



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 19.10.2011
COM(2011) 665 final

2011/0302 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

{SEC(2011) 1262 final}

{SEC(2011) 1263 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El 29 de junio de 2011, la Comisión adoptó una propuesta de marco financiero plurianual para el período 2014-2020¹: «Un presupuesto para Europa 2020». En su propuesta, la Comisión decidió proponer la creación de un nuevo instrumento integrado para invertir en las prioridades de infraestructura de la UE en transporte, energía y telecomunicaciones: el Mecanismo «Conectar Europa» (en adelante el MCE).

Unas redes de transporte, energía y digitales inteligentes, sostenibles y plenamente interconectadas son una condición necesaria para la finalización del mercado único europeo. Además, las inversiones en infraestructuras clave con un fuerte valor añadido europeo pueden impulsar la competitividad de Europa en un contexto económico difícil marcado por un lento crecimiento y por presupuestos públicos restrictivos. Por último, esas inversiones en infraestructura son también un medio para ayudar a la UE a cumplir sus objetivos de crecimiento sostenible esbozados en la Estrategia Europa 2020 y los objetivos «20-20-20» de la UE en el ámbito de la política energética y climática².

El presente Reglamento establece las disposiciones que rigen el MCE. Se alimenta de la labor emprendida para preparar la revisión del marco político en los tres sectores (transporte, energía, y telecomunicaciones) para el próximo marco financiero plurianual (2014-2020). De conformidad con el artículo 170 del TFUE, se proponen nuevas orientaciones en cada sector en consonancia con el MCE. Por consiguiente, las orientaciones para el transporte, la energía y las telecomunicaciones por una parte, y el MCE por otra, constituyen un único paquete reglamentario coherente.

En la última década, el promedio del gasto europeo en infraestructura ha ido en declive. Sin embargo, la crisis económica y financiera ha incrementado el interés por las inversiones en infraestructura. Durante la crisis económica, se han introducido como partes importantes de los planes de fomento y recuperación a nivel de la UE y de los Estados miembros ciertas inversiones focalizadas en la renovación o en la creación de infraestructuras, por constituir una forma de apoyo a la demanda agregada que garantiza a la vez la recuperación a largo plazo del dinero gastado. Lo más importante es que la crisis ha puesto de manifiesto que las infraestructuras son cruciales para el futuro económico de Europa.

Un mercado único verdaderamente integrado, como se indicaba en el informe Monti³, solo sería posible con una conexión sin fisuras entre todos sus componentes. Las conexiones de transporte, las redes eléctricas y las redes de banda ancha son vitales para un espacio económico integrado y para su cohesión social y territorial. Sin embargo, aunque la

¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones “Un presupuesto para Europa 2020”, 29.06.2011, COM(2011) 500 final.

² Reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, cuota de un 20 % de energías renovables en el consumo final de energía de la UE, y aumento de un 20 % de la eficiencia energética de aquí a 2020.

³ «Una estrategia nueva para el mercado interior al servicio de la economía y la sociedad europeas». Informe de Mario Monti al Presidente de la Comisión Europea, 9 de mayo de 2010, pp. 64-65.

integración normativa avanza dentro de la UE y los mercados de la UE se van integrando más, como con la reciente adopción y entrada en vigor del tercer paquete de liberalización del sector energético, la interconexión física transfronteriza se va quedando rezagada. Faltan enlaces, sobre todo en los nuevos Estados miembros, y eso crea divisiones entre el centro y las periferias de la Unión Europea y obstaculiza el desarrollo de los intercambios dentro de la Unión y el crecimiento de nuevos sectores económicos, como el comercio electrónico.

Se han identificado unas necesidades de inversión considerables. En el sector de la energía, la propuesta de Reglamento relativo a las orientaciones para la implementación de las prioridades de infraestructura energética europea (en adelante, las orientaciones para las prioridades energéticas transeuropeas) define doce corredores y áreas prioritarios, cuatro para el transporte de electricidad y cuatro para el de gas, además del despliegue de las redes inteligentes, las autopistas de la electricidad y la red transfronteriza de dióxido de carbono. El sistema energético de Europa exige inversiones de cerca de un billón EUR para 2020, de los que se considera que se necesitan unos 200 000 millones EUR solo para inversiones en redes de electricidad y de gas de importancia europea. De esta inversión total, 100 000 millones EUR deben proceder del mercado sin ayuda, mientras que los otros 100 000 millones EUR requerirán una acción pública para movilizar las inversiones necesarias.

En el sector del transporte, se ha establecido una «red principal» de toda Europa mediante una metodología de planificación paneuropea. Esta red principal con corredores, por donde pueden transitar mercancías y pasajeros con alta eficiencia y pocas emisiones de gases contaminantes, hace un uso extensivo de la infraestructura actual. Si se completan los enlaces que faltan y se eliminan los puntos de congestión, y se utilizan servicios más eficientes en combinaciones multimodales, esa infraestructura soportará el grueso de los flujos de transporte en el mercado único. El coste de desarrollo de la infraestructura de la UE para satisfacer la demanda de transporte se ha estimado en más de 1,5 billones EUR para 2010-2030 para la totalidad de las redes de transporte de los Estados miembros de la UE. La finalización de las redes transeuropeas de transporte exigirá alrededor de 500 000 millones EUR de aquí a 2020, de los cuales se necesitarían 250 000 millones EUR para completar los enlaces que faltan y eliminar los cuellos de botella de la red principal.

Respecto a las redes de telecomunicaciones, constituye un objetivo clave la eliminación de los cuellos de botella (digitales) que obstaculizan la finalización del mercado único digital. Esto implica la necesidad de una mejora global de toda la red de banda ancha y la creación de plataformas de infraestructura de servicios digitales que permitan un despliegue digital coherente de servicios públicos europeos. En efecto, las redes digitales, tanto físicas como basadas en los servicios, son potenciadores clave para el crecimiento inteligente. Como parte de la Agenda Digital, todos los europeos deberían tener acceso a la banda ancha básica de aquí a 2013 y a la banda ancha rápida y ultrarrápida a más tardar en 2020. En septiembre de 2010, la Comisión expuso las medidas que pueden contribuir a obtener hasta 270 000 millones EUR de inversión necesarios para que la banda ancha ultrarrápida llegue a todos los hogares y empresas europeas de aquí a 2020. En las circunstancias actuales, parte de estas necesidades de inversión será cubierta por el sector privado. Las necesidades de inversión para lograr estos objetivos están estimadas en cerca de 270 000 millones de euros. No obstante, a falta de una intervención de la Unión, se prevé que la inversión del sector privado no supere los 50 000 millones EUR en el período hasta 2020, lo que daría lugar a un déficit de inversión de hasta 220 000 millones de euros. Puesto que los beneficios sociales de la inversión en infraestructuras digitales son muy superiores al incentivo privado para la inversión, es necesaria una intervención pública focalizada para estimular el mercado.

Los análisis efectuados por los servicios de la Comisión durante la preparación de este Reglamento han puesto de manifiesto que, si bien se espera del mercado y de los presupuestos nacionales que desempeñen una función crucial en la ejecución de las infraestructuras necesarias mediante los mecanismos de inversión y de fijación de precios, algunas inversiones en infraestructura no se realizarán o se retrasarán mucho más allá de 2020 si la UE no interviene. Por consiguiente, es necesaria una contribución significativa del presupuesto de la UE en el próximo marco financiero plurianual para asegurar la realización de las prioridades de infraestructura de la UE.

A fin de aumentar la incidencia de los recursos presupuestarios de la UE, la Comisión propone aprovechar de forma más sistemática el uso de instrumentos financieros innovadores para ofrecer una alternativa a la financiación tradicional mediante subvenciones y cubrir los déficits de financiación para las inversiones estratégicas. Una característica importante de los instrumentos financieros innovadores es que crean un efecto multiplicador más fuerte para el presupuesto de la UE que los instrumentos tradicionales al facilitar y atraer financiación pública y privada adicional para proyectos de interés para la UE. Impulsan la inversión y por consiguiente magnifican el impacto del presupuesto de la UE.

La Comisión propone llevar a cabo una parte significativa de sus intervenciones en el MCE aprovechando la experiencia adquirida en el ámbito de los instrumentos financieros del actual marco financiero instaurado en cooperación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), como por ejemplo el Instrumento de Garantía de Crédito para los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (en adelante GCRTT). En particular, la Iniciativa Europa 2020 de bonos para la financiación de proyectos⁴ se utilizará como medio de garantizar recursos de inversión para proyectos de infraestructura del máximo interés estratégico europeo.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

2.1 Consultas y asesoramiento especializado

El presente Reglamento se nutre de las amplias consultas realizadas con las partes interesadas, las instituciones y organismos de la UE, las autoridades regionales o locales, los interlocutores sociales y económicos, los expertos académicos y las instituciones internacionales. Se utilizaron como aportación las evaluaciones intermedias llevadas a cabo en los programas de 2007 a 2013, así como una amplia gama de estudios.

En relación con estos tres sectores, las contribuciones de las partes interesadas plantearon entre otros los siguientes temas:

Las consultas ponen de manifiesto la existencia de un amplio consenso sobre el hecho de que para acelerar el desarrollo de infraestructura con valor añadido europeo se necesita una mayor ayuda de la UE.

⁴ COM(2011) xxx sobre el lanzamiento de la fase piloto de la Iniciativa Europa 2020 de bonos para la financiación de proyectos.

Las partes interesadas solicitaron que la financiación de la UE destinada a los objetivos estratégicos de las redes transeuropeas tenga un mayor efecto multiplicador, por ejemplo, mediante una mayor coordinación entre los diferentes instrumentos financieros, en particular el Fondo de Cohesión y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), los programas de las redes transeuropeas y las intervenciones del BEI.

Las partes interesadas ven en la ampliación de la cartera de instrumentos financieros disponibles un medio para ajustar mejor la ayuda a las necesidades particulares de cada proyecto, para estructurar eficazmente los proyectos y para atraer a nuevos inversores. La iniciativa prevista de los bonos para proyectos es especialmente adecuada para las inversiones de mayor envergadura en el marco del Mecanismo «Conectar Europa».

2.2 Evaluación de impacto

Los efectos del Reglamento propuesto han sido evaluados en relación con las posibles opciones de implementación del Mecanismo «Conectar Europa» como una iniciativa política, es decir, las opciones en relación con la definición de las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa». La evaluación del impacto se inició a partir del objetivo primordial del Mecanismo «Conectar Europa» propuesto en la Comunicación sobre el Marco Financiero Plurianual «Un presupuesto para Europa 2020» -acelerar el desarrollo de la infraestructura que la UE necesita para lograr los objetivos de la Estrategia Europa 2020⁵, así como los objetivos energéticos y climáticos «20-20-20» a ella asociados- y se alimentó de los resultados de las consultas con las partes interesadas y de los estudios de evaluación de los programas de la UE en curso que prestan ayuda financiera al desarrollo de las RTE.

El objetivo principal de la evaluación de los impactos de las posibles opciones políticas ha sido el logro, de la forma más eficaz, eficiente y coherente, de dos objetivos específicos principales:

- 1) aumentar el efecto multiplicador de los fondos de la UE definiendo las formas, métodos y normas de financiación que puedan asegurar el mayor efecto multiplicador para la obtención de inversiones públicas y privadas en proyectos con una dimensión europea y de mercado único, en particular las redes transeuropeas que deben ejecutarse de aquí a 2020, y donde más se justifique el valor añadido europeo, incluidos, llegado el caso, los proyectos que puedan llevarse a cabo en países terceros;
- 2) facilitar la entrega dentro del plazo de los proyectos cofinanciados por la UE mediante la definición de mecanismos de seguimiento y evaluación que premien los resultados y penalicen el uso ineficiente de los fondos de la UE.

Al mismo tiempo, la evaluación de las opciones políticas tenía que tener en cuenta dos objetivos primordiales asociados de la Unión: por una parte, el logro de objetivos específicos sectoriales en el ámbito de las infraestructuras de conformidad con las disposiciones de los artículos 170 y 171 del TFUE y, por otra, la simplificación de las normas de financiación de la UE aprovechando las sinergias sectoriales e intersectoriales, objetivos ambos con los que la

⁵ COM(2011) 500

Comisión ha asumido un compromiso firme⁶. Como quiera que estos dos objetivos políticos no son plenamente compatibles, un principio clave para evaluar las opciones definidas en las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa» fue la búsqueda de un equilibrio adecuado entre la coherencia con los objetivos políticos y la maximización de las sinergias.

En un principio se estudiaron nueve opciones políticas principales, partiendo del razonamiento fundamental sobre el que se asienta la decisión de la Comisión de proponer la creación del Mecanismo «Conectar Europa», a saber, la simplificación del marco financiero de la UE existente aprovechando las sinergias sectoriales. Las alternativas políticas se construyeron sobre combinaciones de escenarios correspondientes a tres opciones básicas para la simplificación de las normas de financiación -armonización mínima, máxima y variable (o «a la carta») de las normas sectoriales– en las dos áreas de intervención política correspondientes a los dos objetivos específicos principales anteriormente identificados: el efecto palanca de la inversión y la implementación programática.

Por consiguiente, la gama de opciones se situó entre dos extremos. En un extremo, la armonización mínima del efecto palanca de la inversión y la implementación programática se refería a una situación en la que se establecerían normas y procedimientos específicos completamente separados para la aportación de ayuda financiera de la UE en virtud del Mecanismo «Conectar Europa» en cada sector. En el otro extremo se situaba la opción política caracterizada por la armonización máxima tanto del efecto multiplicador de la inversión como de las normas de implementación programática, que se referían a una situación donde los tres sectores tendrían normas financieras completamente comunes y procedimientos de gestión programática para el uso de los fondos procedentes del Mecanismo «Conectar Europa». Entre esos dos extremos, las opciones restantes contemplaban situaciones en las que los sectores compartían determinadas normas y procedimientos, mientras que otras se mantenían separadas y específicamente sectoriales, es decir, combinaciones de armonización máxima o variable de las normas en una área de intervención política con armonización variable o mínima de las normas sectoriales en otra área.

La evaluación de la incidencia de estas opciones políticas con respecto al logro de los objetivos puestos de relieve anteriormente ha llevado a la conclusión de que dos de las opciones consideradas serían las mejores para asegurar que el Mecanismo «Conectar Europa», gracias a sus normas de funcionamiento, apoyaría un desarrollo acelerado de la infraestructura de interés para la UE.

- la opción política en la que la armonización de las normas sería variable –es decir, con varias normas en común y otras específicas para cada sector, tanto en el ámbito del efecto multiplicador de la inversión como en el de la implementación programática– sería la mejor opción desde la perspectiva de la coherencia con todos los objetivos políticos pertinentes de la UE;

- en cambio, la opción política que prefiere una armonización variable de las normas de potenciación de las inversiones juntamente con una armonización máxima de las normas de implementación de los programas podría resultar más eficiente desde la perspectiva de los costes.

⁶ Comunicación de la Comisión sobre la Revisión Presupuestaria (COM(2010) 700, sobre Normativa inteligente (COM(2010) 543), y sobre "Un presupuesto para Europa 2020" (COM(2011) 500).

No obstante, la segunda opción podría tener un impacto negativo a más largo plazo en lo que respecta a la capacidad para responder a situaciones específicas de los sectores, en particular en lo que se refiere a la programación de los fondos, que podría a largo plazo anular las economías de costes iniciales. Por tanto, finalmente se concluyó que un cierto grado de flexibilidad sectorial también en la definición de la normas del Mecanismo «Conectar Europa» en el ámbito de la implementación de los programas sería la mejor opción para garantizar los objetivos del mecanismo.

Las disposiciones relativas a la utilización de los fondos en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» que contiene el presente Reglamento han sido redactadas atendiendo a las consideraciones y conclusiones puestas de relieve en la evaluación de impacto.

2.3 Valor añadido para la UE del MCE

El proceso de consulta de las partes interesadas, así como el análisis efectuado en la evaluación de impacto, han subrayado que el valor añadido del Mecanismo «Conectar Europa» como marco común de financiación sería cuádruple:

- (1) Un marco común llevaría a una simplificación del marco jurídico de la UE en lo relativo a la financiación de las infraestructuras de las RTE y garantizaría asimismo una estrategia coherente de la UE para la financiación de proyectos en los tres sectores.
- (2) Al mismo tiempo, un marco financiero y un fondo únicos de la UE para infraestructuras constituiría una estrategia de financiación de la UE coherente y transparente que ofrecería certidumbre y tendría por tanto un potencial enorme para atraer más financiación del sector privado. Los instrumentos financieros se pondrían a disposición de forma centralizada y coordinada, lo que atraería y mejoraría la eficacia de la relación con los inversores privados y las instituciones financieras asociadas.
- (3) Además, la interdependencia progresivamente creciente entre los proyectos, redes y sectores de infraestructura económicos permitiría la realización de economías de escala. Un marco integrado de financiación de infraestructura de la UE podría servir para explotar las sinergias transversales sectoriales en las fases de desarrollo y ejecución, con los consiguientes ahorros de costes y/o una explotación más eficiente y una mayor rentabilidad.
- (4) Por último, pero no por ello menos importante, un marco común permitiría aprovechar las lecciones aprendidas y compartir las mejores prácticas en todos los sectores, lo que redundaría en una mayor eficacia y eficiencia de la financiación de la UE en todos los sectores.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Las redes transeuropeas están contempladas por el artículo 170 del TFUE, que dispone lo siguiente: «La Unión contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, las telecomunicaciones y la energía». El derecho de la UE a intervenir en el campo de la financiación de la infraestructura está establecido en el artículo 171 que dispone que la Unión «podrá apoyar proyectos de interés

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

En la Comunicación sobre la revisión del presupuesto, la Comisión subrayó la importancia de utilizar el presupuesto de la UE a fin de «colmar las brechas que deja la dinámica de la formulación de las políticas nacionales y que, si quedan abiertas, pueden perjudicar los intereses de la UE en su conjunto. La forma más obvia de colmarlas consiste en abordar los retos transfronterizos en ámbitos como infraestructuras, movilidad, cohesión territorial... »⁷. A la hora de planificar y financiar infraestructuras, los Estados miembros tienden a dar prioridad a los proyectos de mayor relevancia nacional, que no siempre coinciden con los proyectos transfronterizos de mayor valor añadido para los ciudadanos a escala global de la UE⁸. El gasto agregado de la UE y de los Estados miembros debe ser eficiente, garantizar la escala adecuada de la inversión y fomentar las sinergias.

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión para el próximo marco financiero plurianual contiene una propuesta de 50 000 millones EUR⁹ para el período 2014-2020, de los cuales 10 000 millones del Fondo de Cohesión están reservados para infraestructuras de transporte.

MCE	40 000 millones EUR
• Energía	9 100 millones EUR
• Transporte	21 700 millones EUR
• Telecomunicaciones/infraestructura digital	9 200 millones EUR
Importes reservados en el Fondo de Cohesión para infraestructuras de transporte	10 000 millones EUR
Total	50 000 millones EUR

⁷ COM(2010) 700, p. 5.

