporte militar, a fin de adaptar la RTE-T a las necesidades de las infraestructuras de doble uso.

3. En el sector de la energía, únicamente las acciones siguientes podrán optar a recibir apoyo financiero de la Unión en el marco 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, incluidas soluciones innovadoras, así como el almacenamiento de energía renovable, y la concepción de dichas acciones, que se definen en la parte IV del anexo, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7.

4. En el sector digital, únicamente las acciones siguientes podrán optar a recibir apoyo financiero de la Unión en el marco del presente Reglamento:

a) acciones de apoyo a la implantación de redes de muy alta capacidad y al acceso a las mismas, incluidos los sistemas 5G, capaces de proporcionar una conectividad de gigabit en las zonas en que se encuentren los motores socioeconómicos;

b) acciones de apoyo a la provisión de conectividad inalámbrica local de muy alta calidad en las comunidades locales, que sea gratuita y esté exenta de condiciones discriminatorias;

c) acciones para implantar una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G en todas las vías de transporte principales, incluida la RTE-T, como las acciones enumeradas en la parte V, punto 3, del anexo;

d) acciones de apoyo al despliegue de redes troncales nuevas, o a la mejora significativa de las ya existentes, también con cables submarinos, dentro de los Estados miembros y entre ellos y entre la Unión y terceros países, como las acciones enumeradas en la parte V, punto 3, del anexo, así como otras acciones de apoyo al despliegue de redes troncales a que se refiere dicho punto;

e) 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, o ambas.

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 recibir apoyo financiero de la Unión en el marco del presente Reglamento y a un porcentaje de cofinanciación más elevado, de conformidad con el artículo 15. Tales acciones se ejecutarán a través de programas de trabajo que comprendan al menos dos sectores y prevean criterios específicos de adjudicación, y se financiarán mediante contribuciones presupuestarias de los sectores de que se trate.

2. Dentro de cada uno de los sectores digital, del transporte o de la energía, las acciones subvencionables de conformidad con el artículo 9 podrán contener elementos sinérgicos relativos a cualquiera de los otros sectores, sin guardar relación con las acciones subvencionables contempladas en el artículo 9, apartados 2, 3 o 4, respectivamente, siempre que cumplan todos los requisitos siguientes:

   a) que el coste de los elementos sinérgicos no exceda del 20 % de los gastos subvencionables totales de la acción;

   b) que los elementos sinérgicos guarden relación con los sectores digital, del transporte o de la energía, y

   c) que los elementos sinérgicos hagan posible una mejora significativa de los beneficios socioeconómicos, climáticos o medioambientales de la acción.

Artículo 11

Entidades admisibles

1. Con respecto a las entidades, 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) las entidades jurídicas establecidas en:

      i) un Estado miembro, incluidas las empresas conjuntas,

      ii) un tercer país asociado al MCE, o

      iii) un país o territorio de ultramar;

   b) las entidades jurídicas creadas en virtud del Derecho de la Unión y, cuando así se prevea en los programas de trabajo, las organizaciones internacionales.

3. Las personas físicas no serán admisibles.

4. El programa de trabajo podrá prever que las entidades jurídicas establecidas en terceros países asociados al MCE de conformidad con el artículo 5 y las entidades jurídicas establecidas en la Unión, pero controladas directa o indirectamente por terceros países, nacionales de terceros países o entidades establecidas en terceros países, no puedan optar a participar en todas o en algunas de las acciones en el marco de los objetivos específicos establecidos en el artículo 3, apartado 2, letra c), por motivos de seguridad debidamente justificados. En tales casos, las convocatorias de propuestas y las licitaciones se restringirán a las entidades establecidas, o que se consideren establecidas, en los Estados miembros y controladas de forma directa o indirecta por Estados miembros o por nacionales de Estados miembros.

5. Las entidades jurídicas establecidas en un tercer país que no esté asociado al MCE podrán optar excepcionalmente a recibir apoyo financiero de la Unión en el marco del MCE cuando ello sea indispensable para la consecución de los objetivos de un determinado proyecto de interés común en los sectores digital, del transporte y de la energía o de un proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables.

6. Para ser subvencionables, las propuestas deberán ser presentadas:

   a) por uno o más Estados miembros, o

   b) con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes o empresas u organismos públicos o privados, incluidas las autoridades regionales o locales.

Si el Estado miembro interesado no está de acuerdo con la presentación contemplada en el párrafo primero, letra b), informará de ello en consecuencia.

Un Estado miembro podrá decidir que, respecto de un programa de trabajo específico o de categorías específicas de solicitudes, las propuestas puedan presentarse sin su acuerdo. En tal caso, a petición del Estado miembro interesado, ello se indicará en el programa de trabajo pertinente y en la convocatoria para dichas propuestas.