⁸ Véanse los informes de evaluación de impacto de las orientaciones revisadas para las RTE-T, SEC(2011)xxx, de las orientaciones revisadas para las RTE-E, SEC(2011)xxx, y de las orientaciones para las e-TEN, SEC(2011)xxx.

⁹ Cifras en precios constantes de 2011. Los importes correspondientes expresados en precios actuales figuran en la ficha de financiación legislativa.

La experiencia con el marco financiero actual demuestra que muchos de los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión tienen dificultades para elaborar y ejecutar proyectos transfronterizos de infraestructura de transporte complejos. Por consiguiente, para el próximo marco financiero plurianual, la Comisión propone que el Fondo de Cohesión siga apoyando a los Estados miembros cuya renta nacional bruta (RNB) por habitante sea inferior al 90 % de la media de la UE-27 para invertir en las redes transeuropeas de transporte y en el medio ambiente, pero que, en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, parte de la asignación de este Fondo (10 000 millones EUR) se destine a la financiación de proyectos de la red principal de transporte a través del Mecanismo «Conectar Europa».

5. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL REGLAMENTO

5.1 Un marco único para invertir en las prioridades de infraestructura de la UE

La experiencia pasada con la financiación de infraestructuras a través de los marcos financieros de las RTE, del Plan Europeo de Recuperación Económica, y de los Fondos de cohesión y estructurales demuestra que la UE puede aportar valor añadido a las infraestructuras. Existe un consenso entre las partes interesadas de que, en el escenario de mantenimiento del statu quo, Europa podría no ser capaz de movilizar oportunamente las inversiones necesarias para modernizar sus redes de infraestructuras y construir los enlaces pendientes.

Como consecuencia de la crisis financiera, los presupuestos públicos de los Estados miembros tienen dificultades para encontrar el necesario equilibrio presupuestario. Los gastos de capital han sufrido frecuentes recortes que han obligado a suspender o retrasar los gastos de inversión en proyectos de infraestructura. Al mismo tiempo, las perspectivas de acelerar las inversiones procedentes de fuentes privadas son inciertas. Además de las limitaciones de orden financiero, los obstáculos reglamentarios también retrasan o dificultan la ejecución de proyectos de infraestructura necesarios. En este contexto, el actual marco de la UE para la financiación de infraestructuras no parece adecuado para dar una respuesta eficaz. Los fondos están fragmentados entre demasiados programas, lo que impide la plena explotación de las sinergias entre programas y sectores.

Al reformular su estrategia de financiación de infraestructuras, la Comisión ha perseguido los siguientes objetivos:

- Garantizar la implementación oportuna sobre la base de una buena relación coste-eficacia de infraestructuras clave prioritarias de las redes de energía, transporte, y TIC identificadas en el paquete de infraestructura energética, el Libro Blanco sobre una política de transportes competitiva y sostenible¹⁰, y la Agenda Digital para Europa.
- Maximizar las sinergias entre los programas para los sectores energético, de los transportes y de las TIC, para que la financiación responda a una estrategia política coherente y los proyectos sean seleccionados de acuerdo con criterios armonizados claros.

¹⁰ COM(2011) 144

- Reforzar la capacidad de los fondos de la UE para movilizar otros fondos públicos o privados, de manera que el volumen agregado de recursos movilizados sea adecuado para satisfacer las necesidades de inversión previstas hasta 2020.
- Garantizar una selección de proyectos, un seguimiento y una monitorización óptimos para que la financiación de la UE esté bien dirigida, tenga el mayor impacto posible y sea utilizada del modo más eficaz.

La razón de un fundamento jurídico común para la aportación de ayuda financiera en tres sectores distintos con marcos estratégicos diferentes radica en la oportunidad de explotar las sinergias entre los sectores que generan los puntos comunes relacionados con la financiación de la implementación de objetivos estratégicos que difieren de forma importante en otros aspectos. El valor añadido de un marco común sería triple.

Un marco común tendría como resultado una simplificación del marco jurídico de la UE en lo relativo a la financiación de las infraestructuras de las RTE y garantizaría asimismo una estrategia coherente de la UE para la financiación de proyectos en los tres sectores. Como ya se ha puesto de relieve anteriormente, el marco financiero de la UE para las infraestructuras es actualmente bastante complejo, debido principalmente al número y a la heterogeneidad de los textos legales de la UE en vigor. La simplificación de las normas es una de las palabras clave de la nueva estrategia propuesta por la Comisión en relación con el gasto presupuestario de la UE.

Al mismo tiempo, un marco financiero y un fondo únicos de la UE para infraestructuras constituirían una estrategia de financiación de la UE coherente y transparente, que ofrecería certidumbre, y tendría por tanto un potencial enorme para atraer más financiación del sector privado. Los instrumentos financieros se pondrían a disposición de forma centralizada y coordinada, lo que atraería y mejoraría la eficacia de la relación con los inversores privados y las instituciones financieras asociadas.

Además, la interdependencia progresivamente creciente entre los proyectos, redes y sectores de infraestructura económicos permitiría la realización de economías de escala. Un marco integrado de financiación de infraestructura de la UE permitiría explotar las sinergias transversales sectoriales en las fases de desarrollo y ejecución, con los consiguientes ahorros de costes y/o una explotación más eficiente y una mayor rentabilidad.

Por último, pero no por ello menos importante, un marco común permitiría a todos los sectores compartir las lecciones aprendidas y las mejores prácticas, lo que redundaría en una mayor eficacia y eficiencia de la financiación de la UE en todos los sectores.

5.2 Medidas de simplificación y coherencia con las normas en vigor

La simplificación de las normas es una de las palabras clave de la nueva estrategia propuesta por la Comisión en relación con el gasto presupuestario de la UE. El marco común del Mecanismo «Conectar Europa» simplifica el marco legal de la UE en lo que se refiere a la financiación de las infraestructuras de las RTE. Un texto legal único abarca la financiación por parte de la UE de los proyectos de las redes de transporte, energía y digitales.

A pesar de que los sectores son diferentes desde los puntos de vista tecnológico, financiero y reglamentario, hay un número de características comunes suficiente para proponer una mejora

real en relación con los diferentes instrumentos existentes. Al mismo tiempo, la propuesta enuncia normas específicas que es necesario mantener para realizar el objetivo general del Mecanismo «Conectar Europa»: acelerar y canalizar mejor el flujo de dinero público de la UE para proyectos de infraestructura importantes de interés para la UE.

El texto actual introduce medidas de simplificación, especialmente en lo que se refiere a los siguientes extremos:

- Armonización de los indicadores sobre los objetivos de la Estrategia Europa 2020.
- Flexibilidad en las asignaciones presupuestarias.
- Gestión centralizada de los tres sectores, posiblemente a través de una agencia ejecutiva.
- Instrumentos de financiación comunes
- Criterios comunes de adjudicación de contratos
- Condiciones comunes para la concesión de ayuda financiera
- Visibilidad única a través de programas de trabajo anuales comunes – lo que es importante para el sector – y un comité común – lo que es importante para los Estados miembros.

Además, se ha asegurado la coherencia total con el Reglamento financiero actual y futuro. Las excepciones previstas, o bien están contempladas en los actos jurídicos relacionados, o bien se basan en precedentes.

5.3 Un énfasis mayor en instrumentos financieros

El MCE complementará la ayuda directa de la UE con instrumentos financieros para optimizar el impacto de la financiación. A través de los efectos altamente multiplicadores de los instrumentos financieros (que pueden ser del orden de 1:15 a 1:20), se facilitará el acceso al capital para las sustanciales inversiones necesarias. Junto con la buena absorción del apoyo directo de la UE (como ya fue el caso con el Plan Europeo de Recuperación Económica y con el programa de las RTE-T), el mayor recurso a los instrumentos financieros contribuirá significativamente a atenuar los riesgos para los promotores de los proyectos y, por consiguiente, a garantizar la ejecución de los proyectos de interés común.

Además, se trata de crear un entorno propicio a la inversión privada y de desarrollar instrumentos que sean vehículos atractivos para los inversores especializados en infraestructuras. Para lograr la máxima eficacia, dichos vehículos tienen que estar orientados a reducir el riesgo mediante la diversificación de la cartera de proyectos potenciales. La diversificación máxima se puede obtener invirtiendo en múltiples sectores en un gran número de países. Para lograr el mayor éxito a este respecto hay que actuar al nivel europeo y sobre la base de corredores bien definidos y áreas de inversión específicas. Por consiguiente, la mayoría de los instrumentos financieros debe ser común para todos los sectores. No obstante, no está excluida la hipótesis del desarrollo de algunos instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas de un sector concreto.

Atendiendo al análisis efectuado en la fase de preparación del presente Reglamento, los servicios de la Comisión estiman que si bien el apoyo financiero para la banda ancha estará constituido principalmente por instrumentos financieros, en lo que se refiere al transporte y a la energía el volumen de los recursos presupuestarios de la UE necesarios para los instrumentos financieros no debería ser superior a 2 000 millones y 1 000 millones EUR, respectivamente. Estas estimaciones no deben ser entendidas como techos vinculantes, ya que el volumen de financiación de la UE asignado a los instrumentos financieros se ajustará todos los años en base a una evaluación de la cartera de proyectos efectuada por intermediarios financieros (como el BEI, en el caso de los bonos para proyectos).

5.4 El Mecanismo «Conectar Europa» en el contexto del próximo Marco Financiero Plurianual

El Mecanismo «Conectar Europa» será un elemento esencial de una agenda de crecimiento de la UE centrada en aumentar su potencial de crecimiento a largo plazo. El Mecanismo se coordinará con las restantes intervenciones procedentes del presupuesto de la UE, tales como la iniciativa «Horizonte 2020» y los Fondos de Cohesión y Estructurales.

En lo que se refiere a la coordinación con la iniciativa «Horizonte 2020», es necesario garantizar las complementariedades y evitar los solapamientos potenciales. Es también importante que la coordinación entre el MCE y la iniciativa «Horizonte 2020» garantice que la cadena de investigación e innovación cuyos resultados sean aplicables a las infraestructuras no sea interrumpida. Esta cuestión es particularmente crítica en un momento en que serán necesarios avances tecnológicos significativos en el transporte, la energía y las TIC para ayudar a la UE a cumplir los ambiciosos objetivos definidos en la Estrategia Europa 2020. Todo el apoyo a las actividades de investigación e innovación a través de instrumentos financieros se facilitará mediante los instrumentos relacionados con la iniciativa «Horizonte 2020».

En lo que se refiere a la relación con el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales, el marco estratégico común de la política de cohesión, así como los contratos de asociación con los Estados miembros estarán estrechamente coordinados con los marcos políticos de los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Las respectivas orientaciones contarán con el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales para construir las infraestructuras locales y regionales y sus conexiones con las infraestructuras prioritarias de la UE, conectando así toda la Unión Europea y sus ciudadanos.

Además, el Mecanismo «Conectar Europa» estará gestionado de forma centralizada, por lo que se beneficiará de los importes del Fondo de Cohesión especialmente reservados para el transporte (10 000 millones EUR a precios de 2011). En la asignación de los 10 000 millones EUR se dará la mayor prioridad posible a los proyectos que respeten las asignaciones nacionales en el marco del Fondo de Cohesión. Además, estos 10 000 millones EUR estarán reservados para los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, y los porcentajes de cofinanciación a cargo del presupuesto de la Unión se establecerán al mismo nivel que los del Fondo.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 172,

Vista la propuesta de la Comisión Europea¹¹,

Previa transmisión de la propuesta a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» deberá maximizar el potencial de crecimiento mediante la realización de sinergias entre las políticas de transporte, energía y telecomunicaciones y su aplicación, aumentando así la eficiencia de la intervención de la Unión.
- (2) Un mercado único plenamente operativo depende de la existencia de infraestructuras de alto rendimiento que conecten Europa, especialmente en los ámbitos del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Estas conexiones potenciadoras de crecimiento facilitarán el acceso al mercado interior y contribuirán por tanto a una economía de mercado más competitiva conforme a los objetivos y metas de la Estrategia Europa 2020¹⁴.
- (3) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» persigue acelerar las inversiones en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado.

¹¹ DO C ... de ..., p. .

¹² DO C ... de ..., p. .

¹³ DO C ... de ..., p. .

¹⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – «Una Agenda Digital para Europa», 26.8.2010, (COM(2010) 245 final/2).

- (4) La creación de redes de infraestructuras eficientes de transporte y energía es una de las 12 acciones clave determinadas por la Comisión en su Comunicación sobre el Acta del Mercado Único¹⁵.
- (5) La Comisión se ha comprometido a integrar la lucha contra el cambio climático en los programas de gasto de la Unión y a dedicar el 20 % del presupuesto de la UE a objetivos relacionados con el clima. Es importante garantizar que en la preparación, diseño y ejecución de los proyectos de interés común se fomente la adaptación al cambio climático y la mitigación del mismo, así como la prevención y gestión de riesgos. Las inversiones en infraestructura cubiertas por el presente Reglamento deben contribuir a fomentar la transición hacia una economía y una sociedad hipocarbónicas y resilientes frente al cambio climático y a las catástrofes.
- (6) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 8 de junio de 2011 «Invertir en el futuro: un nuevo marco financiero plurianual (MFP) para una Europa competitiva, sostenible e integradora» hizo hincapié en la importancia de garantizar la rápida ejecución de la Agenda Digital de la Unión y de continuar los esfuerzos para alcanzar de aquí a 2020 los objetivos de hacer el acceso a la internet de alta velocidad accesible a todos los ciudadanos de la Unión, también en las regiones menos desarrolladas.¹⁶ El Parlamento subrayó asimismo que la inversión en infraestructuras de transporte eficaces era fundamental para la defensa de la competitividad de Europa y para abrir el camino a un crecimiento económico a largo plazo con posterioridad a la crisis, y que la red transeuropea de transporte (RTE-T) era vital para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y para proporcionar un importante valor añadido europeo. El Parlamento declaró su firme convicción de que la RTE-T debe ser por tanto una prioridad fundamental del próximo MFP, que también debe prever un aumento de los fondos para la RTE-T. Además, el Parlamento hizo hincapié en la necesidad de maximizar el impacto de la financiación concedida por la Unión y las posibilidades ofrecidas por el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales y por los instrumentos financieros para financiar proyectos europeos fundamentales de infraestructuras energéticas prioritarias, nacionales y transfronterizas, y enfatizó asimismo la necesidad de asignar fondos sustanciales del presupuesto de la Unión a instrumentos financieros en este campo.
- (7) El 28 de marzo de 2011, la Comisión adoptó el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹⁷. El Libro Blanco persigue la reducción en al menos el 60 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte de aquí a 2050, en relación con los niveles de 1990. En lo que se refiere a la infraestructura, el Libro Blanco tiene por objetivo la realización de aquí a 2030 de la «red principal» multimodal de la RTE-T en todo el territorio de la Unión. El Libro Blanco tiene también por objeto optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético. Para ello establece los siguientes objetivos principales de la política de la RTE-T: la transferencia hacia otros modos de transporte del 30 % de las mercancías transportadas por carretera en distancias superiores a 300 km de aquí a 2030, y de más del 50 % de aquí a 2050; la triplicación de la longitud de la red de ferrocarril de alta velocidad existente de aquí a 2030, y la

¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Acta del Mercado Único Doce prioridades para estimular el crecimiento y reforzar la confianza "Juntos por un nuevo crecimiento"», 13.4.2011, COM(2011) 206 final.

¹⁶ Resolución del Parlamento Europeo (2010/2211/INI).

¹⁷ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte (COM(2011) 144).

transferencia al ferrocarril de la mayoría del transporte de pasajeros de media distancia de aquí a 2050; también de aquí a 2050, todos los aeropuertos de la red principal deberán estar conectados a la red ferroviaria; y todos los puertos marítimos a la red ferroviaria de mercancías y, en la medida de lo posible, al sistema de vías navegables interiores.

- (8) En su Resolución de 6 de julio de 2010 sobre un futuro sostenible para el transporte¹⁸, el Parlamento Europeo subrayó que una política de transportes eficiente requería un marco financiero adecuado para los desafíos que debe afrontar y que, a tal fin, deben aumentarse los recursos actuales para el transporte y la movilidad; el Parlamento consideró asimismo necesaria la creación de un mecanismo para coordinar la utilización de distintas fuentes de financiación de los transportes, los fondos existentes en el marco de la política de cohesión, la colaboración público-privada (CPP) u otros instrumentos financieros, como las garantías.
- (9) En sus conclusiones de 11 de junio de 2009 sobre la revisión de la política de RTE-T¹⁹, el Consejo de Transportes, Telecomunicaciones y Energía reafirmó la necesidad de continuar invirtiendo en infraestructura de transporte para asegurar el desarrollo adecuado de la RTE-T en todos los modos de transporte de tal forma que ésta sirva de base para el mercado interior y la competitividad, la cohesión económica, social y territorial de la Unión y su conexión con los países vecinos, centrando toda intervención en el valor añadido europeo. El Consejo subrayó la necesidad de que la Comunidad ponga a disposición los recursos financieros necesarios para estimular la inversión en proyectos de la RTE-T y, en particular, la necesidad de reconciliar un apoyo financiero adecuado con cargo al presupuesto de la RTE-T a los proyectos prioritarios que contienen tramos transfronterizos relevantes y cuya ejecución vaya a prolongarse más allá de 2013 con las limitaciones institucionales del marco de programación financiera. En opinión del Consejo, en este contexto y siempre que sea adecuado, deberán continuar desarrollándose y apoyándose estrategias de colaboración público-privada.
- (10) Atendiendo a los objetivos establecidos en el Libro Blanco, las orientaciones para la RTE-T establecidas en el Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ...²⁰ determinan la infraestructura de la red transeuropea de transporte, especifican los requisitos que ésta deberá cumplir y dictan las medidas para su implementación. Las orientaciones prevén en particular la finalización de la red principal a más tardar en 2030.
- (11) Atendiendo al análisis de los planes de infraestructura de transporte de los Estados miembros, la Comisión calcula que las necesidades de inversión en transporte ascienden a 500 000 millones EUR en la totalidad de la red RTE-T para el período 2014-2020, de los cuales se calcula que será necesario invertir 250 000 millones EUR en la red principal de la RTE-T. Habida cuenta de los recursos disponibles a nivel de la Unión, para obtener el efecto deseado es necesario concentrarse en la parte de mayor valor añadido europeo. Por consiguiente, la ayuda debe centrarse en la red central (especialmente, en los corredores de la red central) y en los proyectos de interés común en el campo de los sistemas de gestión del tráfico (en particular los sistemas de gestión del tránsito aéreo derivados del SESAR que requieren recursos presupuestarios de la Unión del orden de 3 000 millones EUR).

¹⁸ Resolución del Parlamento Europeo (2009/2096/INI).

¹⁹ Documento del Consejo 10850/09.