Artículo 12

Normas de admisibilidad específicas relativas a acciones relativas a la adaptación de las RTE-T al doble uso civil y de defensa

1. Las acciones que contribuyan a la adaptación de las redes básicas o globales de las RTE-T definidas en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 con el fin de permitir el doble uso civil y de defensa de las infraestructuras estarán sujetas a las siguientes normas adicionales de admisibilidad:

   a) las propuestas serán presentadas por uno o varios Estados miembros o, con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por entidades jurídicas establecidas en los Estados miembros;

b) las acciones estarán relacionadas con las secciones o los nodos indicados por los Estados miembros en los anexos de las Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE aprobadas por el Consejo el 20 de noviembre de 2018, o en cualquier lista aprobada posteriormente y en cualquier otra lista indicativa de proyectos prioritarios que los Estados miembros identifiquen de conformidad con el Plan de Acción sobre Movilidad Militar;

c) las acciones podrán referirse tanto a la mejora de los componentes de las infraestructuras existentes como a la construcción de nuevos componentes de las infraestructuras teniendo en cuenta las necesidades de las infraestructuras a que se refiere el apartado 2 del presente artículo;

d) serán subvencionables las acciones que desarrollen un nivel de necesidades de infraestructuras superior al exigido para el doble uso; no obstante, su coste solo será subvencionable hasta el nivel de costes correspondiente al nivel de necesidades exigido para el doble uso; no serán subvencionables las acciones relativas a las infraestructuras que solo se utilicen con fines militares;

e) las acciones contempladas en el presente artículo solo recibirán financiación con cargo al importe contemplado en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii) del presente Reglamento.

2. La Comisión adoptará un acto de ejecución que especifique, en caso necesario, las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso y el procedimiento de evaluación de las acciones relacionadas con las acciones de infraestructura de doble uso. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

3. Tras la evaluación intermedia del MCE establecida en el artículo 23, apartado 2, la Comisión podrá proponer a la Autoridad Presupuestaria que transfiera los recursos no comprometidos del artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii), al artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i).

CAPÍTULO III
SUBVENCIONES

Artículo 13
Subvenciones

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

Artículo 14
Criterios de adjudicación

1. Se establecerán criterios de adjudicación transparentes en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 20 y en las convocatorias de propuestas, teniendo en cuenta, en la medida en que proceda, únicamente los elementos siguientes:

   a) la incidencia económica, social y medioambiental, incluidos el impacto climático (ciclo de vida del proyecto, beneficios y costes), la idoneidad, la exhaustividad y la transparencia del análisis;

b) los aspectos relacionados con la innovación y la digitalización, la seguridad, la interoperabilidad y la accesibilidad, también para las personas con movilidad reducida;

c) la dimensión transfronteriza, la integración de la red y la accesibilidad territorial, también para las islas y regiones ultraperiféricas europeas;

d) el valor añadido de la Unión;

e) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;

f) la madurez de la acción a la luz del desarrollo del proyecto;

g) la idoneidad de la estrategia de mantenimiento propuesta para el proyecto una vez finalizado;

h) la idoneidad del plan de ejecución propuesto;

i) el efecto catalizador del apoyo financiero de la Unión sobre la inversión;

j) la necesidad de superar obstáculos financieros, como los provocados por una viabilidad comercial insuficiente, los elevados costes iniciales o la falta de financiación del mercado;

k) el potencial de doble uso en el contexto de la movilidad militar;

l) la coherencia con los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales, incluido el principio de «primero, la eficiencia energética».

2. La evaluación de las propuestas de acuerdo con los criterios de adjudicación tendrá en cuenta, cuando proceda, la resiliencia 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 MCE que incluyan tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PNT) sean técnicamente compatibles con los programas Galileo y EGNOS y con el programa Copernicus.

4. Con respecto a las acciones relativas al sector del transporte, la evaluación de las propuestas conforme a los criterios de adjudicación 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 que tengan en cuenta el dictamen consultivo del coordinador europeo responsable, con arreglo al artículo 45, apartado 8, de dicho Reglamento. Asimismo, considerará 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 si se han aminorado dichos riesgos.

5. Con respecto a las acciones relativas a los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, los criterios de adjudicación deberán tener en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 4.

6. Con respecto a las acciones relativas a proyectos de interés común en el ámbito de la conectividad digital, los criterios de adjudicación establecidos en los programas de trabajo y las convocatorias de propuestas deberán tener en cuenta los criterios establecidos en el artículo 8, apartado 4.

Artículo 15

Porcentajes de cofinanciación

1. Para los estudios, el importe del apoyo financiero de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales. Para los estudios financiados con los importes transferidos del Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de cofinanciación serán los aplicables al Fondo de Cohesión, especificados en el apartado 2, letra c).

2. Para obras en el sector del transporte, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:

   a) para obras relativas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso i), el importe del apoyo financiero de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; no obstante, los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 50 % para las acciones:

      i) relativas a enlaces transfronterizos en las condiciones especificadas en la letra e) del presente apartado,

      ii) de apoyo a sistemas de aplicaciones telemáticas,

      iii) de apoyo a las vías navegables interiores o a la interoperabilidad ferroviaria,

      iv) de apoyo a las nuevas tecnologías y la innovación,

v) de apoyo a mejoras en las infraestructuras de seguridad, y

vi) de adaptación de las infraestructuras de transporte con fines de control en las fronteras exteriores de la Unión, de conformidad con la legislación pertinente de la Unión;

b) para obras relativas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), el importe del apoyo financiero de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales; no obstante, los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 85 % si se transfieren al MCE los recursos necesarios de conformidad con el artículo 4, apartado 13;

c) con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de cofinanciación no excederán el 85 % de los gastos subvencionables totales;

d) con respecto a los importes de la rúbrica «Inversiones estratégicas europeas» de 1 559 800 000 EUR a que se refiere la parte II, párrafo primero, primer guion, del anexo, para la finalización de los principales enlaces ferroviarios transfronterizos pendientes entre Estados miembros que puedan optar a financiación del Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de cofinanciación no excederán el 85 % de los gastos subvencionables totales;