²⁰ DO L ..., p

- (12) En el marco de la revisión de la política de la RTE-T puesta en marcha en febrero de 2009, se procedió a crear un grupo de expertos específico para prestar apoyo a la Comisión y estudiar la problemática de la estrategia de financiación y las perspectivas financieras para la RTE-T. El Grupo de Expertos nº 5 aprovechó la experiencia de expertos externos de varios campos: gestores de infraestructura, planificadores de infraestructura, representantes nacionales, regionales y locales, expertos medioambientales, universidades y representantes del sector privado. El informe final del Grupo de Expertos nº 5²¹ adoptado en julio de 2010 contiene 40 recomendaciones, algunas de las cuales han sido tenidas en cuenta en la presente propuesta.
- (13) La experiencia con el marco financiero actual demuestra que muchos de los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión se enfrentan a dificultades significativas para elaborar y ejecutar proyectos transfronterizos de infraestructura de transporte complejos de alto valor añadido para la Unión. Por consiguiente, para ayudar a la conclusión de los proyectos en el sector de los transportes, en particular los proyectos transfronterizos de alto valor añadido europeo, parte de la dotación del Fondo de Cohesión (10 000 millones EUR²²) debe transferirse para financiar proyectos en la red principal de transporte en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a través del Mecanismo «Conectar Europa». La Comisión debe ayudar a los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a elaborar una cartera adecuada de proyectos a fin de dar la máxima prioridad a las asignaciones nacionales del Fondo de Cohesión.
- (14) En la Comunicación sobre «Las prioridades de la infraestructura energética a partir de 2020 – Esquema para una red de energía europea integrada», adoptada en noviembre de 2010²³, la Comisión señalaba un número limitado de corredores prioritarios, que eran necesarios para permitir a la Unión alcanzar sus ambiciosos objetivos en materia de energía y cambio climático de aquí a 2020, que consisten en finalizar el mercado interior de la energía, garantizar la seguridad de abastecimiento, permitir la integración de las fuentes de energía renovables, y preparar las redes para una mayor descarbonización de la red energética más allá de 2020.
- (15) Para modernizar y extender las infraestructuras energéticas de Europa y realizar las interconexiones de las redes en las fronteras para alcanzar los objetivos de la política energética y climática de la Unión en cuanto a competitividad, sostenibilidad y seguridad de abastecimiento de forma rentable son necesarias grandes inversiones. Las necesidades de inversión en infraestructura energética hasta 2020 calculadas ascienden a un billón EUR, de los que cerca de 200 000 millones son para infraestructuras de transporte y almacenamiento de gas y electricidad consideradas de importancia europea. Entre los proyectos de relevancia europea, se corre el riesgo de que inversiones de aproximadamente 100 000 millones EUR se malogren debido a obstáculos directamente relacionados con la concesión de permisos, la reglamentación, y la financiación.
- (16) La urgencia de construir la infraestructura de energía del futuro y el aumento significativo de los volúmenes de inversión en comparación con las tendencias del pasado exigen un cambio decisivo de la forma en que se apoya la infraestructura energética a nivel de la UE. En sus

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

²² En precios de 2011.

²³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Las prioridades de la infraestructura energética a partir de 2020 – Esquema para una red de energía europea integrada», 17.11.2010, COM(2010) 677 final).

conclusiones²⁴, el Consejo de Transportes, Telecomunicaciones y Energía de 28 de febrero de 2011 refrendó el carácter prioritario para Europa de los corredores de energía.

- (17) El 4 de febrero de 2011, el Consejo Europeo²⁵ instó a la Comisión a simplificar y mejorar los procedimientos de autorización y a promover un marco reglamentario capaz de atraer la inversión. El Consejo Europeo subrayó que el grueso de la inversión tendría que proceder del mercado, que recuperaría los costes mediante tarifas. El Consejo reconoció que era necesaria financiación pública para aquellos proyectos que, siendo imprescindibles desde la perspectiva de la seguridad de abastecimiento o de la solidaridad, no consiguen atraer financiación en el mercado.
- (18) El Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea]²⁶ define las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben implementarse de aquí a 2020 para cumplir los objetivos de la Unión en materia de política energética y climática; establece reglas para determinar los proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo estas prioridades, e introduce medidas en el campo de la concesión de permisos, la participación y regulación pública para acelerar y/o facilitar la ejecución de estos proyectos, incluidos los criterios generales de idoneidad que deben cumplirse para recibir ayuda financiera de la Unión.
- (19) Las telecomunicaciones se están convirtiendo cada vez más en infraestructuras basadas en internet en las que las redes de banda ancha y los servicios digitales se encuentran estrechamente interrelacionados. Internet se está convirtiendo en la plataforma dominante para la comunicación, la oferta de servicios y la actividad empresarial. Por consiguiente, la disponibilidad transeuropea de acceso rápido a internet y a los servicios digitales es esencial para el crecimiento económico y el mercado único.
- (20) Las redes de fibra óptica de internet modernas constituyen una infraestructura crucial para el futuro en términos de conectividad de las empresas europeas, en particular las PYME, que pretendan utilizar la computación en nube para aumentar su rentabilidad.
- (21) La Estrategia Europa 2020²⁷ exige la implementación de la Agenda Digital para Europa²⁸ que, entre otras cosas, establece un marco jurídico estable para estimular las inversiones en una infraestructura de internet de alta velocidad abierta y competitiva y en los servicios relacionados. El Consejo Europeo de junio de 2010 refrendó la Agenda Digital para Europa e invitó a todas las instituciones a comprometerse en su plena aplicación²⁹.
- (22) El 31 de mayo de 2010, el Consejo concluyó que Europa debe invertir los recursos necesarios en el desarrollo de un mercado único digital basado en un acceso a internet y unas aplicaciones interoperativas rápidas y ultrarrápidas y reconoció que la inversión eficiente y competitiva en

²⁴ Documento del Consejo 6950/11

²⁵ EUCO 2/1/11

²⁶ DO L ..., p

²⁷ COM(2010) 2020 final, de 3.3.2010.

²⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – «Una Agenda Digital para Europa», 26.8.2010, (COM(2010) 245 final/2).

²⁹ Conclusiones del Consejo Europeo sobre una nueva estrategia europea para el crecimiento y el empleo – Finalizar y aplicar la Estrategia Europa 2020, 17 de junio de 2010.

las redes de banda ancha de la próxima generación sería importante para la innovación, la elección del consumidor y para la competitividad de la Unión y podría proporcionar una mayor calidad de vida mediante una mejor atención sanitaria, transportes más seguros, nuevas oportunidades en materia de medios de comunicación y un acceso más fácil a los bienes y servicios, en particular en contextos transfronterizos³⁰.

- (23) Los incentivos privados a la inversión en las redes de banda ancha ultrarrápidas parecen inferiores a los beneficios para la sociedad en conjunto. Las necesidades de inversión para lograr el objetivo de la Agenda Digital de ofrecer acceso rápido a internet a todos los ciudadanos y empresas de Europa están estimadas en 270 000 millones EUR. No obstante, a falta de una intervención de la Unión, se prevé que la inversión del sector privado no supere los 50 000 millones EUR en el período hasta 2020. El notorio déficit de inversión resultante constituye un importante obstáculo a la oferta de infraestructura cuando, al mismo tiempo, el Mercado Único Digital descansa sobre el supuesto de que todos los ciudadanos estén conectados a través de la infraestructura del futuro.
- (24) Es necesario desarrollar redes fuertes y coherente a escala de la UE para la realización por vía digital de acciones para el bien público en las que participen tanto agentes del sector público como de la sociedad civil a los niveles nacional y regional, y a tal fin es esencial garantizar la financiación europea estructurada de los costes del diseño del sistema y del software, así como el mantenimiento de un concentrador resistente para esas redes, dejando solo los costes internos de cada país a cargo de los presupuestos de los operadores nacionales.
- (25) Son necesarios varios métodos de ejecución que exigen porcentajes de financiación diferentes para aumentar la eficiencia y el impacto de la ayuda financiera de la Unión, para fomentar la inversión privada, y para responder a los requisitos específicos de cada proyecto.
- (26) En el ámbito de las telecomunicaciones, ciertas plataformas de servicios básicos que garantizan la interoperabilidad europea precisarán un porcentaje de financiación más elevado por parte de la Unión, sobre todo en la fase inicial, sin perjuicio del principio de cofinanciación.
- (27) Para garantizar la interoperabilidad transfronteriza en la implementación de los proyectos de infraestructuras de gran escala, en particular a nivel de los servicios básicos, pueden ser necesarios la contratación pública y la instalación simultáneas por parte de la Comisión, los Estados miembros y/o sus beneficiarios. En tales casos, la ayuda financiera de la Unión puede tener que ser asignada a contratos públicos ejecutados por proveedores de infraestructuras de los Estados miembros, o bien en su propio nombre, o bien en colaboración con la Comisión. Las disposiciones también permiten el recurso a múltiples proveedores que pudiera ser necesario, entre otras razones, para la resolución de aspectos lingüísticos, para garantizar la seguridad de suministro y/o para implementar en la red las redundancias necesarias para eliminar el tiempo de inactividad de la infraestructura de la red que pudiera estar causada por un fallo en un único punto.
- (28) Los servicios genéricos en ámbitos de interés público (como los servicios básicos) se ven afectados frecuentemente por un grado elevado de deficiencias del mercado. En efecto, los ámbitos que se deben financiar están relacionados con la prestación de servicios públicos (el

³⁰ Conclusiones del 3017 Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía, Bruselas, 31 de mayo de 2010.

despliegue a gran escala y la interoperabilidad de los sistemas en línea en los campos de la salud, la identidad, y la contratación) que, por definición, no son comerciales en la fase inicial. Además, si solo se financiaran los servicios básicos, el problema sería crear los incentivos adecuados a nivel de los Estados miembros y las regiones para implantar efectivamente servicios de interés público: esto se debe en particular a la falta de incentivos a nivel nacional para conectar las redes nacionales a las redes básicas (lo que implica desarrollar las condiciones para la interoperabilidad y los servicios transfronterizos), así como el hecho de que los inversores privados no asegurarían por sí solos el despliegue de servicios en marcos interoperables.

- (29) Las orientaciones para las redes digitales establecidas en el Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ...³¹ [orientaciones INFSO] definen el proceso y los criterios de financiación, y también las distintas categorías de inversiones.
- (30) Horizonte 2020 -el futuro programa marco de investigación e innovación- se centrará, entre otras cosas, en dar respuesta a los retos sociales (por ejemplo, transportes inteligentes, ecológicos e integrados, energía segura, limpia y eficiente, y salud, administración pública y desarrollo sostenible basados en las tecnologías de la información y las comunicaciones), para responder directamente a los desafíos identificados en la Estrategia Europa 2020 mediante el apoyo a actividades que cubren todo el espectro que va desde la investigación hasta el mercado. El Programa Horizonte 2020 apoyará todas las fases de la cadena de innovación, especialmente las actividades más próximas del mercado, incluidos los instrumentos financieros innovadores. Con el fin de lograr un mayor impacto sobre la financiación de la Unión y garantizar la coherencia, el Mecanismo «Conectar Europa» desarrollará sinergias estrechas con el Programa Horizonte 2020.
- (31) La Unión Europea y la mayoría de los Estados miembros son partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, mientras que los Estados miembros restantes han iniciado el proceso de ratificación. Es importante que, en la ejecución de los proyectos pertinentes y en sus especificaciones, la accesibilidad para las personas con discapacidad a la que hace referencia el artículo 9 de la Convención, sea tenida en cuenta.
- (32) Los instrumentos financieros que se deberán aplicar al amparo del presente Reglamento deben reflejar las normas establecidas en el título VIII del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero] y el Acto Delegado y ajustarse a las normas de mejores prácticas aplicables a los instrumentos financieros³².
- (33) Las medidas fiscales en muchos Estados miembros llevarán, si no lo han hecho ya, a las autoridades públicas a reevaluar sus programas de inversión en infraestructuras. En este contexto, la colaboración público-privada se ha considerado un medio eficaz para ejecutar los proyectos de infraestructura, garantizando el logro de objetivos políticos como la lucha contra el cambio climático, el fomento de las fuentes de energía alternativas, así como de la eficiencia en el uso de la energía y los recursos, el apoyo al transporte sostenible y el despliegue de redes de banda ancha. La Comisión, en su Comunicación de 19 de noviembre de 2009 sobre la

³¹ DO L ..., p

³² COM(2011) xxx, Marco para la próxima generación de instrumentos financieros.

colaboración público-privada³³, se comprometió a mejorar el acceso a la financiación para la CPP mediante la ampliación del ámbito de los instrumentos financieros existentes.

- (34) A pesar de que el grueso de la inversión en el marco de la Estrategia Europa 2020 se puede obtener de los mercados y mediante medidas reglamentarias, el reto de la financiación requiere intervenciones públicas y ayuda de la Unión a través de subvenciones e instrumentos financieros innovadores. Deben utilizarse instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas del mercado, de acuerdo con los objetivos del Mecanismo «Conectar Europa», sin excluir la financiación privada. Antes de decidir utilizar instrumentos financieros, la Comisión debe efectuar evaluaciones ex ante de estos instrumentos.
- (35) La Revisión Presupuestaria³⁴ puso de relieve que la norma en el caso de los proyectos con potencial comercial a largo plazo debe ser el uso de fondos de la Unión en colaboración con los sectores financiero y bancario, especialmente el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y las instituciones financieras públicas de los Estados miembros, pero también con otras instituciones financieras internacionales y el sector financiero privado.
- (36) En la Estrategia Europa 2020, la Comisión se comprometió a movilizar instrumentos financieros de la Unión como parte de una estrategia de financiación coherente que reúna fondos de la Unión y fondos nacionales, públicos y privados para infraestructuras. El razonamiento que sustenta esta decisión es que, en muchos casos, resulta más eficiente afrontar las situaciones de inversión insuficiente y las imperfecciones del mercado mediante instrumentos financieros que mediante subvenciones.
- (37) El Mecanismo «Conectar Europa» debe proponer instrumentos financieros para promover la participación sustancial de inversores e instituciones financieras del sector privado en la inversión en infraestructura. Para que sean suficientemente interesantes para el sector privado, los instrumentos financieros deben diseñarse e implementarse siguiendo criterios de simplificación y reducción de la carga administrativa y dotándolos de la suficiente flexibilidad para que puedan responder a necesidades de financiación variadas. El diseño de estos instrumentos debe inspirarse en la experiencia obtenida con la implementación de los instrumentos financieros del Marco Financiero Plurianual de 2007-2013 tales como el instrumento de garantía de préstamos para los proyectos de la RTE-T, el instrumento de capital-riesgo, y el Fondo Europeo 2020 para la Energía, el Cambio Climático y las Infraestructuras (el «Fondo Marguerite»).
- (38) Si bien la mayoría de los instrumentos financieros deben ser comunes a todos los sectores, algunos pueden ser específicos para sectores determinados. Los servicios de la Comisión estiman que, si bien el apoyo financiero para la banda ancha estará constituido principalmente por instrumentos financieros, en lo que se refiere al transporte y a la energía el volumen de los recursos presupuestarios de la Unión necesarios para los instrumentos financieros no debe ser superior a 2 000 millones y 1 000 millones EUR, respectivamente.

³³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones - Movilizar las inversiones públicas y privadas con vistas a la recuperación y el cambio estructural a largo plazo: desarrollo de la colaboración público-privada (CPP)”, COM (2009) 615 final.

³⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social, el Comité de las Regiones y los Parlamentos Nacionales – Revisión del presupuesto de la UE, 19.10.2010, COM(2010) 700 final.

- (39) Para garantizar la diversificación sectorial de los beneficiarios de los instrumentos financieros y para alentar la diversificación geográfica gradual por los diversos Estados miembros, la Comisión, en colaboración con el BEI, a través de iniciativas conjuntas como el Centro Europeo Experto en Colaboración Público-Privada (EPEC) y Jaspers, deben dar apoyo a los Estados miembros en la elaboración de una cartera adecuada de proyectos que puedan ser considerados para financiación.
- (40) En relación con las condiciones para los instrumentos financieros, podrían resultar necesarios requisitos adicionales en los programas de trabajo, por ejemplo, para garantizar unos mercados competitivos con vistas al desarrollo de las políticas de la Unión, los avances tecnológicos y otros factores que pudieran resultar pertinentes.
- (41) Conviene que la programación plurianual de la ayuda a través del Mecanismo se oriente hacia el apoyo a las prioridades de la Unión garantizando la disponibilidad de los recursos financieros necesarios, así como la coherencia y continuidad de la acción conjunta de la Unión y los Estados miembros. En relación con las propuestas presentadas después de la ejecución del primer programa de trabajo plurianual en el sector del transporte, la admisibilidad de los costes deberá empezar el 1 de enero de 2014 para garantizar la continuidad de los proyectos ya abarcados por el Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía³⁵.
- (42) Debido al abultado presupuesto necesario para la ejecución de algunos proyectos de infraestructuras, deberá preverse la posibilidad de dividir en plazos anuales los compromisos presupuestarios relativos a la ayuda financiera para algunas acciones.
- (43) Conviene que las evaluaciones intermedia y ex-post sean efectuadas por la Comisión a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto en los objetivos generales del Mecanismo y en las prioridades de la Estrategia Europa 2020.
- (44) Atendiendo a las orientaciones sectoriales específicas propuestas en Reglamentos distintos, se ha elaborado una lista de las áreas prioritarias en las que será de aplicación el presente Reglamento que debe adjuntarse en el anexo. A fin de tener en cuenta los posibles cambios en las prioridades políticas y en las capacidades tecnológicas, así como en los flujos de tráfico, la facultad de adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en lo relativo a la adopción de modificaciones del anexo. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (45) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a los programas de trabajo plurianuales y anuales. Es preciso que la Comisión ejerza dichas competencias de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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

³⁵ DO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión³⁶.