e) con respecto a las acciones relativas a los enlaces transfronterizos, los porcentajes máximos de cofinanciación aumentados que se prevén en las letras a), c) y d) del presente apartado solo podrán aplicarse a las que demuestren un grado elevado de integración en la planificación y ejecución de la acción a efectos del criterio de adjudicación mencionado en el artículo 14, apartado 1, letra c), por ejemplo mediante el establecimiento de una única empresa para el proyecto, una estructura conjunta de gobernanza, un marco jurídico bilateral o mediante un acto de ejecución, de conformidad con el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a los proyectos realizados por estructuras de gestión integrada, incluidas empresas conjuntas, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, letra a), podrá incrementarse en un 5 %.

3. Para obras en el sector de la energía, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:

a) para obras relativas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso i), el importe del apoyo financiero de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales;

b) los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 75 % de gastos subvencionables totales para las acciones que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común que, atendiendo a las pruebas a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 347/2013, ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, refuercen la solidaridad de la Unión u ofrezcan soluciones altamente innovadoras.

4. Para 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 del apoyo financiero de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales.

Los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse:

a) 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 la implantación de redes troncales entre los Estados miembros y entre la Unión y terceros países, y

b) hasta el 75 % para las acciones que ejecuten la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos.

Las acciones que ofrezcan conectividad inalámbrica local en las comunidades locales, cuando se realicen mediante subvenciones de escasa cuantía, podrán ser financiadas con apoyo financiero 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, apartado 1, será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate. Además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a esas acciones podrá incrementarse en un 10 %.

6. En el sector del transporte, en el de la energía o el digital, por lo que se refiere a las obras realizadas en las regiones ultraperiféricas, se aplicará un porcentaje máximo de cofinanciación específico del 70 %.

Artículo 16

Gastos subvencionables

Además de los criterios establecidos en el artículo 186 del Reglamento Financiero, se aplicarán los siguientes criterios para la admisibilidad de los gastos:

a) solamente serán subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común o los proyectos transfronterizos en el 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 los casos 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 será subvencionable en su totalidad;

c) los gastos relacionados con la adquisición de terrenos no serán gastos subvencionables, a excepción de los fondos transferidos del Fondo de Cohesión al sector del transporte de conformidad con el artículo 64 del Reglamento (UE) 2021/…[+];

d) los gastos subvencionables no incluirán el impuesto sobre el valor añadido.

[+] DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6674/21 (2018/0196 (COD)).

Artículo 17

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, también 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 18

Reducción o supresión de las subvenciones

1. Además de los motivos indicados en el artículo 131, apartado 4, del Reglamento Financiero, el importe de la subvención podrá reducirse, excepto en casos debidamente justificados, por los siguientes motivos:

   a) en lo que se refiere a los estudios, la acción no ha comenzado en el plazo de un año a partir de la fecha de inicio indicada en el convenio de subvención;

   b) en lo que se refiere a las obras, la acción no ha comenzado en el plazo de dos años a partir de la fecha de inicio indicada en el convenio de subvención;

c) tras una revisión de los progresos realizados, se determina que la ejecución de la acción ha sufrido retrasos tan importantes que es poco probable que puedan cumplirse los objetivos.

2. El convenio de subvención podrá modificarse o resolverse atendiendo a los motivos indicados en el apartado 1.

3. Antes de adoptar una decisión sobre la reducción o supresión de una subvención, se examinará el caso de forma exhaustiva y se ofrecerá a los beneficiarios afectados la oportunidad de presentar sus observaciones en un plazo de tiempo razonable.

4. Los créditos de compromiso disponibles resultantes de la aplicación del apartado 1 o el apartado 2 del presente artículo se distribuirán entre otros programas de trabajo que se propongan en el marco de la dotación financiera correspondiente según se establece en el artículo 4, apartado 2.

Artículo 19

Financiación acumulativa y alternativa

1. Una acción que haya recibido una contribución en el marco del MCE también podrá recibir contribuciones de otro programa de la Unión, incluidos los Fondos en régimen de gestión compartida, a condición de que las contribuciones no cubran los mismos gastos. La contribución a la acción correspondiente se regirá por las normas del programa de la Unión aplicable. La financiación acumulativa no excederá de los gastos subvencionables totales de la acción. La ayuda obtenida con cargo a los diferentes programas de la Unión podrá calcularse a prorrata de acuerdo con los documentos en los que figuren las condiciones de la ayuda.

2. La certificación «Sello de Excelencia» se concederá a las acciones que cumplan las siguientes condiciones acumulativas:

a) haber sido evaluadas en una convocatoria de propuestas en el marco del MCE;

b) cumplir los requisitos mínimos de calidad de dicha convocatoria;

c) no poder recibir financiación en el marco de dicha convocatoria de propuestas debido a restricciones presupuestarias.

Las acciones que hayan obtenido una certificación «Sello de Excelencia» con arreglo al párrafo primero podrán recibir ayuda del FEDER, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 67, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/…[+] o del Fondo de Cohesión sin evaluaciones adicionales y a condición de que tales acciones sean coherentes con los objetivos y normas del Fondo de que se trate.