- (46) El Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995³⁷, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, y el Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, deben por tanto derogarse.
- (47) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, incluidas la prevención, la detección y la investigación de irregularidades, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, las sanciones.
- (48) Algunos de los proyectos de infraestructura de interés para la Unión tendrán que establecer conexiones con los países vecinos, candidatos a la adhesión, y otros países terceros, y atravesar su territorio. El Mecanismo «Conectar Europa» deberá ofrecer medios simplificados de conectar y financiar estas infraestructuras para garantizar la coherencia entre los instrumentos internos y externos del presupuesto de la Unión.
- (49) Atendiendo a que los objetivos de la acción prevista y, en particular, el desarrollo y la financiación coordinadas de la red transeuropea de transporte, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, dada la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad también enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

³⁶ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

³⁷ DO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

TÍTULO I

DISPOSICIONES COMUNES

CAPÍTULO I

EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA»

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» y determina las condiciones, métodos y procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas a fin de apoyar proyectos en el campo de las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las siguientes definiciones:

- (1) «proyecto de interés común»: proyecto identificado en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa] [Orientaciones para la RTE-T]³⁸, el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa] [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea]³⁹, o el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO] del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa]⁴⁰;
- (2) «tramo transfronterizo»: tramo que garantiza la continuidad de un proyecto de interés común entre al menos dos Estados miembros, o entre un Estado miembro y un país vecino;
- (3) «trabajos»: según el caso, la adquisición, suministro y despliegue de componentes, sistemas y servicios, incluido el software, la realización de trabajos de desarrollo, construcción e instalación relacionados con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto;
- (4) «estudios»: actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, incluidos los estudios preliminares, de viabilidad, de evaluación, de prueba y de validación, incluso en forma de software, 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

³⁸ DO L ..., p

³⁹ DO L ..., p

⁴⁰ DO L ..., p

financiación, como las acciones de reconocimiento de los emplazamientos afectados y la preparación del plan financiero;

- (5) «acciones de apoyo al programa»: medidas de acompañamiento necesarias para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» y orientaciones sectoriales, como servicios (en particular de asistencia técnica), así como actividades preparatorias, de viabilidad, coordinación, supervisión, control, auditoría y evaluación directamente necesarias para la gestión del Programa y el logro de sus objetivos, y en particular, estudios, reuniones, información, cartografía de infraestructuras, hermanamientos, acciones de difusión, concienciación, y comunicación, los gastos relacionados con las redes de TI centradas en el intercambio de información, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa que puedan resultar necesarios para la gestión de este Mecanismo o la aplicación de las orientaciones específicas para cada sector;
- (6) «acción»: cualquier actividad que sea necesaria para implementar un proyecto de interés común y que sea independiente financiera, técnica, o cronológicamente;
- (7) «costes financiables»: término de idéntico significado que el definido en el Reglamento (CE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero];
- (8) «beneficiario»: Estado miembro, organización internacional, empresa u organismo público o privado seleccionado para recibir ayuda financiera en virtud del presente Reglamento y según las modalidades especificadas en cada programa de trabajo;
- (9) «organismo de ejecución»: empresa u organismo público o privado designado por un beneficiario, cuando este último sea un Estado miembro o una organización internacional, para ejecutar la acción; esta designación será decidida por el beneficiario bajo su propia responsabilidad y, si exige la adjudicación de un contrato público, de conformidad con las normas de contratación pública;
- (10) «red principal»: infraestructura de transporte determinada con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 (Orientaciones de la RTE-T);
- (11) «corredores de la red principal»: instrumento para facilitar la implementación coordinada de la red principal prevista en el capítulo IV del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 (Orientaciones de la RTE-T) y cuya lista figura en el anexo I del presente Reglamento;
- (12) «cuello de botella»: barrera física que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia; dicha barrera se puede absorber mediante nuevas infraestructuras como puentes o túneles que resuelvan problemas como, por ejemplo, pendientes, radios de curva o gálibos; la necesidad de acondicionar infraestructura existente no se considerará un cuello de botella;
- (13) «prioridad»: cualquiera de las prioridades 1 a 8 y 10 a 12 en materia de infraestructura energética designadas en el anexo I del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];
- (14) «infraestructura energética»: la infraestructura definida en el artículo 2 del Reglamento UE n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];

- (15) «redes de banda ancha»: redes de acceso alámbricas o inalámbricas (incluidas las satelitales), la infraestructura auxiliar y las redes nodales capaces de ofrecer conectividad a una velocidad muy elevada, tal y como están definidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (16) «infraestructuras de servicios digitales»: los servicios de red que se entregan por vía electrónica, habitualmente a través de internet, suministran servicios interoperables, transeuropeos de interés público y que tienen un carácter capacitador para los ciudadanos, las empresas y/o las administraciones públicas, definidas de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (17) «plataformas centrales de servicios»: los servicios identificados en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (18) «servicios genéricos»: servicios determinados en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (19) «funcionamiento y mantenimiento de servicios»: garantía de continuidad del funcionamiento de determinadas infraestructuras de servicios digitales, conforme a la definición más detallada que figura en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (20) «autoridades nacionales de reglamentación»: los organismos definidos en el artículo 2 de la Directiva 2002/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (la «Directiva marco») ⁴¹;

Artículo 3
Objetivos generales

El Mecanismo «Conectar Europa» permitirá la preparación y ejecución de proyectos de interés común en el marco de la política de las redes transeuropeas en los sectores de la energía, los transportes y las telecomunicaciones. En particular, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará la ejecución de proyectos de desarrollo y construcción de infraestructura nueva o de mejora de infraestructura existente en los campos de los transportes, la energía y las telecomunicaciones. A este fin, el Mecanismo «Conectar Europa» perseguirá los siguientes objetivos:

- (a) Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo mediante el desarrollo de redes transeuropeas de altas prestaciones, beneficiando así a toda la Unión Europea en términos de competitividad y cohesión económica, social y territorial dentro del mercado único y creando un entorno más propicio a la inversión privada y pública gracias a una combinación de instrumentos financieros y apoyo directo de la Unión, y explorando las sinergias entre los distintos sectores. La consecución de este objetivo se medirá por el volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común, en particular los realizados a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento.

⁴¹ DO L 108 de 24.4.2002, p. 33.

- (b) Permitir a la Unión lograr sus objetivos de reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero⁴², de aumento del 20% de la eficiencia energética y de incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, garantizando al mismo tiempo una mayor solidaridad entre los Estados miembros.

Artículo 4
Objetivos sectoriales específicos

1. Además de los objetivos generales establecidos en el artículo 3, el Mecanismo «Conectar Europa» deberá contribuir a la consecución de los objetivos específicos sectoriales siguientes:
- (a) En el ámbito del transporte, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el artículo 4 del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T]:
- (i) Eliminar los cuellos de botella y construir los enlaces pendientes. La consecución de este objetivo se medirá por el número de conexiones transfronterizas nuevas o mejoradas y de cuellos de botella eliminados en las vías de transporte que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».
 - ii) Garantizar transportes sostenibles y eficientes a largo plazo. La consecución de este objetivo se medirá por la longitud de la red ferroviaria convencional y la red ferroviaria de alta velocidad en la UE-27.
 - iii) Optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte. La consecución de este objetivo se medirá por el número de puertos y aeropuertos conectados a la red ferroviaria.
- (b) En el ámbito de la energía, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el Reglamento (UE) nº XXX/2012:
- i) Promover la mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes eléctrica y de gas a través de las fronteras, velando también por que ningún Estado miembro quede aislado de la red europea. La consecución de este objetivo se medirá por el número de proyectos que conecten efectivamente las redes de los Estados miembros y que eliminen los cuellos de botella internos.
 - ii) Reforzar la seguridad de abastecimiento de la Unión. La consecución de este objetivo se medirá por la evolución de la robustez y seguridad del sistema y de las operaciones en él realizadas, así como por el número de proyectos que permitan diversificar las fuentes, los países y las vías de suministro.
 - iii) Contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, en particular promoviendo la integración de la energía de fuentes renovables en la red

⁴² El 30 % si las condiciones son las adecuadas.

de transporte y el desarrollo de redes de dióxido de carbono. La consecución de este objetivo se medirá por el volumen de energías renovables transportadas desde la producción hasta los grandes centros de consumo e instalaciones de almacenamiento y por el volumen total de emisiones de CO₂ evitadas gracias a la construcción de proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

- (c) En el ámbito de las telecomunicaciones, el Mecanismo «Conectar Europa» preverá acciones destinadas a apoyar proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO]:
- i) Acelerar el despliegue de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y su adopción, en particular por las pequeñas y medianas empresas (PYME). La consecución de este objetivo se medirá por el nivel de cobertura de las redes de banda ancha y ultrarrápidas de banda ancha y por el número de hogares abonados a conexiones de banda ancha de velocidad superior a 100 Mbps.
 - ii) Promover la interconexión y la interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a esas redes. La consecución de este objetivo se medirá por el porcentaje de ciudadanos y empresas que utilicen servicios públicos en línea y por la disponibilidad transfronteriza de esos servicios.

Artículo 5 *Presupuesto*

1. La dotación financiera para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» para el período de 2014 a 2020 será de 50 000 millones EUR⁴³. Este importe se repartirá entre los sectores mencionados en el artículo 3 de la forma siguiente.
 - a) transporte: 31 694 millones EUR, de los cuales 10 000 millones serán transferidos del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del presente Reglamento en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;
 - b) energía: 9 121 millones EUR;
 - c) telecomunicaciones: 9 185 millones EUR.
2. La dotación financiera del Mecanismo «Conectar Europa» podrá cubrir los gastos relacionados con las actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación que sean necesarias para la gestión del Programa y para el logro de sus objetivos, en particular estudios y reuniones de expertos, en la medida en que estén relacionados con los objetivos generales del presente Reglamento, los gastos relacionados con las redes de TI dedicadas al tratamiento y al intercambio de información, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa efectuados por la Comisión para la gestión del Programa.

⁴³ Cifras en precios constantes de 2011. Los importes correspondientes, expresados en precios corrientes, figuran en la ficha financiera legislativa.

La dotación financiera podrá también cubrir los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para asegurar la transición entre el Programa y las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n° 680/2007⁴⁴. En caso necesario, podrán consignarse créditos en el presupuesto para cubrir gastos de este tipo después de 2020, a fin de permitir la gestión de las acciones que no hayan finalizado a 31 de diciembre de 2020.

3. Tras la evaluación intermedia prevista en el artículo 26, apartado 1, la Comisión podrá transferir créditos entre los sectores a partir de la asignación mencionada en el apartado 1, a excepción de los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión para financiar proyectos del sector del transporte en los Estados miembros que pueden optar a dicho Fondo.

CAPÍTULO II

FORMAS DE FINANCIACIÓN Y DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 6 *Formas de ayuda financiera*

1. El Mecanismo «Conectar Europa» se implementará mediante una o varias de las formas de ayuda financiera previstas por el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], a saber, subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros.
2. La Comisión podrá confiar parte de la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» a los organismos establecidos en el artículo 55, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero].

Artículo 7 *Condiciones para la concesión de asistencia financiera*

1. Solamente podrán recibir ayuda financiera de la UE las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con los Reglamentos (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética] y (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFOS] y las acciones de apoyo al programa serán financiables con ayudas de la UE en forma de subvenciones, instrumentos financieros y contratos públicos.
2. En el ámbito del transporte, solamente las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T] y las acciones de apoyo al programa podrán recibir ayuda de la Unión en forma de contratos públicos e instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento. En forma de subvenciones, solamente podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento las acciones siguientes:

⁴⁴ Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía, DO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

- (a) acciones que implementen la red principal con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones para las RTE-T], incluido el despliegue de nuevas tecnologías e innovación de conformidad con el artículo 39 del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (b) estudios para proyectos de interés común conforme a la definición del artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (c) acciones de apoyo a proyectos de interés común conforme a la definición del artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (d) acciones de apoyo a los sistemas de gestión del tráfico con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (e) acciones de apoyo a los servicios de transporte de mercancías con arreglo al artículo 38 del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (f) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente;
- (g) acciones de apoyo al programa.

Las acciones en el ámbito del transporte relativas a un tramo transfronterizo o parte del mismo podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión si entre los Estados miembros interesados, o entre los Estados miembros y terceros países interesados, existe un acuerdo escrito para completar el tramo transfronterizo. En casos excepcionales, cuando un proyecto sea necesario para conectarse a la red de un Estado miembro vecino o de un tercer país, pero no atraviese de hecho la frontera, no se exigirá el acuerdo escrito mencionado.

La financiación a través de subvenciones para proyectos con fuentes de ingresos significativos procedentes de los usuarios estará disponible principalmente para la preparación de los proyectos, en particular la evaluación de la CPP.

3. En el ámbito de la energía, las condiciones específicas para que las acciones de realización de proyectos de interés común puedan recibir ayuda financiera de la Unión en forma de instrumentos financieros y subvenciones están establecidas en el artículo 15 del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética].
4. En el ámbito de las telecomunicaciones, todas las acciones de realización proyectos de interés común y las acciones de apoyo al programa que figuran en el anexo del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Orientaciones INFOS] podrán recibir ayuda financiera de la Unión en forma de subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento.

CAPÍTULO III SUBVENCIONES

Artículo 8

Formas de subvención y costes subvencionables

1. Las subvenciones concedidas en virtud el presente Reglamento podrán revestir cualquiera de las formas previstas en el artículo XXX del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero].

Los programas de trabajo establecerán las formas de subvención que podrán utilizarse para financiar las acciones de que se trate.

2. Los gastos serán subvencionables a partir de la fecha de presentación de la solicitud de la ayuda. [Los gastos relativos a acciones que resulten de proyectos incluidos en el primer programa plurianual podrán ser subvencionables a partir del 1 de enero de 2014].
3. Solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común afecte al territorio de países terceros y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate.
4. El coste de los equipos y de las infraestructuras que sea considerado un gasto de capital por el beneficiario podrá ser subvencionable en su totalidad.
5. Los gastos relacionados con estudios sobre la protección del medio ambiente y sobre la conformidad con el acervo de la Unión podrán ser subvencionables.
6. Los gastos relacionados con la compra de terrenos se considerarán costes no subvencionables.
7. El IVA se considerará coste no subvencionable.
8. Las normas de subvencionabilidad de los costes realizados por los beneficiarios se aplicarán *mutatis mutandis* a los costes realizados por los organismos de ejecución.

Artículo 9

Condiciones de participación

1. Las propuestas podrán ser presentadas por uno o varios Estados miembros, organizaciones internacionales, empresas comunes, o empresas u organismos públicos o privados establecidos en un Estado miembro.
2. A tal efecto, las propuestas podrán ser presentadas por entidades que carezcan de personalidad jurídica con arreglo al Derecho nacional aplicable, siempre y cuando sus representantes tengan capacidad para contraer obligaciones jurídicas en nombre de las entidades y ofrezcan una garantía de protección de los intereses financieros de la Unión equivalente a la ofrecida por las personas jurídicas.
3. No serán admisibles las propuestas presentadas por personas físicas.

4. En los casos en que sea necesario para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común, podrán participar en acciones que contribuyan a los proyectos de interés común países terceros y entidades establecidas en un país tercero.

No podrán recibir financiación en virtud del presente Reglamento, salvo si eso fuera indispensable para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común.

Cuando ello sea necesario para llevar a cabo más eficazmente acciones pertinentes que contribuyan a proyectos de interés común en países terceros de conformidad con los Reglamentos (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética] y (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO], la financiación concedida en virtud del presente Reglamento podrá agruparse con la financiación concedida en virtud de otros reglamentos pertinentes de la Unión. En tal caso, la Comisión podrá decidir, mediante un acto de ejecución, un conjunto único de normas de aplicación.

5. Todas las propuestas para las que se solicite una subvención deberán ir acompañadas del acuerdo de los Estados miembros afectados por la acción, salvo en el ámbito de las telecomunicaciones y en el del transporte en lo que respecta a la gestión del tráfico aéreo.
6. Los programas de trabajo plurianuales y anuales podrán prever normas específicas adicionales sobre la presentación de propuestas.

Artículo 10 *Porcentajes de financiación*

1. Salvo en los casos a que hace referencia el artículo XXX del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], las propuestas serán seleccionadas mediante convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 17.
2. En el ámbito del transporte:
 - (a) en lo que respecta a las subvenciones para estudios, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los costes subvencionables;
 - (b) en lo que respecta a las subvenciones para trabajos:
 - i) ferrocarriles y vías navegables interiores: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable; el porcentaje de financiación podrá ascender al 30 % en el caso de las acciones para resolver cuellos de botella; el porcentaje de financiación podrá ascender al 40% en el caso de las acciones relativas a tramos transfronterizos;
 - ii) conexiones de transportes terrestres con puertos y aeropuertos, acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente, así como desarrollo de puertos y plataformas multimodales: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;

- (c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:
 - i) Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS): la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50% del coste subvencionable;
 - ii) sistemas de gestión del tráfico, servicios de transporte de mercancías, áreas de estacionamiento protegidas en la red principal de carreteras, así como acciones de apoyo al desarrollo de las Autopistas del Mar: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;
- 3. En el ámbito de la energía:
 - (a) la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % del coste subvencionable de los estudios y/o trabajos;
 - (b) los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 80% para las acciones que, sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 15, apartado 2, letra a) del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética], ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, que refuercen la solidaridad de la Unión, o propongan soluciones altamente innovadoras.
- 4. En el ámbito de las telecomunicaciones:
 - (a) acciones en el ámbito de las redes de banda ancha: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50% del coste subvencionable;
 - (b) acciones en el ámbito de los servicios genéricos: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 75% de los costes subvencionables;
 - (c) normalmente, las plataformas de servicios básicos se financiarán mediante contratos públicos; en casos excepcionales, podrán financiarse con una subvención que cubra hasta el 100 % de los costes subvencionables, sin perjuicio del principio de cofinanciación;
 - (d) acciones de apoyo al programa, incluida la cartografía de las infraestructuras, acciones de hermanamiento y de asistencia técnica: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 75% de los costes subvencionables.
- 5. Los porcentajes de financiación anteriormente mencionados se podrán incrementar en 10 puntos porcentuales para las acciones que presenten sinergias intersectoriales, cumplan objetivos de atenuación del cambio climático, aumenten la resiliencia frente al cambio climático, o reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero. Este incremento no se aplicará a los porcentajes de cofinanciación mencionados en el artículo 11.
- 6. El importe de la ayuda financiera concedida a las acciones seleccionadas se modulará sobre la base de un análisis de la relación coste-beneficio de cada proyecto, la disponibilidad de recursos presupuestarios y la necesidad de maximizar el efecto multiplicador de la financiación de la UE.

Artículo 11

Convocatorias específicas para los fondos transferidos del Fondo de Cohesión en el ámbito del transporte

1. En lo que respecta a los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión [Reglamento XXX, artículo XX] destinados a gasto en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, se publicarán convocatorias específicas para los proyectos de ejecución de la red principal exclusivamente en los Estados miembros que pueden solicitar financiación del Fondo de Cohesión.
2. Las normas aplicables al sector del transporte en virtud del presente Reglamento se aplicarán a estas convocatorias específicas. En la implementación de estas convocatorias, deberá darse la máxima prioridad posible a los proyectos que respeten las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión.
3. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, y en lo que se refiere a los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión [Reglamento (UE) n° XXX, artículo XX] para gasto en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de financiación serán los aplicables a los Fondos de Cohesión a que se hace referencia en el artículo 22 y en el artículo 110, apartado 3, del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Reglamento por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, que entran dentro del marco estratégico común, y por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1083/2006]⁴⁵ para las acciones siguientes:
 - (a) en lo que respecta a las subvenciones para estudios;
 - (b) en lo que respecta a las subvenciones para trabajos:
 - i) ferrocarriles y vías navegables interiores;
 - ii) acciones de apoyo a los tramos transfronterizos de carreteras;
 - iii) accesos terrestres a puertos y aeropuertos, desarrollo de plataformas multimodales y de puertos;
 - (c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:
 - i) Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS);
 - ii) sistemas de gestión del tráfico.

⁴⁵ COM(2011) 615 final.

Artículo 12
Anulación, reducción, suspensión y supresión de la subvención

1. La Comisión anulará, salvo en casos debidamente justificados, la ayuda financiera concedida a acciones que no se hayan iniciado en el plazo de un año tras la fecha de inicio de la acción establecida en las condiciones de concesión de la ayuda financiera.
2. La Comisión podrá suspender, reducir, recuperar o suprimir la ayuda financiera de conformidad con las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) nº XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], en particular:
 - (a) en caso de irregularidad cometida en la ejecución de una acción con respecto a las disposiciones del Derecho de la Unión;
 - (b) en caso de incumplimiento de las condiciones de concesión de la subvención, en particular, si se ha introducido una modificación importante que afecte a la naturaleza de un proyecto o acción sin la aprobación de la Comisión;
 - (c) a raíz de una evaluación de la marcha del proyecto, en particular en caso de retrasos importantes en la ejecución de la acción;
3. La Comisión podrá exigir el reembolso de la ayuda financiera concedida si, en el plazo de dos años tras la fecha de finalización establecida en las condiciones de concesión de la ayuda, no se ha concluido la ejecución de la acción beneficiaria de la ayuda financiera.
4. Antes de tomar cualquiera de las decisiones previstas en los apartados 1, 2 y 3, la Comisión examinará el caso de que se trate e informará a los beneficiarios interesados a fin de que estos puedan presentar sus observaciones dentro de un plazo determinado.

CAPÍTULO IV
CONTRATACIÓN PÚBLICA

Artículo 13
Contratación pública

1. Los procedimientos de contratación pública seguidos por la Comisión o por uno de los organismos a que hace referencia el artículo 6, apartado 2, en nombre propio o conjuntamente con los Estados miembros:
 - (a) podrán prever condiciones específicas, como el lugar de realización de las actividades contratadas, si están debidamente justificadas por los objetivos de las acciones y siempre que dichas condiciones no infrinjan los principios que rigen los contratos públicos;
 - (b) podrán autorizar la concesión múltiple de contratos dentro del mismo procedimiento («proveedores múltiples»).

2. En los casos debidamente justificados, y cuando así lo exija la realización práctica de las acciones, el apartado 1 podrá aplicarse asimismo a los procedimientos de contratación pública seguidos por los beneficiarios de las subvenciones.

CAPÍTULO V

INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Artículo 14

Tipos de instrumentos financieros

1. Los instrumentos financieros creados de conformidad con el título VIII del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], podrán utilizarse para facilitar el acceso a financiación por parte de las entidades que realicen acciones que contribuyan a proyectos de interés común tal y como se definen en los Reglamentos (UE) n° XXXX/2012, (UE) n° XXXX/2012 y (UE) n° XXXX/2012, y al logro de sus objetivos. Los instrumentos financieros se basarán en evaluaciones ex ante de las imperfecciones del mercado o de las situaciones de inversión subóptimas, así como de las necesidades de inversión.
2. Los instrumentos financieros creados en virtud del Reglamento (CE) n° 680/2007 podrán fusionarse, si procede, con los creados en el marco del Mecanismo «Conectar Europa».
3. Podrán utilizarse los siguientes instrumentos financieros:
 - a) instrumentos de capital tales como fondos de inversión centrados en la aportación de capital de riesgo para acciones que contribuyan a proyectos de interés común;
 - b) préstamos y/o garantías facilitados por instrumentos de riesgo compartido, tales como mecanismos de mejora crediticia de los bonos para la financiación de proyectos, emitidos por una institución financiera con cargo a sus recursos propios, con una contribución de la Unión a la provisión y/o dotación de capital;
 - c) cualquier otro instrumento financiero.

Artículo 15

Condiciones de concesión de ayuda financiera mediante instrumentos financieros

1. Las acciones apoyadas mediante instrumentos financieros se seleccionarán atendiendo al orden de recepción y procurarán una diversificación sectorial de conformidad con los artículos 3 y 4, así como una diversificación geográfica gradual entre todos los Estados miembros.
2. La Unión, cualquier Estado miembro y otros inversores podrán aportar ayuda financiera adicional además de las contribuciones recibidas a través de los instrumentos financieros, siempre que la Comisión acepte cualesquiera cambios de los criterios de admisibilidad de las acciones y/o de la estrategia de inversión del instrumento que puedan resultar necesarios a consecuencia de la contribución adicional.

3. Los instrumentos financieros tendrán por objeto preservar el valor de los activos proporcionados por el presupuesto de la Unión. Podrán generar una rentabilidad aceptable para cumplir los objetivos de otros socios o inversores.
4. Los instrumentos financieros se podrán combinar con subvenciones financiadas por el presupuesto de la Unión, incluso en virtud del presente Reglamento.
5. Los programas de trabajo podrán establecer condiciones adicionales según las necesidades específicas de los sectores.
6. De conformidad con el artículo 18, apartado 2, del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], los ingresos y reembolsos procedentes de un instrumento financiero serán atribuidos a dicho instrumento financiero. En lo que se refiere a los instrumentos financieros ya establecidos en el anterior marco financiero plurianual para el período 2007-2013, los ingresos y reembolsos generados por operaciones iniciadas durante ese período se asignarán a los instrumentos financieros para el período 2014-2020.

Artículo 16
Acciones en países terceros

Las acciones realizadas en países terceros podrán beneficiarse del apoyo de los instrumentos financieros si eso fuera necesario para la ejecución de un proyecto de interés común.

CAPÍTULO VI **PROGRAMACIÓN, EJECUCIÓN Y CONTROL**

Artículo 17
Programas de trabajo plurianuales y anuales

1. La Comisión adoptará programas de trabajo plurianuales y anuales para cada sector. La Comisión podrá adoptar asimismo programas de trabajo plurianuales y anuales que abarquen más de un sector. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 24, apartado 2.
2. El programa plurianual de trabajo será objeto como mínimo de una revisión intermedia. En caso necesario, la Comisión revisará el programa plurianual de trabajo mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 24, apartado 2.
3. Se adoptará un programa de trabajo plurianual en el ámbito del transporte para los proyectos de interés común enumerados en la parte I del anexo del presente Reglamento.

El importe de la dotación financiera no podrá ser inferior al 80 % ni superior al 85 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a).

4. Los programas plurianuales de trabajo en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones constituirán una orientación estratégica en el campo de los proyectos de interés común y podrán incluir proyectos de interés común específicos.
5. En lo que se refiere a los proyectos de interés común no incluidos en el programa plurianual, se adoptarán programas de trabajo sectoriales anuales en los ámbitos del transporte, la energía y las telecomunicaciones.
6. De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1, a la hora de elaborar los programas de trabajo plurianuales y sectoriales anuales, la Comisión establecerá los criterios de selección y adjudicación con arreglo a los objetivos y prioridades establecidos:
 - a) para el transporte, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
 - b) para la energía, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];
 - c) para las telecomunicaciones, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO].
7. Los programas de trabajo se coordinarán a fin de aprovechar las sinergias entre el transporte, la energía y las telecomunicaciones, especialmente en ámbitos tales como las redes energéticas inteligentes, la movilidad eléctrica, los sistemas de transporte inteligentes y sostenibles, o los derechos de paso comunes. Podrán adoptarse convocatorias de propuestas multisectoriales.

Artículo 18
Tramos anuales

Los compromisos presupuestarios podrán fraccionarse en tramos anuales. En tal caso, cada año la Comisión comprometerá los distintos tramos anuales teniendo en cuenta el avance de las acciones que se beneficien de ayudas financieras, las necesidades previstas y las disponibilidades presupuestarias.

Se comunicará a los beneficiarios y a las instituciones financieras interesadas el calendario indicativo del compromiso de los distintos tramos anuales y, si es aplicable a los instrumentos financieros, a las instituciones financieras interesadas.

Artículo 19
Prórroga de los créditos anuales

Los créditos que no se hubieren utilizado al término del ejercicio en el que hubieren sido consignados serán automáticamente prorrogados hasta el término del ejercicio siguiente.

*[Artículo 20
Actos delegados*

De conformidad con el artículo 25, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para añadir elementos a las listas que figuran en el anexo, o para modificarlas.]

*Artículo 21
Responsabilidad de los beneficiarios y de los Estados miembros*

En el ámbito de sus responsabilidades respectivas y sin perjuicio de las obligaciones que correspondan a los beneficiarios en virtud de las condiciones que rigen las subvenciones, los beneficiarios y los Estados miembros harán todo lo posible para ejecutar los proyectos de interés común que se beneficien de ayuda financiera de la Unión concedida en virtud del presente Reglamento.

En lo que se refiere a los proyectos relacionados con los sectores de los transportes y la energía, los Estados miembros efectuarán un seguimiento técnico y un control financiero de las acciones en estrecha colaboración con la Comisión, y certificarán la veracidad y la conformidad de los gastos incurridos en relación con proyectos o partes de proyectos. Los Estados miembros podrán solicitar la participación de la Comisión con ocasión de inspecciones sobre el terreno.

En el ámbito de las telecomunicaciones en particular, las autoridades nacionales de reglamentación pondrán todo su empeño en garantizar la certidumbre jurídica y las condiciones de inversión que faciliten la ejecución de los proyectos que reciban ayuda financiera de la Unión en el marco del presente Reglamento.

Los Estados miembros informarán permanentemente a la Comisión, llegado el caso a través de los sistemas interactivos de información geográfica y técnica, que en el caso de la red transeuropea de transporte es el sistema TENtec, sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad, incluido el importe de la ayuda empleado en la consecución de los objetivos en materia de lucha contra el cambio climático.

*Artículo 22
Conformidad con las políticas y el Derecho de la Unión*

En el marco del presente Reglamento solamente se financiarán acciones conformes al Derecho y a las políticas pertinentes de la Unión.

*Artículo 23
Protección de los intereses financieros de la Unión*

1. La Comisión tomará las medidas adecuadas para que, cuando se implementen las acciones financiadas en el marco del presente Reglamento, los intereses financieros de la Unión Europea estén protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilícitas, mediante la realización de controles eficaces y, en caso de apreciación de irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades pagadas indebidamente y, llegado el caso, la imposición de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas tendrán la competencia de efectuar auditorías, documentales e in situ, de todos los beneficiarios de subvenciones, organismos de ejecución, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.
3. La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada a realizar controles e inspecciones in situ de los operadores económicos interesados directa o indirectamente en dicha financiación de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento del Consejo (Euratom, CE) nº 2185/96, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones in situ llevados a cabo por la Comisión con el fin de proteger los intereses financieros de las Comunidades Europeas frente al fraude y otras irregularidades⁴⁶ con vistas a establecer cualquier posible fraude, corrupción u otra actividad ilícita que afecte a los intereses financieros de la Unión en relación con un convenio o decisión de subvención o un contrato relativo a la financiación de la Unión.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, los acuerdos de cooperación con países terceros y con organizaciones internacionales y los convenios y decisiones de subvención y los contratos resultantes de la aplicación del presente Reglamento autorizarán expresamente a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a la OLAF a efectuar dichas auditorías, controles in situ e inspecciones.

TÍTULO II

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 24 *Comités*

1. La Comisión estará asistida por un Comité de Coordinación del Mecanismo. Dicho Comité se considerará comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
3. El comité asegurará una visión horizontal de los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 18 para garantizar la coherencia, así como la identificación y explotación de las sinergias entre los sectores.

Artículo 25 *Ejercicio de la delegación*

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Se otorga a la Comisión la competencia para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 20 por un período indeterminado tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

⁴⁶ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

3. La delegación de competencias a que se refiere el artículo 20 podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de la competencia que en ella se especifique. Surtilá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior precisada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 20 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 26 *Evaluación*

1. A más tardar a mediados de 2018, la Comisión elaborará un informe de evaluación sobre la consecución de los objetivos de todas las medidas (en cuanto a resultados e incidencia), la eficiencia en la utilización de los recursos y su valor añadido europeo, con vistas a una decisión sobre la renovación, modificación o suspensión de las medidas.) La evaluación examinará además el margen de simplificación, la coherencia interna y externa, el mantenimiento de la pertinencia de todos los objetivos, así como la contribución de las medidas a las prioridades de la Unión en términos de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo. Tendrá en cuenta los resultados de las evaluaciones de la incidencia a largo plazo de las medidas anteriores.
2. La Comisión realizará una evaluación ex post en estrecha colaboración con los Estados miembros y los beneficiarios. La evaluación ex post examinará la eficacia y eficiencia del Mecanismo «Conectar Europa» y su impacto en la cohesión económica, social y territorial, así como su contribución a las prioridades de la Unión en materia de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo, y la magnitud y los resultados de la ayuda empleada en objetivos de lucha contra el cambio climático. El resultado de la evaluación ex post será un factor en la decisión sobre la posible renovación, modificación o suspensión de una medida subsiguiente.
3. Las evaluaciones tendrán en cuenta los progresos realizados frente a los indicadores de eficacia a que hacen referencia los artículos 3 y 4.
4. La Comisión comunicará las conclusiones de estas evaluaciones al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.
5. La Comisión y los Estados miembros, asistidos por los demás posibles beneficiarios, podrán proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos, así como del impacto de su ejecución, a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

6. La Comisión podrá solicitar al Estado miembro beneficiario afectado por un proyecto de interés común que presente una evaluación específica de las acciones y de los proyectos a ellas asociados financiados en el marco del presente Reglamento o, llegado el caso, que le proporcione la información y la asistencia necesarias para proceder a evaluarlos.

Artículo 27

Información, comunicación y publicidad

1. Los beneficiarios y, llegado el caso, los Estados miembros interesados garantizarán una publicidad adecuada de la ayuda concedida en virtud del presente Reglamento a fin de dar a conocer a la opinión pública el papel desempeñado por la Unión en la realización de los proyectos.
2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación sobre los proyectos y resultados del Mecanismo «Conectar Europa». Además, el presupuesto asignado a la comunicación en el marco del presente Reglamento también abarcará la comunicación institucional sobre las políticas prioritarias de la Unión⁴⁷.

Artículo 28

Disposiciones transitorias

El presente Reglamento no afectará a la continuación o modificación, incluida la supresión total o parcial, de los proyectos afectados, hasta su finalización, o de la ayuda concedida por la Comisión sobre la base de los Reglamentos (CE) n° 2236/95 y (CE) n° 680/2007, o de cualquier otra legislación que se aplique a dicha ayuda a 31 de diciembre de 2013, que, por ende, se aplicará a partir de esa fecha a las acciones afectadas hasta su conclusión.

Artículo 29

Derogación

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 28 del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n° 680/2007 queda derogado con efectos a partir del 1 de enero de 2014.

Artículo 30

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2014.

⁴⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Un presupuesto para Europa 2020, Parte II (Fichas sobre políticas), COM(2011) 500 final 29.6.2011, p. 7.

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

Hecho en [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

PARTE I: LISTA PRELIMINAR DE PROYECTOS DE LA RED PRINCIPAL EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE

a) Prioridades horizontales

Gestión y servicios innovadores	<i>Cielo único europeo, SESAR</i>
Gestión y servicios innovadores	<i>Sistemas de gestión del tráfico viario, ferroviario y por vías navegables interiores (STI, ERTMS y SIF)</i>
Gestión y servicios innovadores	<i>Puertos y aeropuertos de la red principal</i>

Corredores de la red principal

1. Corredor Adriático-Báltico

Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Varsovia – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Viena
Katowice – Žilina – Bratislava – Viena
Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venecia – Bolonia – Rávena

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Helsinki - Tallinn	Puertos, Autopistas del mar	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales y sus accesos, autopistas del mar (incluida la capacidad de rompehielos)
Tallin - Riga - Kaunas - Varsovia	Ferrocarril	estudios detallados para una nueva línea de ancho UIC plenamente interoperable; inicio de las obras de la nueva línea antes de 2020; interconexiones ferrocarril – aeropuertos/puertos
	Ferrocarril	mejora
Gdynia, Gdansk	Puertos	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
Varsovia – Katowice	Ferrocarril	mejora
Katowice - Ostrava - Brno y Katowice - Žilina - Bratislava	Ferrocarril	Mejora, en particular de los tramos transfronterizos Polonia-Chequia, Polonia-Eslovaquia y Eslovaquia-Austria; ampliación de las plataformas multimodales

Viena - Graz - Klagenfurt - Udine - Venecia - Rávena	Ferrocarril	mejora y obras en curso; ampliación de las plataformas multimodales
Trieste, Venecia, Rávena	Puertos	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales

2. Varsovia – Berlín – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Frontera Belarús – Varsovia – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlín – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Frontera bielorrusa - Varsovia - Poznań - frontera alemana	Ferrocarril	mejora de la línea existente, estudios para ferrocarril de alta velocidad
Frontera polaca - Berlín - Hannover - Ámsterdam	Ferrocarril	mejora de varios tramos (Ámsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlín)
Canales de Alemania occidental, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlín	VNI	mejora
Esclusas de Ámsterdam	VNI	estudios en curso
Felixstowe – Midlands	Ferrocarril, puerto, plataformas multimodales	interconexiones entre el puerto y las plataformas multimodales

3. Corredor Mediterráneo

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpiñán – Lyon – Turín – Milán – Venecia – Liubliana – Budapest – Frontera Ucrania

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Algeciras - Madrid	Ferrocarril	estudios en curso, las obras empezarán antes de 2015 y deberán finalizar en 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Ferrocarril	estudios y obras
Valencia - Tarragona - Barcelona	Ferrocarril	construcción entre 2014 y 2020

Barcelona	Puerto	accesos ferroviarios al puerto y aeropuerto
Barcelona - Perpiñán	Ferrocarril	tramo transfronterizo en obras, nueva línea concluida en 2015, mejora de la línea existente
Perpiñán-Montpellier	Ferrocarril	variante Nimes - Montpellier operativa en 2017, Montpellier - Perpiñán en 2020
Lyón - Turín	Ferrocarril	tramo transfronterizo, inicio de las obras del túnel de base antes de 2020 estudios de los accesos
Milán - Brescia	Ferrocarril	acondicionamiento parcial a la alta velocidad con tramos nuevos de alta velocidad
Brescia - Venecia - Trieste	Ferrocarril	las obras empezarán antes de 2014 en varios tramos
Milán - Mantua - Venecia - Trieste	VNI	estudios, obras de mejora
Trieste - Divača	Ferrocarril	estudios y mejora parcial en curso; tramo transfronterizo pendiente de construcción hasta después de 2020
Koper - Divača - Liubliana - Maribor	Ferrocarril	estudios y mejora/línea parcialmente nueva
Nodo de Liubliana	Ferrocarril	nodo ferroviario de Liubliana, incluida una plataforma multimodal acceso ferroviario al aeropuerto
Maribor - Zalău	Ferrocarril	Tramo transfronterizo: estudios, inicio de las obras antes de 2020
Boba- Szekesferhervar	Ferrocarril	mejora
Budapest-Miskolc-frontera ucraniana	Ferrocarril	mejora

4. Corredor Hamburgo – Rostock – Burgas/Frontera Turquía – Pireo – Lefkosia

Hamburgo / Rostock – Berlín – Praga – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofía
 Sofía – Burgas/frontera turca
 Sofía – Salónica – Pireo – Limassol – Lefkosia