[+] DO: insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento ST 6674/21 (2018/0196 (COD)).

CAPÍTULO IV
PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL

Artículo 20

Programas de trabajo

1. El MCE se ejecutará a través de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento Financiero.

2. A fin de ofrecer transparencia y previsibilidad y de mejorar la calidad de los proyectos, la Comisión adoptará, a más tardar el … [tres meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los primeros programas de trabajo plurianuales. Dichos primeros programas de trabajo plurianuales incluirán el calendario de las convocatorias de propuestas para los tres primeros años del MCE, sus temas y el presupuesto indicativo, así como un marco futuro que abarque todo el período de programación.

3. La Comisión adoptará los programas de trabajo mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

4. Al adoptar programas de trabajo en el sector de la energía, la Comisión prestará especial atención a proyectos de interés común y acciones conexas cuyo objetivo sea integrar en mayor medida el mercado interior de la energía, terminando con el aislamiento energético y eliminando los cuellos de botella de la interconexión eléctrica, haciendo hincapié en aquellos proyectos que contribuyan a lograr el objetivo de interconexión de al menos el 10 % a más tardar para 2020 y del 15 % a más tardar para 2030, así como en los proyectos que contribuyan a la sincronización de los sistemas de electricidad con las redes de la Unión.

5. De conformidad con el artículo 200, apartado 2, del Reglamento Financiero, el ordenador competente podrá, cuando proceda, organizar el procedimiento de selección en dos fases, como sigue:

   a) los solicitantes presentarán un expediente simplificado que recoja información relativamente sintética, a fin de preseleccionar los proyectos conforme a un conjunto limitado de criterios;

   b) los solicitantes preseleccionados en la primera fase presentarán un expediente completo a partir de la conclusión de la primera fase.

Artículo 21

Concesión de ayuda financiera de la Unión

1. Después de cada una de las convocatorias de propuestas basada en el programa de trabajo a que se refiere el artículo 20, la Comisión adoptará un acto de ejecución por el que se fijará el importe de la ayuda financiera que se concederá a los proyectos seleccionados o a partes de ellos y se precisarán las condiciones y modalidades de su ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

2. Durante la ejecución de los convenios de subvención, la Comisión informará a los beneficiarios y a los Estados miembros afectados sobre la modificación de los importes de las subvenciones y los importes definitivos abonados.

3. Los beneficiarios presentarán informes, según se definan en los convenios de subvención respectivos, sin la aprobación previa de los Estados miembros. La Comisión facilitará a los Estados miembros el acceso a los informes relativos a las acciones que se encuentren en sus territorios.

Artículo 22

Seguimiento y presentación de informes

1. Los indicadores para informar de los progresos del MCE respecto de la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el artículo 3 figuran en la parte I del anexo.

2. Con objeto de garantizar una evaluación eficaz de los progresos del MCE respecto de la consecución de sus objetivos, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26, por los que se modifique la parte I del anexo en lo que respecta a los indicadores cuando se considere necesario, así como para completar el presente Reglamento con disposiciones sobre el establecimiento 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 y los resultados del MCE sean adecuados para llevar a cabo un análisis exhaustivo de los avances realizados, también por lo que respecta al seguimiento climático, y que se recopilen de manera eficiente, efectiva y oportuna. A tal efecto, se impondrán a los receptores de los fondos de la Unión y, si ha lugar, a los Estados miembros, unos requisitos de información proporcionados.

4. La Comisión mejorará el sitio internet específico publicando en tiempo real un mapa con los proyectos que se estén ejecutando, junto con información pertinente, incluidas evaluaciones de impacto, así como el valor, el beneficiario, la entidad que lo ejecute y la situación del proyecto. Además, cada dos años la Comisión presentará informes de situación. Dichos informes de situación incluirán la información sobre la ejecución del MCE, de conformidad con los objetivos generales y específicos establecidos en el artículo 3, y aclararán 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 y si esta realización sigue siendo viable y conveniente.

Artículo 23

Evaluación

1. Las evaluaciones se efectuarán con tiempo suficiente para que sus resultados puedan incorporarse al proceso de toma de decisiones.

2. Una vez que se disponga de suficiente información sobre la ejecución del MCE se llevará a cabo una evaluación intermedia de este, pero a más tardar cuatro años después del inicio de su ejecución.

3. Al término de la ejecución del MCE, y como máximo cuatro años tras el final del período especificado en el artículo 1, la Comisión llevará a cabo una evaluación final del MCE.

4. La Comisión presentará 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 24

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Coordinación del MCE, que podrá reunirse en distintas formaciones en función del tema. Dicho Comité será un comité en el sentido del 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 25

Actos delegados

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26, que completen el presente Reglamento mediante:

   a) la creación de un marco de seguimiento y evaluación a partir de los indicadores que figuran en la parte I del anexo;

   b) el establecimiento de normas para la selección de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables además de los determinados en la parte IV del anexo, y el establecimiento y actualización de una lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 del presente Reglamento:

   a) 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 de la red global;

   b) para modificar la parte V del anexo con respecto a la determinación de los proyectos de conectividad digital de interés común.

Artículo 26

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 22, apartado 2, y en el artículo 25, se otorgan a la Comisión hasta el 31 de diciembre de 2028.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 2, el artículo 22, apartado 2, y el artículo 25 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

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 7, apartado 2, del artículo 22, apartado 2, y del artículo 25, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de 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 27

Información, comunicación y publicidad

1. Los perceptores de fondos de la Unión harán mención del origen de esta financiación y velarán por darle 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 en general.