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Dresde - Praga	Ferrocarril	estudios para línea de alta velocidad
Praga	Ferrocarril	mejora de la variante de mercancías; acceso ferroviario al aeropuerto
Hamburgo - Dresde - Praga - Pardubice	VNI	acondicionamiento del Elba

Esclusas de Děčín	VNI	estudios
Breclav - Bratislava	Ferrocarril	mejora del tramo transfronterizo
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrocarril	mejora del tramo transfronterizo
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Ferrocarril	modernización en Hungría casi finalizada, en curso en Rumanía
Vidin - Sofía - Burgas/frontera turca Sofía - Salónica - Atenas/Pireo	Ferrocarril	estudios y obras Vidin – Sofía – Salónica; mejora del tramo Sofía – Burgas/frontera turca
Atenas/Pireo - Limassol	Autopistas del mar	capacidad del puerto y accesos terrestres
Limassol - Lefkosia	Puertos, plataformas multimodales	mejora de la interconexión modal

5. Helsinki - La Valeta

Helsinki – Turku – Estocolmo – Malmö – Copenhague – Fehmarn – Hamburgo – Hannover
 Bremen – Hannover – Nuremberg – Munich – Brennero – Verona – Bolonia – Roma – Nápoles – Bari
 Nápoles - Palermo - La Valeta

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Kotka/Hamina - Helsinki	Puerto, ferrocarril	accesos terrestres del puerto, mejora del ferrocarril
Helsinki	Ferrocarril	acceso ferroviario al aeropuerto
Frontera rusa - Helsinki	Ferrocarril	obras en curso
Turku - Estocolmo	Puertos, autopistas del mar	accesos terrestres del puerto, capacidad rompehielos
Estocolmo - Malmö (triángulo nórdico)	Ferrocarril	obras en curso en tramos específicos
Fehmarn	Ferrocarril	estudios en curso, obras de construcción del enlace fijo sobre el Fehmarn Belt entre 2014 y 2020
Copenhague - Hamburgo vía Fehmarn: accesos	Ferrocarril	los accesos a Dinamarca deberán estar finalizadas para 2020, los accesos a Alemania deberán realizarse en dos etapas (2020 - 2027)

Hamburgo/Bremen - Hannover	Ferrocarril	inicio de las obras antes del 2020
Munich - Wörgl	Ferrocarril	acceso al túnel de base del Brennero y tramo transfronterizo: estudios
Túnel de base del Brennero	Ferrocarril	estudios y obras
Fortezza - Verona	Ferrocarril	estudios y obras
Nápoles - Bari	Ferrocarril	estudios y obras
Nápoles – Reggio Calabria	Ferrocarril	mejora
Messina - Palermo	Ferrocarril	Mejora (tramos restantes)
Palermo – La Valeta	Puertos, autopistas del mar	accesos terrestres del puerto
La Valeta - Marsaxlokk	Puerto, aeropuerto	se implantarán sistemas de gestión del tráfico, modernización de la interconexión modal

6. Génova – Rotterdam

Génova – Milán/Novara – Simplón/Lötschberg/San Gotardo – Basilea – Mannheim – Colonia
 Colonia– Düsseldorf – Rotterdam/Ámsterdam
 Colonia– Lieja – Bruselas– Zeebrugge

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Génova-Milán/Novara-frontera suiza	Ferrocarril	estudios; inicio de las obras antes de 2020
Basilea - Rotterdam/Ámsterdam/Amberes	VNI	mejora
Karlsruhe - Basilea	Ferrocarril	finalización prevista de las obras para finales de 2020
Frankfurt - Mannheim	Ferrocarril	estudios en curso
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Ferrocarril	en obras hasta 2017
Zeebrugge	Puerto	esclusas: estudios en curso

7. Lisboa - Estrasburgo

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid
 Lisboa – Aveiro – Oporto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Burdeos – París – Mannheim/Estrasburgo

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Ferrocarril de alta velocidad Sines/Lisboa - Madrid	Ferrocarril, puertos	estudios y obras en curso, mejora de la interconexión modal de los puertos de Sines/Lisboa
Ferrocarril de alta velocidad Oporto - Lisboa	Ferrocarril	estudios en curso
Enlace ferroviario Aveiro – frontera española	Ferrocarril	tramo transfronterizo: obras en curso
Enlace ferroviario Bergara - San Sebastián - Bayona	Ferrocarril	finalización prevista en España para 2016, en Francia para 2020
Bayona - Burdeos	Ferrocarril	consulta pública en curso
Tours - Burdeos	Ferrocarril	obras en curso
París	Ferrocarril	variante Sur de alta velocidad
Baudrecourt - Mannheim	Ferrocarril	mejora
Baudrecourt - Estrasburgo	Ferrocarril	obras en curso, finalización prevista para 2016

8. Dublín – Londres – París – Bruselas

Belfast – Dublín – Holyhead – Birmingham

Glasgow/Edimburgo – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruselas
 Dublín/Cork/Southampton – Le Havre – París
 Londres – Dover – Calais – París

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Dublín - Belfast	Ferrocarril	mejora; Interconectores de Dublín (DART)
Glasgow - Edimburgo	Ferrocarril	mejora
Alta velocidad 2	Ferrocarril	estudios
Swansea - Cardiff - Bristol - Londres	Ferrocarril	mejora

Dublín/Cork/Southampton, Le Havre	Puertos	accesos terrestres
Le Havre - París	VNI	mejora
Le Havre - París	Ferrocarril	estudios
Calais - París	Ferrocarril	estudios preliminares

9. Ámsterdam – Basilea/Lyon – Marsella

Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo
Luxemburgo – Dijon – Lyon
Luxemburgo – Estrasburgo – Basilea

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Mosa	VNI	mejora
Albertkanaal	VNI	mejora
Terneuzen	Marítimo	esclusas: estudios en curso
Terneuzen - Gante	VNI	estudios, obras de mejora
Amberes	Puerto marítimo	esclusas: estudios en curso; puerto: accesos terrestres
Canal Sena - Escalda	VNI	diseño finalizado, diálogo competitivo en marcha, finalización general para 2018
Mejora de las vías navegables en Valonia	VNI	estudios, obras de mejora
Bruselas – Luxemburgo - Estrasburgo	Ferrocarril	obras en curso
Estrasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrocarril	mejora
Enlaces ferroviarios Luxemburgo – Dijon - Lyon (TGV Rin - Ródano)	Ferrocarril	estudios y obras
Lyon	Ferrocarril	variante Este: estudios y obras
Canal Saona – Mosela/Rin	VNI	estudios preliminares en curso
Ródano	VNI	mejora

10. Corredor Estrasburgo – Danubio

Estrasburgo – Stuttgart – Munich – Wels/Linz
 Estrasburgo – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nuremberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
 Wels/Linz – Viena – Budapest – Arad – Braşov – Bucarest – Constanza - Sulina

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Enlace ferroviario Estrasburgo - Kehl Appenweier	Ferrocarril	obras de interconexión Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - Munich	Ferrocarril	estudios y obras en curso
Munich - Mühldorf - Freilassing - Salzburgo	Ferrocarril	estudios y obras en curso
Salzburgo - Wels	Ferrocarril	estudios
Nuremberg - Regensburg - Passau - Wels	Ferrocarril	estudios; obras parcialmente en curso
Enlace ferroviario Wels - Viena	Ferrocarril	finalización prevista para 2017
Viena - Budapest	Ferrocarril	estudios para alta velocidad en Hungría
Arad - Braşov - Bucarest - Constanza	Ferrocarril	Mejora de tramos específicos; estudios para alta velocidad
Main – Main-Donau-Canal – Danubio	VNI	estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: accesos terrestres
Constanza	Puerto	accesos terrestres

b) Otros tramos de la red principal

Sofia – frontera con la Antigua República Yugoslava de Macedonia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Sofia – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Timișoara – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Munich - Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Nuremberg - Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Wrocław – Dresde	Transfronterizo	Ferrocarril	mejora
Wrocław – Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Graz – Maribor – Pragersko	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Corredor botnio Lulea – Oulu	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios y obras
Noroeste de España y Portugal	Cuello de botella	Ferrocarril	obras en curso
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlín	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios
Halle - Leipzig - Nuremberg	Cuello de botella	Ferrocarril	obras en curso, finalización prevista para 2017
Ferrocarril Egnatia	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios en curso
Vías navegables interiores Dunkerque - Lille	Cuello de botella	VNI	estudios en curso
Línea de alta velocidad paralela París- Lyon	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios preliminares en curso
Sundsvall – Umea – Lulea	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios y obras
Malmö - Gotemburgo	Otros red central	Ferrocarril	trabajos
Botnia – Kiruna – frontera noruega	Otros red central	Ferrocarril	estudios y obras
Enlace ferroviario Shannon - Cork - Dublín	Otros red central	Ferrocarril	estudios en curso
Enlace ferroviario a Wilhelmshaven y Bremerhaven	Otros red central	Ferrocarril	estudios en curso
Zilina – frontera ucraniana	Otros red central	Ferrocarril	mejora
Ventspils – Riga – frontera rusa	Otros red central	Ferrocarril	mejora

Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontera bielorrusa	Otros red central	Ferrocarril	Mejora del acceso ferroviario al aeropuerto
Katowice – Wroclaw – frontera alemana	Otros red central	Ferrocarril	mejora
Marsella – Tolón – Niza – frontera italiana	Otros red central	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Burdeos – Tolosa	Otros red central	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Tampere – Oulu	Otros red central	Ferrocarril	mejora de tramos
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Otros red central	Ferrocarril	estudios y obras

PARTE II: LISTA DE CORREDORES Y ÁMBITOS PRIORITARIOS EN EL CAMPO DE LA ENERGÍA

a) Corredores prioritarios		
	Objetivo	Estados miembros afectados
1. Red eléctrica marítima en los mares septentrionales (“ NSOG ”)	Desarrollar una red eléctrica marítima en el Mar del Norte, el Mar de Irlanda, el Canal de la Mancha y el Mar Báltico y aguas colindantes para transportar electricidad procedente de fuentes de energía renovable situadas en el mar hasta los centros de consumo y almacenamiento, y para aumentar el intercambio transfronterizo de electricidad	Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia
2. Interconexiones eléctricas Norte-Sur en Europa suroccidental (“ NSI Oeste Electricidad ”)	Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros de la región y con los países terceros mediterráneos, en particular para integrar la electricidad procedente de las fuentes de energía renovable	Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido
3. Interconexiones gasísticas Norte-Sur en Europa occidental (“ NSI Oeste ”)	Aumentar las capacidades de	Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia,

Gas):	interconexión para los flujos Norte-Sur de gas en Europa occidental para incrementar la diversificación de las vías de suministro y aumentar la entregabilidad a corto plazo de gas	Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y el Reino Unido
4. Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental (" NSI Este Electricidad "):	Reforzar las interconexiones y líneas interiores en las direcciones Norte-Sur y Este-Oeste para completar el mercado interior e integrar la producción de las fuentes de energía renovables	Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia
5. Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental (" NSI Este Gas ")::	Reforzar las conexiones regionales de gas entre la región del Mar Báltico, los mares Adriático y Egeo y el Mar Negro, en particular para aumentar la diversificación y la seguridad del abastecimiento de gas	Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia
6. Plan de interconexión del mercado báltico de la energía (" BEMIP Electricidad ")::	Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros en la región del Báltico y reforzar las	Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia

	infraestructuras de las redes interiores en consecuencia para poner fin al aislamiento de los Estados bálticos y para fomentar la integración del mercado en la región	
7. Plan de interconexión gasística del mercado báltico de la energía ("BEMIP Gas"):	Poner fin al aislamiento de los tres Estados bálticos y Finlandia eliminando la dependencia de un único proveedor y aumentar la diversificación del suministro en la región del Mar Báltico	Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia
8. Corredor Meridional de Gas ("SGC"):	Transporte de gas desde la cuenca del Caspio, Asia central y el oriente próximo y la cuenca mediterránea oriental hasta la Unión para aumentar la diversificación del suministro de gas	Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía

b) Ámbitos prioritarios		
	Objetivo	Estados miembros afectados
Despliegue de redes inteligentes:	Acercar la adopción de tecnologías de redes inteligentes en toda la Unión para integrar eficientemente el comportamiento y las actuaciones de todos los usuarios conectados a la red eléctrica.	todos

Autopistas eléctricas	Desarrollar las primeras autopistas eléctricas de aquí a 2020, con vistas a construir una red de autopistas eléctricas en toda la Unión.	todos
Red transfronteriza de dióxido de carbono	Preparar la construcción de infraestructura de transporte de dióxido de carbono con vistas a la implantación de instalaciones de captura y almacenamiento de dióxido de carbono.	todos

PARTE III LISTA DE PRIORIDADES Y ÁREAS DE INTERVENCIÓN PREDETERMINADAS
EN EL ÁMBITO DE LAS TELECOMUNICACIONES

a) Prioridades horizontales

Gestión, cartografía y servicios innovadores	Asistencia técnica y medidas de repetición de proyectos cuando ello sea necesario a efectos de despliegue y gobernanza, incluida la planificación de proyectos e inversiones y los estudios de viabilidad. Cartografía de la infraestructura de banda ancha paneuropea para desarrollar un análisis físico detallado y documentación de los emplazamientos pertinentes, análisis de derechos de paso, evaluaciones del potencial de mejora de las instalaciones existentes, etc. Análisis del impacto ambiental, teniendo en cuenta la adaptación al cambio climático y las necesidades de atenuación del mismo, así como la resiliencia ante las catástrofes.
Acciones de apoyo y otras medidas de apoyo técnico	Acciones necesarias para preparar la implementación de los proyectos de interés común o acciones que contribuyan a tal fin, incluidos los estudios preparatorios, de viabilidad, evaluación y validación, y cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar una acción en su totalidad.

b) Redes de banda ancha

La intervención en el ámbito de la banda ancha deberá contribuir a un crecimiento inteligente e integrador a través de la constitución de una cartera equilibrada y geográficamente diversificada de proyectos de banda ancha, incluidos los proyectos de redes de 30Mbps y 100Mbps o más, con proyectos urbanos y suburbanos con vistas a alcanzar un nivel satisfactorio de conectividad en todos los Estados miembros.

Características de la intervención	Descripción
La intervención en el ámbito de las redes de banda ancha incluirá:	Inversiones en redes de banda ancha que permitan alcanzar el objetivo de cobertura universal en 30Mbps establecido por la Agenda Digital para 2020; o

	Inversiones en redes de banda ancha que permitan alcanzar el objetivo de la Agenda Digital para 2020 de conseguir que al menos el 50 % de los hogares tengan contratadas velocidades superiores a los 100Mbps;
La intervención en el ámbito de las redes de banda ancha comprenderá en particular uno o más de los siguientes elementos:	El despliegue de infraestructura física pasiva o de infraestructura física combinada pasiva y activa y sus elementos auxiliares, completada por los servicios necesarios para su explotación;
	Instalaciones y servicios asociados, tales como cableado de edificios, antenas, torres y otras construcciones de apoyo, tubos, conductos, mástiles, cámaras subterráneas y distribuidores;
	Explotación de las sinergias potenciales entre el desarrollo de las redes de banda ancha y otras redes de servicios públicos (energía, transporte, agua, alcantarillado, etc.) en particular los relacionados con la distribución inteligente de electricidad.

c) Infraestructuras de servicios digitales

Los siguientes proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de servicios digitales recibirán apoyo.

Servicio digital	Descripción
<i>Conexiones troncales de alta velocidad transeuropeas para las administraciones públicas</i>	Infraestructura pública de servicios troncales transeuropeos que ofrecerán una conectividad de alta velocidad y fiabilidad entre las instituciones públicas en ámbitos tales como la administración pública, la cultura, le educación y la sanidad.
<i>Prestación transfronteriza de servicios de administración electrónica</i>	Plataformas de interacción intuitiva, transfronterizas y normalizadas, que generarán aumentos de eficiencia tanto en la economía como en el sector público, y que contribuirán al mercado único. Dichas plataformas posibilitarán la contratación electrónica, los servicios

	<p>sanitarios en línea, la presentación de estados financieros normalizados, el intercambio electrónico de información judicial, los servicios de administración pública en línea para empresas, incluido el registro de empresas transeuropeo en línea.</p>
<p><i>Permitir el acceso a información del sector público y a servicios multilingües</i></p>	<p>Digitalización de grandes colecciones de recursos culturales europeos y fomento de su reutilización por terceros.</p> <p>Logro del pleno acceso para la reutilización de toda la información divulgable conservada por el sector público en la UE de aquí a 2020.</p> <p>Permitir a cualquier empresa de la UE ofrecer servicios en línea en su propia lengua que sean accesibles y utilizables sin fisuras en cualquier lengua de la UE.</p>
<p><i>Seguridad y protección</i></p>	<p>Instalaciones informáticas, bases de datos y herramientas de software compartidas para los Centros para una Internet más segura (Safer Internet Centres) en los Estados miembros, así como infraestructura administrativa para gestionar las denuncias de contenidos de abuso sexual.</p> <p>Infraestructuras de servicios críticos, tales como canales y plataformas de comunicación desarrolladas y desplegadas para mejorar la capacidad a escala de la UE en términos de preparación, intercambio de información, coordinación y respuesta.</p>
<p><i>Despliegue de soluciones de tecnología de información y comunicación para las redes energéticas inteligentes y para la prestación de servicios energéticos inteligentes.</i></p>	<p>Tecnologías modernas de información y comunicación en el campo de los servicios energéticos inteligentes para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos (que pueden ser tanto productores como consumidores de energía), suministradores de energía y autoridades públicas.</p>

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA⁴⁸**

06 Movilidad y Transporte
32 Energía
09 Sociedad de la Información y Medios de Comunicación
13 Política Regional

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**

La propuesta/iniciativa se refiere a una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁴⁹

La propuesta/iniciativa se refiere a la prolongación de una acción existente

La propuesta/iniciativa se refiere a una acción reorientada hacia una nueva acción

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) por la propuesta/iniciativa*

Rúbrica 1 Crecimiento inteligente e inclusivo

El Mecanismo «Conectar Europa» abordará los siguientes objetivos generales en los sectores de la energía, el transporte y las telecomunicaciones:

a) Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo mediante el desarrollo de redes transeuropeas de altas prestaciones, beneficiando así a toda la Unión Europea en términos de competitividad y cohesión económica, social y territorial dentro del mercado único y creando un entorno más propicio a la inversión privada y pública gracias a una combinación de instrumentos financieros y apoyo directo de la Unión, y explorando las sinergias entre los distintos sectores.

⁴⁸ GPA: Gestión por Actividades – PPA: Presupuestación por Actividades.