2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación en relación con el MCE, con las acciones tomadas en virtud del MCE y con los resultados obtenidos. Los recursos financieros asignados al MCE también contribuirán 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.

3. Se garantizarán la transparencia y la consulta pública con arreglo a la legislación nacional y de la Unión aplicable.

Artículo 28

Protección de los intereses financieros de la Unión

Cuando un tercer país participe en el MCE en virtud de una decisión adoptada en con arreglo a un acuerdo internacional o sobre la base de cualquier otro instrumento jurídico, el tercer país concederá los derechos y el acceso necesarios al ordenador competente, a la OLAF y al Tribunal de Cuentas a fin de que puedan ejercer plenamente sus competencias respectivas. En el caso de la OLAF, entre esos derechos estará el derecho a realizar las investigaciones, en particular controles y verificaciones *in situ*, previstas en el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013.

CAPÍTULO V
DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 29

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 acciones iniciadas en virtud del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 que seguirá aplicándose a dichas acciones hasta su cierre.

3. La dotación financiera del MCE podrá cubrir también los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para garantizar la transición entre el MCE y las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.

4. En caso necesario, podrán consignarse en el presupuesto de la Unión créditos más allá de 2027 a fin de cubrir los gastos mencionados en el artículo 4, apartado 5, y permitir así la gestión de las acciones no finalizadas a 31 de diciembre de 2027, de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 30

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día 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 …,

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

ANEXO

PARTE I

INDICADORES

El MCE será objeto de un seguimiento estrecho con arreglo a 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 clave
Transporte	Redes e infraestructuras eficientes, interconectadas y multimodales para lograr una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible 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 nodos urbanos, conexiones ferroviarias regionales transfronterizas, plataformas logísticas multimodales, puertos marítimos, puertos interiores, conexiones a aeropuertos y terminales ferrocarril-carretera de la red básica y la red global de la RTE-T
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la digitalización del transporte, en particular mediante la implantación del ERTMS, los SIF, el STI, el VTMIS y los servicios marítimos electrónicos y la SESAR
		Número de puntos de abastecimiento de combustibles alternativos construidos o rehabilitados con el apoyo del MCE

Sectores	Objetivos específicos	Indicadores clave
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la seguridad del transporte
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la accesibilidad del transporte para las personas con movilidad reducida
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la reducción del ruido de los trenes de mercancías
	Adaptación de la infraestructura de transporte al doble uso	Número de componentes de las infraestructuras de transporte adaptados a las necesidades de doble uso
Energía	Contribución a la interconectividad y la integración de los mercados	Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a proyectos que interconectan las redes de los Estados miembros y que eliminan limitaciones internas
	Seguridad del abastecimiento	Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a proyectos que garantizan unas redes de gas resilientes
		Número de acciones respaldadas por el 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 respaldadas por el MCE que contribuyen a proyectos que hacen posible una mayor penetración de las energías renovables en sistemas energéticos
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables

Sectores	Objetivos específicos	Indicadores clave
Sector digital	Contribución a la implantación de infraestructuras de conectividad digital en toda la Unión	Nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los motores socioeconómicos y conexiones de muy alta calidad para las comunidades locales
		Número de acciones respaldadas por el MCE que permiten la cobertura 5G a lo largo de las vías principales de transporte
		Número de acciones respaldadas por el MCE que permiten nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad
		Número de acciones respaldadas por el 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), inciso i), se distribuirán como sigue:

– el 60 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a unas redes eficientes, interconectadas, interoperables y multimodales», de las cuales 1 559 800 000 EUR[1] se asignarán prioritariamente y de forma competitiva para la finalización de los principales enlaces ferroviarios transfronterizos pendientes entre Estados miembros que pueden optar a financiación del Fondo de Cohesión;

[1] 1 384 000 000 EUR a precios de 2018.

– el 40 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, multimodal, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico».

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

– el 85 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a las redes eficientes, interconectadas, interoperables y multimodales»;

– el 15 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, multimodal, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico».

Con respecto a las acciones enumeradas en el artículo 9, apartado 2, letra a), el 85 % de los recursos presupuestarios debe destinarse a acciones de la red básica y el 15 % a acciones de la red global.

PARTE III

CORREDORES DE LA RED BÁSICA DE TRANSPORTE

Y ENLACES TRANSFRONTERIZOS EN LA RED GLOBAL

1. Corredores de la red básica y lista indicativa de enlaces transfronterizos y enlaces pendientes predeterminados

<table>
<tr><td colspan="3">Corredor de la red básica «Atlántico»</td></tr>
<tr><td>Configuración</td><td colspan="2">Gijón – León – Valladolid
A Coruña – Vigo – Ourense – León
Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao
Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba
Algeciras – Bobadilla – Madrid
Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid
Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro river
Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Le Havre – Ruan – Paris
Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/ Strasbourg
Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Enlaces transfronterizos</td><td>Évora – Mérida</td><td rowspan="3">Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux</td></tr>
<tr><td>Aveiro – Salamanca</td></tr>
<tr><td>Douro river (Via Navegável do Douro)</td><td>Vías navegables interiores</td></tr>
<tr><td>Enlaces pendientes</td><td>Líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC</td><td>Ferrocarril</td></tr>
</table>

Corredor de la red básica «Báltico – Adriático»		
Configuración	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/ Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste	
Enlaces transfronterizos	Katowice/Opole — Ostrava — Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Ferrocarril
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Carretera
Enlaces pendientes	Gloggnitz – Mürzzuschlag: túnel de base de Semmering Graz – Klagenfurt: ferrocarril y túnel de Koralm Koper – Divača	Ferrocarril

Corredor de la red básica «Mediterráneo»		
Configuración	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – *Narbonne* - *Toulouse*/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana /Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontera UA	
Enlaces transfronterizos	Barcelona – Perpignan	Ferrocarril
	Lyon – Torino: túnel de base y vías de acceso	
	Niza – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – Frontera UA	
	Lendava – Letenye	Carretera
	Vásárosnamény – Frontera UA	
Enlaces pendientes	Almería – Murcia	Ferrocarril
	Líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna /Trieste	Vías navegables interiores

Corredor de la red básica «Mar del Norte – Báltico»		
Configuración	Luleå – Helsinki – Tallin – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilna Kaunas – Warszawa Frontera BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Breslavia Frontera UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover/Osnabrück – Köln – Antwerpen	
Enlaces transfronterizos	Tallin – Riga – Kaunas – Warszawa: línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable	Ferrocarril
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Ferrocarril y vías navegables interiores
	Corredor EE-LV-LT-PL de la vía báltica	Carretera
Enlaces pendientes	Kaunas – Vilnius: parte de la línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable	Ferrocarril
	Warszawa /Idzikowice – Poznań/ Wrocław, incluidas las conexiones al nodo central de transporte previsto	
	Nord-Ostsee Kanal	Vías navegables interiores
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canales occidentales alemanes	
	Rhein, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Corredor de la red básica «Mar del Norte – Mediterráneo»		
Configuración	Frontera Reino Unido – Baile Átha Cliath o Dublin – Sionainn Faing o Shannon Foynes/Corcaigh o Cork Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/ Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Frontera Reino Unido – Lille – Brussel o Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel o Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen /Zeebrugge – Gent – Calais/Dunquerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre	
Enlaces transfronterizos	Brussel o Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Ferrocarril
	Terneuzen – Gent	Vías navegables interiores
	Red Seine –Scheldt y las cuencas fluviales correspondientes Seine, Scheldt y Meuse	
	Corredor Rhine-Scheldt	
Enlaces pendientes	Albertkanaal/ Canal Albert y Kanaal Bocholt-Herentals	Vías navegables interiores

Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»		
Configuración	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien /Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Frontera RS/Frontera MK Sofia – Plovdiv – Burgas/Frontera TR Frontera TR – Alexandroupoli– Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Frontera MK – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina– Piraeus /Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Athina– Patra/Igoumenitsa	
Enlaces transfronterizos	Dresden – Praha/Kolín	Ferrocarril
	Wien /Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – Frontera RS/Frontera MK	
	Frontera TR – Alexandroupoli	
	Frontera MK – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (frontera AL)	Carretera
	Drobeta Turnu Severin/Craiova — Vidin — Montana	
	Sofia – Frontera RS	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Vías navegables interiores
Enlaces pendientes	Igoumenitsa – Ioannina Praha – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	Ferrocarril

Corredor de la red básica « Rhine – Alpino»		
Configuración	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Brussel o Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Enlaces transfronterizos	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrocarril
	Karlsruhe – Basel	
	Milano /Novara – Frontera CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Vías navegables interiores
Enlaces pendientes	Genova – Tortona/Novi Ligure	Ferrocarril
	Zeebrugge – Gent	

Corredor de la red básica «Rhine – Danube»		
Configuración	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/ Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontera UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti– Giurgiu/ Constanta – Sulina	
Enlaces transfronterizos	München – Praha	Ferrocarril
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – Frontera UA	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timişoara – Frontera RS	
	Bucureşti– Giurgiu – Rousse	
	Danube (Kehlheim - Constanta/Midia/Sulina) y las cuencas correspondientes de los ríos Váh, Sava y Tisza	Vías navegables interiores
	Zlín – Žilina	Carretera
	Timişoara – Frontera RS	
Enlaces pendientes	Stuttgart – Ulm	Ferrocarril
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bucureşti	
	Arad – Sighisoara Braşov – Predeal	

<table>
<tr><td colspan="3">Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo»</td></tr>
<tr><td>Configuración</td><td colspan="2">Frontera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro (Hallsberg)/Linköping – Malmö
Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm /Örebro (Hallsberg)
Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg
Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn
København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover
Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg
Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München
Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/ Firenze
Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk
Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Enlaces transfronterizos</td><td>Frontera RU – Helsinki</td><td rowspan="4">Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>København – Hamburg: vías de acceso al enlace fijo de Fehmarn Belt</td></tr>
<tr><td>München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: túnel de base del Brennero y sus vías de acceso</td></tr>
<tr><td>Göteborg – Oslo</td></tr>
<tr><td>København – Hamburg: enlace fijo de Fehmarn Belt</td><td>Ferrocarril/carretera</td></tr>
</table>

2. Lista indicativa de enlaces transfronterizos predeterminados de la red global

Las secciones transfronterizas de la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii), incluyen en particular las siguientes:

Baile Átha Cliath o Dublin/Letterkenny – Frontera UK	Carretera
Pau – Huesca	Ferrocarril
Lyon – Frontera CH	Ferrocarril
Athus – Mont-Saint-Martin	Ferrocarril
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Ferrocarril
Antwerpen – Duisburg	Ferrocarril
Mons – Valenciennes	Ferrocarril
Gent – Terneuzen	Ferrocarril
Heerlen – Aachen	Ferrocarril
Groningen – Bremen	Ferrocarril
Stuttgart – Frontera CH	Ferrocarril
Gallarate/Sesto Calende – Frontera CH	Ferrocarril
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Ferrocarril
Praha – Linz	Ferrocarril
Villach – Ljubljana	Ferrocarril

Pivka – Rijeka	Ferrocarril
Plzeň – České Budějovice – Wien	Ferrocarril
Wien – Győr	Ferrocarril
Graz – Celldömölk – 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
Focşani – Frontera MD	Carretera
Budapest – Osijek – Svilaj (frontera BA)	Carretera
Faro – Huelva	Ferrocarril
Porto – Vigo	Ferrocarril
Giurgiu – Varna	Ferrocarril
Svilengrad – Pithio	Ferrocarril

3. Componentes de la red global situada en Estados miembros que no tienen frontera terrestre con otro Estado miembro.

PARTE IV

SELECCIÓN 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, así como facilitar su integración mediante instalaciones de almacenamiento de energía, a fin de contribuir a la estrategia 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 el proyecto esté incluido en un acuerdo de cooperación o en cualquier otro tipo de acuerdo entre dos o más Estados miembros o en acuerdos entre un Estado miembro o más y un tercer país o más terceros países, tal como se establece en los artículos 8, 9, 11 y 13 de la Directiva (UE) 2018/2001;

b) que el proyecto 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, o en ambos aspectos, en comparación con un proyecto similar o un proyecto de energía renovable ejecutado por uno solo de los Estados miembros participantes;

c) que los posibles beneficios globales de la cooperación sean superiores a los costes, incluidos os costes a largo plazo, evaluados sobre la base del análisis de rentabilidad mencionado en el punto 3 de la presente Parte y aplicando las metodologías a que se refiere el artículo 7, apartado 2, del presente Reglamento.

3. Análisis de rentabilidad

a) costes de la producción de energía;

b) costes de la integración del sistema;

c) costes de la ayuda;

d) emisiones de gases de efecto invernadero;

e) seguridad del suministro;

f) contaminación del aire y otros tipos de contaminación local, como efectos sobre la naturaleza o el medio ambiente locales;

g) innovación.

4. Procedimiento

a) 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 entre dos o más Estados miembros, o entre uno o más Estados miembros y uno o más terceros países, tal como disponen los artículos 8, 9, 11 y 13 de la Directiva (UE) 2018/2001, y que desee obtener el estatuto 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 la presente Parte, de conformidad con las metodologías a que se refiere el artículo 7, apartado 2, del presente Reglamento.

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

b) La Comisión creará y presidirá un grupo para proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, compuesto por un representante de cada Estado miembro y uno de la Comisión. El grupo adoptará su propio reglamento interno.

c) Al menos una vez al año, la Comisión organizará el proceso de selección de los proyectos transfronterizos. Tras la evaluación de los proyectos, la Comisión presentará al grupo a que se refiere la letra b) del presente punto una lista de los proyectos subvencionables en el ámbito de las energías renovables que cumplen los criterios establecidos en el artículo 7 y en la letra d) del presente punto.

d) Se facilitará al grupo mencionado en la letra b) información pertinente, salvo que sea sensible desde el punto de vista comercial, sobre los proyectos subvencionables incluidos en la lista presentada por la Comisión en relación con los siguientes criterios:

i) una confirmación del cumplimiento de los criterios de admisibilidad y selección;

ii) información sobre el mecanismo de cooperación al que pertenece un proyecto e información sobre en qué medida el proyecto cuenta con el apoyo de uno o varios Estados miembros;

iii) descripción del objetivo del proyecto, incluida la capacidad estimada (en kW) y, cuando se disponga de ella, la producción de energía renovable (en kWh por año), así como el coste total del proyecto y los gastos subvencionables contemplados, en euros;

iv) información sobre el valor añadido de la Unión previsto, en consonancia con el punto 2, letra b), de la presente Parte, y sobre los costes y beneficios previstos y el valor añadido de la Unión previsto, en consonancia con el punto 2, letra c), de la presente Parte.

e) El Grupo podrá invitar a sus reuniones, en su caso, a promotores de proyectos subvencionables, a representantes de terceros países que participen en los proyectos subvencionables y a cualesquiera otras partes interesadas pertinentes.

f) A tenor de los resultados de la evaluación, el grupo llegará a un acuerdo sobre un proyecto de lista de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, que debe adoptarse de conformidad con la letra g).

g) La Comisión adoptará la lista definitiva de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables seleccionados mediante un acto delegado basado en el proyecto de lista mencionada en la letra f) y teniendo en cuenta la letra i). La Comisión publicará también en su sitio web la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados. Dicha lista se revisará de ser necesario, y al menos cada dos años.

h) El grupo supervisará la ejecución de los proyectos de la lista definitiva y formulará recomendaciones sobre cómo superar los posibles retrasos en su aplicación. Para ello, los promotores de proyectos de los proyectos seleccionados facilitarán información sobre la realización de sus proyectos.

i) La Comisión, al seleccionar los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, hará lo posible por conseguir un equilibrio geográfico adecuado en la selección de dichos proyectos. Podrá recurrirse a agrupaciones regionales para la selección de los proyectos.

j) Un proyecto no podrá ser seleccionado como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, o, si se hubiera seleccionado, se le retirará ese estatuto, si la información que era un factor determinante en la evaluación era incorrecta, o si el proyecto no es conforme con el Derecho de la Unión.