⁴⁹ Tal como se contemplan en el artículo 49, apartado 6, letras a) o b) del Reglamento Financiero.

b) Permitir a la Unión Europea lograr sus objetivos de reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, de aumento del 20 % de la eficiencia energética y de incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, garantizando al mismo tiempo la solidaridad entre los Estados miembros.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA en cuestión El Mecanismo «Conectar Europa» persigue los siguientes objetivos específicos en los sectores del transporte, la energía, y las telecomunicaciones:*

1. En el ámbito del transporte:
 - a) eliminar cuellos de botella y construir enlaces pendientes;
 - b) asegurar un transporte sostenible y eficiente a largo plazo;
 - c) optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad y la seguridad física y operacional de los servicios de transporte.
2. En el ámbito de la energía:
 - a) fomentar la continuación de la integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y de gas, en particular garantizando que ningún Estado miembro quede aislado de la red europea;
 - b) aumentar la seguridad del abastecimiento de la Unión;
 - c) contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, en particular fomentando la integración de la energía de fuentes renovables en la red de transporte y desarrollando las redes de captura y almacenamiento de dióxido de carbono.
3. En el ámbito de las redes de telecomunicaciones:
 - a) acelerar el despliegue de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y su adopción, en particular por las pequeñas y medianas empresas (PYME);
 - b) promover la interconexión e interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a dichas redes.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

Efectos socioeconómicos y medioambientales globales:

La aplicación satisfactoria del Mecanismo «Conectar Europa» acelerará el desarrollo de infraestructura de alto rendimiento en la UE en los ámbitos del transporte, la energía y las tecnologías de la información y la comunicación, y contribuirá de esta manera al logro de los objetivos en materia de energía y de lucha contra el cambio climático asociados de la Estrategia UE 2020 y a la competitividad sostenible de la UE. Las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa» fomentarán la realización de acciones y el máximo efecto multiplicador de las contribuciones del presupuesto de la UE atrayendo inversiones públicas y privadas para proyectos. Además, con la asistencia de los instrumentos financieros creados con la contribución de la UE, las infraestructuras de relevancia europea se convertirán en un activo de inversión interesante para los inversores institucionales de dentro y de fuera de Europa.

Cuestiones sectoriales específicas

Transporte:

La implementación acelerada de los corredores de la red principal transeuropea de transporte favorecerá una cobertura adecuada de la infraestructura de transporte en la Unión, el cambio modal y la comodalidad. Los sistemas innovadores de información y gestión, que formarán parte de la red, prestarán apoyo a las funciones logísticas, la integración modal y la explotación sostenible con objeto de crear cadenas de transporte competitivas que satisfagan las necesidades de los usuarios. Se mejorará la eficiencia del sistema de transporte, con una reducción importante de la congestión y de los tiempos de viaje.

Energía:

Desarrollo y construcción de los corredores prioritarios de infraestructura energética y fomento de los ámbitos siguientes:

- despliegue a gran escala de las energías renovables
- optimización de la transmisión a nivel de la UE
- seguridad de abastecimiento.

Telecomunicaciones:

- más ciudadanos con acceso a internet de banda ancha
- disponibilidad de infraestructuras de servicios digitales interoperables, en particular disponibilidad de servicios inteligentes de distribución eléctrica

- movilización de inversión privada y de mayor inversión pública en infraestructuras digitales

En relación con las TIC, un estudio de la OCDE señala que un aumento del 10 % de la tasa de penetración de la banda ancha en un año es correlativo a un aumento del 1,5 % de la productividad laboral en los cinco años siguientes⁵⁰.

Un metaestudio realizado para la Comisión Europea calcula que la conexión de toda Europa a la banda ancha moderna de alta velocidad crearía unos 3,99 millones de empleos en los Estados miembros de la UE 27. Esta análisis también pone de manifiesto que el nivel medio de crecimiento del PIB derivado de la inversión en banda ancha es del 7,03 %. Esto equivaldría a un incremento del PIB de la UE27 de 862 470 millones de euros. Además, un estudio de la OCDE⁵¹ indica que los Estados pueden amortizar en diez años la financiación total de una red de fibra óptica FTTH nacional de punto a punto y de acceso abierto.

1.4.4. *Perspectiva general de los hitos y metas:*

Transporte:

Objetivo general 1	Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo		
Indicador	Situación actual	Hito 2017	Meta a largo plazo 2020
Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común		280 000 millones EUR de inversiones realizadas en la totalidad de la red RTE-T, de los que 140 000 millones EUR en la red principal	500 000 millones EUR de inversiones realizadas en la totalidad de la red RTE-T, de los que 250 000 millones EUR en la red principal
Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común realizada a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento		15 000 millones EUR de inversiones privadas realizadas en la totalidad de la red RTE-T	40 000 millones EUR de inversiones privadas realizadas en la totalidad de la red RTE-T

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, y Milind Singh (2009): The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

⁵¹ OCDE (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, Publicación de la OCDE. Disponible en http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en.

Objetivo general 2	Permitir a la UE alcanzar las metas 20-20-20		
Indicador	Situación actual	Hito 2017	Meta a largo plazo
Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	(*)	(*)	(*)
Aumento de la eficiencia energética	(*)	(*)	(*)
Cuota de la energía renovable	(*)	(*)	(*)

(*) Datos todavía no disponibles ya que la metodología aún no ha sido elaborada.

Objetivo específico 1 – transporte	Eliminar cuellos de botella y construir enlaces pendientes		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta
Número de conexiones transfronterizas nuevas y mejoradas	Ferrocarril: 36 (pendientes de mejora)	6	14
Cuellos de botella en vías de transporte	Ferrocarril: 30 (pendientes de eliminación) VNI: 14	4 1	10 3

Objetivo específico 2 – transporte	Asegurar un transporte sostenible y eficiente a largo plazo		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta 2020
Longitud de la red ferroviaria convencional de la RTE-T en la UE-27 (en km)	81 230 (2005)	74 071	71 490
Longitud de la red ferroviaria de alta velocidad de la RTE-T en la UE-27 (en km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	(*)	(*)	(*)

Aumento de la eficiencia energética	(*)	(*)	(*)
-------------------------------------	-----	-----	-----

(*) Datos todavía no disponibles ya que la metodología aún no ha sido elaborada.

Objetivo específico 3 – transporte	Optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte.		
Indicador	Último resultado conocido (conexiones ya existentes)	Hito 2017	Meta
Número de puertos conectados a la red ferroviaria (de un total de 82 puertos)	27	41	54
Número de aeropuertos conectados a la red ferroviaria (de un total de 37 aeropuertos)	12	18	24

Energía:

Objetivo general 1	Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo		
Indicador	Situación actual	Hito 2017	Meta a largo plazo
Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común	0	200 000 millones	200 000 millones
Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común financiados por el Mecanismo «Conectar Europa»	0	30 000 – 60 000 millones	30 000 – 60 000 millones

Objetivo general 2	Permitir a la UE alcanzar las metas 20-20-20		
Indicador	Situación actual	Hito 2017	Meta a largo plazo
Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	(*)	(*)	(*)
Aumento de la eficiencia energética	Ahorro de energía de alrededor del 6 % en comparación con el mantenimiento del statu quo	Ahorro de energía de alrededor del 14% en comparación con el mantenimiento del statu quo	Ahorro de energía del 20 %
Cuota de la energía renovable	Cuota de las fuentes de energía renovable del 10% del consumo energético final	Cuota de las fuentes de energía renovable del 15% del consumo energético final	Cuota de las fuentes de energía renovable del 20% del consumo energético final

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

Objetivo específico 1 – energía	Fomentar una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y gas		
Indicador	Último resultado conocido	Hito	Meta
Número de proyectos que interconectan efectivamente las redes de los Estados miembros y que eliminan cuellos de botella internos	(*)	(*)	(*)

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

Objetivo específico 2 – energía	Aumentar la seguridad del abastecimiento de la Unión		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta
Evolución de la resistencia del sistema	Gas: N-1 (9 Estados miembros no cumplen N-1)	Gas: Toda la UE-27 cumple N-1	Gas: Toda la UE-27 cumple N-1 al 100 %
Seguridad de funcionamiento del sistema	(*)	(*)	(*)
Número de proyectos que permiten la diversificación de fuentes de suministro, suministradores y vías de suministro	3 fuentes principales de suministro de gas para la UE además de gas natural licuado (GNL)		Mínimo de 5 fuentes principales de suministro de gas para la UE además de gas natural licuado (GNL)

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

Objetivo específico 3 – energía	Contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta
Transporte de la energía renovable desde las instalaciones de producción hasta los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento	(*)	(*)	(*)
La suma de las emisiones de CO ₂ evitadas mediante la construcción de los	(*)	(*)	(*)

proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa»			
--	--	--	--

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

Telecomunicaciones:

Objetivo general 1	Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo		
Indicador	Situación actual	Hito 2017	Meta a largo plazo
Volumen de la inversión privada en banda ancha rápida y ultrarrápida de acceso a internet ⁵²			Proyección de la inversión privada entre 2011 y 2020. hasta 50 000 millones EUR (Inversión necesaria hasta 2020: 270 000 millones EUR)
Volumen de la inversión pública y privada en proyectos de interés común de banda ancha rápida y ultrarrápida de acceso a internet financiados por el Mecanismo «Conectar Europa» ⁵³	0	16 400 millones EUR	2020: 45 500 millones EUR ⁵⁴

⁵² Inversiones previstas independientemente del MCE y sin su intervención.

⁵³ Previsiones en caso de utilizar el Mecanismo «Conectar Europa».

⁵⁴ Esto supone una inversión de 6 500 millones EUR del Mecanismo «Conectar Europa» con un efecto multiplicador igual a 7 en la inversión privada y la inversión pública de otras fuentes.

Objetivo específico 1 – energía	Acelerar el despliegue de las redes de banda ancha rápida y ultrarrápida y su adopción		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta
Nivel de cobertura de la banda ancha rápida (≥ 30 Mbs)	Diciembre 2010: 28,7 % de los hogares	2017: 60%	2020: 100%
Porcentaje de abonos a conexiones de banda ancha de más de 100 Mbs	Diciembre 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

Objetivo específico 2 – TIC	Interconexión e interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a dichas redes.		
Indicador	Último resultado conocido	Hito 2017	Meta
Ciudadanos y empresas que utilizan servicios públicos en línea ⁵⁵	2010: 41,2 % de los ciudadanos y 75,7 % de las empresas	2017: 50% de los ciudadanos y 85% de las empresas	2020: 60% de los ciudadanos y 100% de las empresas
Disponibilidad de servicios públicos transfronterizos ⁵⁶	no disponible	80%	2020: 100%

1.4.5. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

El rendimiento del Mecanismo «Conectar Europa» se evaluará en relación con los **indicadores generales de rendimiento** siguientes:

a) La consecución del objetivo general a) se medirá por el volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común, en particular los realizados a través de los

⁵⁵ Medidos como el número de ciudadanos y empresas que utilizan los servicios de la administración electrónica (eGovernment).

⁵⁶ Servicios públicos transfronterizos: este indicador todavía no se puede medir, ya que la lista de servicios está todavía pendiente de definición por los Estados miembros (acción nº 91 de la Agenda Digital, que deberá concluir a finales de 2011).

instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa».

(b) El logro del objetivo general b) se medirá por la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento de la eficiencia energética y la cuota de energías renovables de aquí a 2020. El rendimiento del Mecanismo «Conectar Europa» también se evaluará en relación con los **indicadores específicos sectoriales de rendimiento siguientes**:

1. En el ámbito del transporte:

a) El logro del objetivo específico a) se medirá por el número de conexiones transfronterizas nuevas y mejoradas y de cuellos de botella eliminados de las RTE-T de ferrocarriles y de vías de navegación interior que se han beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

b) La consecución de este objetivo específico b) se medirá por la longitud de las redes ferroviarias convencional y de alta velocidad en la UE-27.

c) La consecución de este objetivo específico c) se medirá por el número de puertos y aeropuertos con accesos ferroviarios.

2. En el ámbito de la energía:

a) La consecución del objetivo específico a) se medirá por el número de proyectos que interconectan de forma efectiva las redes de los Estados miembros y que eliminan cuellos de botella internos.

b) La consecución del objetivo específico b) se medirá por la evolución de la resistencia del sistema y la seguridad de funcionamiento del mismo, así como por la diversificación de las fuentes de suministro, suministradores y vías de suministro;

c) La consecución del objetivo específico c) se medirá por el transporte de energía renovable desde las instalaciones de producción a los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento, por el volumen total de emisiones de CO₂ evitadas gracias a la construcción de proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

3. En el ámbito de las telecomunicaciones:

a) La consecución del objetivo específico a) se medirá por el nivel de cobertura de las redes de banda ancha y ultrarrápidas de banda ancha y por el número de hogares abonados a conexiones de banda ancha de velocidad superior a 100 Mbps.

ii) La consecución del objetivo específico b) se medirá por el porcentaje de ciudadanos y empresas que utilicen servicios públicos en línea y por la disponibilidad transfronteriza de esos servicios.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

Véase el apartado sobre necesidades en la exposición de motivos

Población objetivo: Toda la de la UE.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (véase asimismo el punto 2.3 de la exposición de motivos)

El 29 de junio de 2011, la Comisión adoptó la Comunicación «Un presupuesto para Europa 2020» (Comunicación del marco financiero plurianual) que es su principal posición en relación con las finanzas de la Unión para los años 2014 a 2020 y se centra en la financiación prioritaria por parte de la UE que aporta valor añadido real para los ciudadanos. Por consiguiente, los programas e instrumentos que se incluyen en la presente propuesta de MFP ("marco financiero plurianual") han sido rediseñados para garantizar que sus resultados e impactos hagan avanzar las prioridades estratégicas más importantes de la UE. En particular, el MFP se ha modernizado reasignando recursos a los ámbitos prioritarios, uno de los cuales es la infraestructura paneuropea.

La Comunicación MFP ha puesto de relieve que un mercado interior plenamente funcional necesita una infraestructura moderna de alto rendimiento que conecte Europa, especialmente en los campos del transporte, la energía y las TIC. Esto exige inversiones considerables, tanto del sector público como del privado.

Se estima que se necesitan unos 200 000 millones de euros para completar las redes transeuropeas de la energía solamente en lo que se refiere a la infraestructura de transmisión, son necesarias inversiones de 500 000 millones de euros en la red transeuropea de transporte y de más de 250 000 millones de euros en las TIC para el período entre 2014 y 2020.

Si bien reconoce que el mercado puede y debe proporcionar la mayor parte de las inversiones necesarias, la Comunicación MFP hace hincapié en el valor añadido de la Unión para obtener financiación para los proyectos transfronterizos paneuropeos que comunican el centro con la periferia en beneficio de todos. No obstante, la experiencia muestra que los presupuestos nacionales nunca darán la prioridad necesaria a las inversiones transfronterizas pluriestatales destinadas a dotar al Mercado Único de las infraestructuras que necesita. Además, como consecuencia de la crisis económica y financiera, las limitaciones de las fuentes de financiación privadas y públicas han sembrado un grado importante de incertidumbre sobre la medida en que se lograrían las inversiones necesarias. En particular, es probable que resulten más afectados los proyectos de relevancia transeuropea, que exigen inversiones especialmente altas y a largo plazo debido a su elevada complejidad técnica inherente, así como a las necesidades de coordinación transfronteriza. Para llenar el hueco, es necesario encontrar soluciones complementarias para liberar capital privado y restaurar flujos estables de financiación a través del mercado de capitales y bancario. Los fondos de la UE deben acompañar la dinámica del mercado, antes proporcionando incentivos que sustituyendo la participación del mercado en la financiación de infraestructura. En particular, como también ha puesto de relieve la Comunicación sobre la revisión del presupuesto, el presupuesto de la UE estaría mejor situado para colmar los déficit dejados por los Estados miembros.

A este fin, el Mecanismo «Conectar Europa» proporcionará financiación de la UE para proyectos con un valor añadido real para la UE, en particular, los proyectos transfronterizos, los proyectos para resolver cuellos de botella, o los proyectos que aportan beneficios para toda la UE.

A la vista de la magnitud de las inversiones necesarias, los instrumentos de financiación de la UE, en particular los innovadores, contribuirán a lograr la necesaria participación del sector privado para acelerar el desarrollo de la infraestructura paneuropea.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

En el marco financiero plurianual de 2007-2013 varios programas proporcionaron financiación para infraestructura en el campo del transporte, la energía y las telecomunicaciones, entre otros, el programa RTE-T, el programa RTE-E, PIC TIC, Fondo de Cohesión, FEDER, el Programa Energético Europeo para la Recuperación, y Marco Polo.

Las evaluaciones ex post de estos programas han puesto de manifiesto que, en estos tres sectores, el apoyo financiero proporcionado por la UE ha desempeñado una importante función de apoyo estimulando el desarrollo de infraestructura. No obstante, dichas evaluaciones pusieron también de manifiesto que las antiguas políticas de financiación de las RTE no bastaban para corregir los fallos reglamentarios y del mercado que determinan la situación actual, ni tampoco para obtener una mayor rentabilidad.

El desarrollo de la infraestructura ha adolecido de la fragmentación de los programas y de los instrumentos de financiación, así como de la heterogeneidad considerable de las condiciones de financiación actuales, tanto transversalmente como dentro de cada uno de los tres sectores de infraestructura, lo que da lugar a solapamientos, a déficit de financiación, y a un aprovechamiento insuficiente de las sinergias. Las diferentes normas de admisibilidad y de gestión, objetivos solapados, y prioridades escasamente coordinadas o descoordinadas complican la ejecución y reducen la eficiencia de la asistencia financiera. La disponibilidad de fuentes de financiación diferentes dentro de los mismos sectores da pie a la presentación de la propuesta de proyecto a múltiples programas para tratar de obtener financiación en alguno de ellos.

Además, el apoyo a infraestructura de ámbito europeo en los sectores de que se trata podría mejorarse:

- centrandose los esfuerzos en proyectos con un valor añadido real para la UE, en particular los proyectos transfronterizos, los proyectos que resuelven cuellos de botella, o los proyectos que aportan beneficios a toda la UE aprovechando las sinergias de dos o tres sectores;
- aumentando el efecto multiplicador de la financiación de la UE: los porcentajes efectivos de cofinanciación son frecuentemente demasiado bajos para catalizar el desarrollo de proyectos;

- fomentando una mayor participación del sector privado mediante, además de las subvenciones, el uso de instrumentos financieros como el Mecanismo de Financiación del Riesgo Compartido, que ha resultado ser muy eficiente y eficaz;

- simplificando las normas y procedimientos de financiación.

El Mecanismo «Conectar Europa» agrega instrumentos financieros para los tres sectores, lo que permite resolver mejor las carencias debidas a la fragmentación anteriormente mencionadas, define claramente las prioridades de financiación, propone porcentajes de financiación más adecuados y amplía la gama de instrumentos de financiación con otros nuevos para fomentar una mayor participación del sector financiero privado.

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes*

Coherencia interna del Mecanismo «Conectar Europa»:

El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» tiene que buscar un equilibrio entre, por una parte, la necesidad de simplificar y armonizar las normas y condiciones de financiación y, por otra, la de respetar los objetivos estratégicos específicos sectoriales.

El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» define las condiciones, los métodos y los procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas, para las que se adoptarán orientaciones específicas sectoriales en forma de reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo.

Se ha respetado la coherencia total con el Reglamento Financiero actual y con el futuro. Las excepciones están previstas en la legislación.

Sinergia con otros instrumentos pertinentes:

La iniciativa propuesta es plenamente coherente con la Comunicación del Marco Financiero Plurianual de 2011 y sus documentos anexos. La Estrategia Europa 2020, la Revisión Presupuestaria de la UE, el Acta del Mercado Único y la Comunicación de MFP proporcionan el contexto para la iniciativa propuesta, cuyos objetivos reflejan los de las políticas horizontales anteriormente mencionadas. El Fondo de Cohesión y el FEDER continuarán estando disponibles para financiar infraestructuras de transporte de las redes central y global, TIC, y redes de distribución de energía gestionadas de forma descentralizada.

1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

- - X Propuesta/iniciativa en vigor desde el 1.1.2014 hasta el 31.12.2020
- - X Incidencia financiera desde 2011 hasta 2014

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

- Ejecución: fase de puesta en marcha de AAAA a AAAA,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)⁵⁷

X **Gestión centralizada directa** a cargo de la Comisión

X **Gestión centralizada indirecta** mediante delegación de las tareas de ejecución en:

- - X agencias ejecutivas
- - X organismos creados por las Comunidades⁵⁸
- - X organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público
- personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea y que estén identificadas en el acto de base pertinente a efectos de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento Financiero

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión descentralizada con terceros países

X **Gestión conjunta** con organizaciones internacionales (**especifique**)

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

Las subvenciones (para todos o algunos sectores, pendientes de decisiones futuras) serán ejecutadas por las agencias ejecutivas existentes o futuras.

Podrán encomendarse otras tareas al BEI, al FEI, a otras instituciones financieras u organizaciones internacionales (por ejemplo, Eurocontrol), a organismos con misión de servicio público, o a los

⁵⁷ Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento financiero.

mencionados en el artículo 185 del Reglamento Financiero, (p.ej., la ACER) (artículos 200 y 201 del RF revisado).

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes **Especifíquense la frecuencia y las condiciones.**

El seguimiento del programa en curso se hará a través de una evaluación intermedia del Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» que incluirá un análisis de eficacia. Además, se efectuarán revisiones intermedias de los programas de trabajo plurianuales.

Se llevará a cabo una evaluación ex post en estrecha colaboración con los Estados miembros y los beneficiarios examinarán a eficacia y eficiencia del Mecanismo «Conectar Europa» y su impacto en la cohesión económica, social y territorial, así como su contribución a las prioridades de la Unión en materia de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo.

La propuesta del Mecanismo «Conectar Europa» también prevé la posibilidad de proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos, así como del impacto de su ejecución, a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

A nivel de las acciones, los beneficiarios presentarán periódicamente y de conformidad con las cláusulas de los acuerdos o decisiones, informes sobre las acciones que deban ejecutarse. El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» prevé asimismo la posibilidad de solicitar a los Estados miembros que efectúen evaluaciones de acciones y de los proyectos relacionados.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. *Riesgo(s) definido(s)*

- retrasos en la ejecución de los proyectos
- posible mala gestión de la asistencia financiera de la UE por los beneficiarios
- asimilación insuficiente por el mercado de los instrumentos financieros
- cambio de las condiciones del mercado con el tiempo

2.2.2. *Método(s) de control previsto(s)*

El Mecanismo «Conectar Europa» se implementará principalmente a través de gestión centralizada directa e indirecta por la Comisión. Podrán preverse casos de gestión conjunta. En lo que se refiere a las subvenciones, los principales elementos del sistema de control interno son los procedimientos de selección y evaluación de las propuestas de subvención (controles *ex ante*) y los controles técnicos y de las transacciones financieras durante la gestión de los proyectos sobre la base de los informes y auditorías *ex post* de los beneficiarios.

En lo que se refiere a los métodos de control de las subvenciones, no están previstos grandes cambios. Nuestra estimación es que el Mecanismo «Conectar Europa» presentará

características de riesgo comparables y que se aplicará una estrategia de control similar. Estimamos por tanto que el nivel probable de no conformidad sea semejante a la experiencia de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte en materia de gestión de proyectos RTE-T, a saber:

El método de muestreo empleado para los controles es en parte aleatorio, y en parte basado en el riesgo. Los márgenes de error detectados (ajustes financieros recomendados en % de los pagos efectuados) fueron inferiores a 1 % en 2009 y 2010. Hasta cierto punto, esto se puede explicar por la puesta en común de conocimientos con el circuito financiero *ex ante* (sesión dedicada a lo aprendido de las auditorías de 2008 y 2009 y de las técnicas de prevención de fraudes). Debido a la dimensión reducida de la muestra y al método combinado aleatorio/riesgo, los márgenes de error no pueden sin embargo extrapolarse a todos los proyectos gestionados por la Agencia Ejecutiva de la RTE-T.

Los acuerdos y decisiones para la realización de las acciones en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» preverán la supervisión y el control financiero por la Comisión o cualquier representante autorizado de esta, así como las auditorías por el Tribunal de Cuentas y las verificaciones in situ a cargo de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), con arreglo a las procedimientos establecidos en el Reglamento (Euratom, CE) n° 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 y en el Reglamento (CE) n° 1073/1999 1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

En lo que respecta a la aplicación de los instrumentos financieros, cualquier acuerdo con una entidad que se haya visto confiada tareas, o con otras instituciones financieras interesadas, preverá expresamente que la Comisión y el Tribunal de Cuentas ejercerán sus competencias de control, mediante verificación de documentos, inspección in situ, y en información, aun la almacenada en soportes electrónicos, sobre todos los terceros que hubieren percibido fondos de la Unión.

2.2.3. Naturaleza e intensidad de los controles

Resumen de los controles	Importe en MEUR	Número de beneficiarios: transacciones (% del total)	Profundidad del control * (evaluación 1-4)	Cobertura (% del valor)
Gestión de las acciones desde la evaluación hasta las auditorías <i>ex post</i>	371**	1) monitorización global de todos los proyectos: 100%	1	100%
		2) auditoría de proyectos seleccionados: 5%	4	10%

(**) aproximación basada en los siguientes 9,9 MEUR x 7 x 6 donde:

- 9,9 MEUR corresponden a los costes administrativos anuales de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para 8 000 MEUR de créditos operativos.

- 7 corresponde al número de años del MFP
- 6 corresponde al multiplicador que permite obtener la dotación para el MCE de 50 000 MEUR

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

La Comisión garantizará velará por que, en la ejecución de las acciones financiadas en el marco del presente Reglamento, se protejan los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilícitas, así como mediante controles eficaces y la recuperación de los importes pagados indebidamente y, si se detectan irregularidades, mediante la aplicación de sanciones efectivas, proporcionales y disuasorias, con arreglo al Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 del Consejo, al Reglamento (CE, Euratom) n° 2185/96 del Consejo y al Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.

La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas tendrán la competencia de efectuar auditorías, documentales e in situ, de todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada a efectuar controles e inspecciones in situ de los operadores económicos interesados directa o indirectamente por dicha financiación de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 con vistas a determinar si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión Europea en lo que respecta a un convenio de subvención o decisión de subvención, o a un contrato de financiación por la Unión.

Las DG INFSO, MOVE y ENER han adoptado o adoptarán a más tardar en 2013 estrategias antifraude y planes de acción conexos a nivel de la DG que cubran todo el ciclo del gasto, teniendo en cuenta la proporcionalidad y la relación coste-beneficio de las medidas que se vayan a implementar y previendo una evaluación de los riesgos del programa.

Las tres Direcciones Generales garantizarán que su enfoque de la gestión de los riesgos de fraude esté orientada a la identificación de los ámbitos en que existen riesgos de fraude, teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios sectorial por DG y con la ayuda de la labor de la OLAF en materia de prevención de fraudes y análisis de riesgos.

Los contratos de subvención y los contratos públicos se basarán en modelos normalizados en los que constarán las medidas antifraude generalmente aplicables.

Se organizarán cursillos de formación sobre gestión de las subvenciones para el personal que tramita los proyectos.

En lo que se refiere a los instrumentos financieros, las instituciones financieras que intervengan en la ejecución de operaciones financieras realizadas con un instrumento financiero deberán cumplir las normas aplicables en materia de prevención del blanqueo de capitales y la lucha contra el terrorismo. No podrán estar establecidas en territorios cuyas

jurisdicciones no cooperen con la Unión en lo que se refiere a la aplicación de las normas fiscales acordadas a nivel internacional.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

(en precios corrientes)

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias de gasto existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número Descripción: Red Transeuropea de Transporte	CD/CND ⁽⁵⁹⁾	de países de la AELC ⁶⁰	de países candidatos ⁶¹	de terceros países	a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero
1	06 03 03	Diferencia	NO	NO	NO	NO
1	06 01 04 31	CND	NO	NO	NO	NO
Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número Descripción: Redes transeuropeas de energía	CD/CND ⁽⁶²⁾	de países de la AELC ⁶³	de países candidatos ⁶⁴	de terceros países	a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero
1	32 03 02 (RTE-E)	CD/	NO	NO	NO	NO
1	32 01 04 XX	CND	NO	NO	NO	NO
Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países	de países	de	a efectos del artículo

⁵⁹ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁰ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶¹ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

⁶² CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶³ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶⁴ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

	Descripción: Programa Marco para la Innovación y la Competitividad (PIC) – Programa de Apoyo de la Política en materia de TIC	⁽⁶⁵⁾	de la AELC ⁶⁶	candidatos ⁶⁷	terceros países	18.1.a bis) del Reglamento Financiero
1	09 03 XX	CD/	NO	NO	NO	NO
1	09 01 04 XX	CND	NO	NO	NO	NO
Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número Descripción: Fondo de Cohesión	CD/CND ⁽⁶⁸⁾	de países de la AELC ⁶⁹	de países candidatos ⁷⁰	de terceros países	a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero
1	13 04 02	CD/	NO	NO	NO	NO
1	13 01 04 XX	CND	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

En una fase posterior se decidirá la conveniencia de establecer una rúbrica presupuestaria exclusiva para el Mecanismo «Conectar Europa».

⁶⁵ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁶ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶⁷ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

⁶⁸ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷⁰ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

Millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del Marco Financiero Plurianual:	Número 1	Título: Crecimiento inteligente e inclusivo
---	-------------	---

DG: MOVE			Año N ⁷¹ 2014	Año N+1 2015	Año N+2 2016	Año N+3 2017	Año N+4 2018	Año N+5 2019	Año N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Créditos de operaciones											
Número de línea presupuestaria 06 03 03	Compromisos	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Pagos	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Créditos de carácter administrativo financiados por la dotación de determinados programas operativos ⁷²											
Número de línea presupuestaria 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
TOTAL de los créditos de la DG MOVE	Compromisos	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Pagos	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

(*) Estas cifras se refieren a la subvención a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T y cubren la gestión de la parte del transporte del MCE y la extinción del apoyo financiero a proyectos de interés común de la red transeuropea de transporte de programas anteriores. Resultan del supuesto de una cartera de 500 proyectos.

⁷¹ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷² Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

DG: REGIO			Año N ⁷³	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Año N+4	Año N+5	Año N+6	> 2020	TO
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
• Créditos de operaciones											
Número de línea presupuestaria 13 04 02	Compromisos	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Pagos	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Créditos de carácter administrativo financiados por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁴											
Número de línea presupuestaria 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		
TOTAL de los créditos de la DG REGIO	Compromisos	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Pagos	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Importe adicional para cubrir la subvención asignada a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T (deberá crearse una nueva línea presupuestaria) en el supuesto de que estos importes serán delegados a dicha agencia. Las normas aplicables en virtud del presente Reglamento a las redes transeuropeas de transporte serán asimismo de aplicación. Podrán lanzarse convocatorias específicas de presentación de propuestas de proyectos de implantación de la red principal en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión. Resultan del supuesto de una cartera de unos 160 proyectos.

⁷³ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁴ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

DG: ENER			Year N ⁷⁵ 2014	Year N+1 2015	Year N+2 2016	Year N+3 2017	Year N+4 2018	Year N+5 2019	Year N+6 2020	> 2020	TOT.
• Créditos de operaciones											
Número de línea presupuestaria 32 03 02	Compromisos	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034
	Pagos	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034
Créditos de carácter administrativo financiados por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁶											
Número de línea presupuestaria 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	1
TOTAL de los créditos de la DG ENER	Compromisos	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1
	Pagos	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1

(***) Estos créditos incluyen los gastos de los coordinadores de la UE. Además, a reserva de una nueva decisión, la ACER puede ser llamada a ejecutar tareas definidas en las disposiciones del Reglamento relativo a las orientaciones para la infraestructura energética transeuropea.

⁷⁵ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁶ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

DG: INFSO			Año N ⁷⁷ 2014	Año N+1 2015	Año N+2 2016	Año N+3 2017	Año N+4 2018	Año N+5 2019	Año N+6 2020	> 2020	TO
• Créditos de operaciones											
Número de línea presupuestaria 0903XX	Compromisos	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Pagos	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Créditos de carácter administrativo financiados por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁸											
Número de línea presupuestaria 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
TOTAL de los créditos de la DG INFSO	Compromisos	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Pagos	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• TOTAL de los créditos de operaciones (*)	Compromisos	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54	
	Pagos	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54	
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (*)			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946

⁷⁷ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁸ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la implementación de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 (*) del Marco Financiero Plurianual	Compromisos	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00
	Pagos	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

(*) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

• TOTAL de los créditos de operaciones (*)	Compromisos	(4)	5613,72	6376,22	7169,12	7999,62	8878,62	9771,12	10730,9		56539,3
			2	2	2	2	2	2	22	0,000	54
	Pagos	(5)		4672,18	5839,72	6532,38	6963,86	7744,84	8730,38	15149,	56539,3
			906,542	5	2	2	2	2	2	44	54
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (**)		(6)									
			23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 (**) del Marco Financiero Plurianual	Compromisos	=4+ 6	5637,00	6403,30	7196,90	8028,30	8908,10	9801,50	10761,6	0,000	56736,7
			0	0	0	0	0	0	00		00
	Pagos	=5+ 6									
				4699,26	5867,50	6561,06	6993,34	7775,22	8761,06	15149,	56736,7
			929,820	3	0	0	0	0	0	437	00

(**) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica: (no aplicable)

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)									
	Pagos	(5)									
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)									
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del Marco Financiero Plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6									
	Pagos	=5+ 6									

Rúbrica del Marco Financiero Plurianual:	5	«Gastos administrativos»
---	----------	--------------------------

Millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
DG: MOVE									
• Recursos humanos		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Otros gastos administrativos		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
TOTAL DG MOVE	Créditos	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
DG: ENER (*)									
• Recursos humanos		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Otros gastos administrativos		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
TOTAL DG ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
DG: INFSO (*)									
• Recursos humanos		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Otros gastos administrativos		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
TOTAL DG INFSO	Créditos	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) La DG ENER y la DG INFSO también prevén externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

TOTAL de los créditos	(Total de los compromisos)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
------------------------------	----------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

para la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	= Total de los pagos)								
---	-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2014 ⁷⁹	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 (*) del Marco Financiero Plurianual	Compromisos	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Pagos	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

		Año 2014 ⁸⁰	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 (**) del Marco Financiero Plurianual	Compromisos	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Pagos	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

⁷⁹ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁸⁰ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

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

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquens
e los
objetivos y
los
resultados

Año
2014

Año
2015

Año
2016

Año
2017

Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la
duración de la incidencia (véase el punto 1.6)

TOTAL

RESULTADOS

Indíquens e los objetivos y los resultados	Tipo de resultados ⁸¹	Coste medio del resultado	Año 2014		Año 2015		Año 2016		Año 2017		Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)				Número total de resultados	Coste
			Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste								

OBJETIVOS ESPECÍFICOS⁸² redes de transporte

- Resultado Se prevé que contribuya a la financiación de un total de 150 000 millones EUR de inversiones del total de 237 618,21 EUR de las inversiones estimadas establecidas en la lista de proyectos predeterminados de infraestructuras de transporte en la Parte 1 del anexo del Reglamento sobre el MCE.

It is expected to contribute to the financing of a total of EUR 150 bn of investments out of the estimated investments of EUR **237.618,21 million set out in the list of pre-identified transport infrastructure projects in Part 1 of the Annex to the CEF Regulation.**

- 2 256,9 millones EUR de financiación concedida por la UE a través de instrumentos financieros movilizarán 40 000 millones de EUR de inversiones,
- 11 238,3 millones EUR de financiación de la UE del fondo de cohesión movilizarán 11 500 millones EUR de inversiones.
- los restantes 22 230,5 millones EUR de financiación de la UE movilizarán 98 500 millones EUR de inversiones (sobre la base de un porcentaje de cofinanciación del 20%).
- the remaining EUR 22 230,5 million of EU funding will leverage €98.5 bn of investments (based on an average co-funding rate of 20%).

⁸¹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (p. ej., número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁸² Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

en millones de EUR

**Inversiones estimadas para los proyectos
predeterminados enumerados en la parte 1 del
anexo del Reglamento MCE**

Prioridades horizontales	47.500,00
<i>de las cuales SESAR</i>	30.000,00
1. Corredor Adriático-Báltico	13.353,20
2. Varsovia – Berlín – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5.673,00
3. Corredor Mediterráneo	37.690,00
4. Hamburgo – Rostock – Burgas/frontera turca – Pireo – Lefkosia	8.037,60
5. Helsinki - La Valeta	31.936,00
6. Génova – Rotterdam	15.622,50
7. Lisboa - Estrasburgo	17.170,00
8. Dublín – Londres – París – Bruselas	4.582,00
9. Ámsterdam – Basilea/Lyon – Marsella	12.551,30
10. Corredor Sena – Danubio	15.939,40
Otros tramos de la red principal	27.563,21

Total

237.618,21

Las cifras exactas por corredor se facilitarán durante la planificación y ejecución del programa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS redes de energía

- Implementación de los 11 corredores y áreas prioritarios a
Resultado 940 514 millones de EUR por corredor de media

OBJETIVOS ESPECÍFICOS redes de transporte⁸³

- Infraestructuras de servicios digitales desarrolladas e implantadas en toda Europa

Está prevista la concesión de ayuda financiera a través del MCE a las siguientes infraestructuras de servicios digitales:

2446,000

- Identificación y autenticación electrónica segura interoperable en toda Europa
- Plataforma central europea de interconexión de los registros mercantiles europeos
- Procedimientos electrónicos de creación y gestión de empresas en otro país europeo
- Servicios de contratación electrónica transfronterizos interoperables
- Servicios transfronterizos e interoperables de justicia en línea
- Servicios públicos transfronterizos de sanidad electrónica

⁸³ El reparto definitivo de los recursos presupuestarios gastados a través de instrumentos financieros y subvenciones dependerá de la adopción de los instrumentos financieros por el mercado.

-	Miles de	0.18	182	321,00	357	627,800	554	974,60	6269	1101,400	80	1411,20	927