PARTE V

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE CONECTIVIDAD DIGITAL DE INTERÉS COMÚN

1. Conectividad de gigabit, incluidos los sistemas 5G y otras formas de conectividad de última generación para 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 comunidades locales, incluida la cobertura adicional de zona generada para los hogares. El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico.

Se dará prioridad a las acciones que contribuyan a la conectividad de gigabit, incluidos los sistemas 5G y otras formas de conectividad de última generación para:

a) hospitales y centros médicos, de acuerdo con las iniciativas para digitalizar el sistema de asistencia sanitaria, con vistas a aumentar el bienestar de los ciudadanos de la Unión y a modificar el modo en que se prestan los servicios sanitarios y asistenciales a los pacientes;

b) centros de enseñanza e investigación, en el contexto de las iniciativas para facilitar, entre otros, el uso de la informática de alta velocidad, las aplicaciones en la nube y los megadatos para eliminar las diferencias digitales y para innovar en los sistemas educativos, mejorar los resultados del aprendizaje, aumentar la equidad y mejorar la eficiencia;

c) cobertura inalámbrica 5G de banda ancha ininterrumpida para todos los núcleos urbanos a más tardar en 2025

2. Conectividad inalámbrica en comunidades locales

Para recibir financiación, las acciones que tengan por objeto ofrecer una conectividad inalámbrica local en centros de vida pública local, 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:

a) que sean ejecutadas por un organismo del sector público de los contemplados en el párrafo segundo 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;

b) 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:

   i) sea de carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias, de fácil acceso, segura y emplee equipos de los más recientes y mejores disponibles, y sea capaz de ofrecer conectividad de alta velocidad a sus usuarios; y

   ii) apoye la igualdad de acceso generalizado y no discriminatorio a servicios digitales innovadores;

c) que utilicen la identidad visual común que establezca la Comisión y se conecten con las herramientas multilingües en línea asociadas;

d) con vistas a lograr sinergias y aumentar la capacidad y mejorar la experiencia de los usuarios, que faciliten el despliegue de puntos de acceso inalámbrico 5G para pequeñas áreas listos para el uso, tal como se definen en la Directiva (UE) 2018/1972; y

e) 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 de la Unión los organismos del sector público definidos en el artículo 3, punto 1, de la Directiva (UE) 2016/2102 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], 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 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.

En su caso, se garantizarán la coherencia y la coordinación con las acciones respaldadas por el MCE que promuevan el acceso de los motores socioeconómicos a las redes de muy alta capacidad que puedan ofrecer conectividad de gigabit, incluidos los sistemas 5G y otras formas de conectividad de última generación.

[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).

3. Lista indicativa de los corredores 5G y de las conexiones transfronterizas troncales que pueden optar a 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 a más tardar en 2025, 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 movilidad conectada y automatizada (MCA) 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 del 5G no se limita necesariamente a estos corredores[1].

Además, también se respaldarán las acciones que apoyen el despliegue de redes troncales, también con cables submarinos entre Estados miembros y entre la Unión y terceros países o que conecten islas europeas, de conformidad con el artículo 9, apartado 4, letra d), 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.

[1] 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.

Corredor de la red básica «Atlántico»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Porto – Vigo
	Mérida — Évora
	Paris - Amsterdam - Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián – Biarritz
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Metz – Paris - Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa
Despliegue de redes troncales, también con cables submarinos	Açores/Islas de Madeira – Lisboa
Corredor de la red básica «Báltico – Adriático»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Gdańsk – Warszawa– Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper – Trieste
Corredor de la red básica «Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / Split - Dubrovnik
	Ljubljana — Zagreb — Slavonski Brod — Bajakovo (frontera RS)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek
	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa con una extensión a Narbonne – Toulouse
Despliegue de redes troncales, también con cables submarinos	Redes de cable submarino Lisboa – Marseille – Milano

Corredor de la red básica «Mar del Norte – Báltico»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Warszawa– Kaunas – Vilna
	Kaunas – Klaipėda
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Tallin – Rīga – Kaunas – Frontera LT/PL – Warszawa
	Frontera BY/LT – Vilna – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Corredor de la red básica «Mar del Norte – Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – Antwerp – Eindhoven
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel o Bruxelles – Metz – Basel
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Berlin — Praha — Brno — Bratislava — Timişoara— Sofia — frontera TR
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina

Corredor de la red básica «Rhine – Alpino»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Bologna - – Innsbruck – München (corredor del Brenner)
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main
	Basel – Milano – Genova
Corredor de la red básica «Rhine – Danube»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek– Vukovar – București – Constanta
	București – Iasi
	Karlsruhe – München – Salzburg – Wels
	Frankfurt am Main – Strasbourg
Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinki
Sección más amplia para el despliegue a mayor escala de la MCA	Turku – Helsinki – Frontera con RU
	Oslo – Malmö – København– Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg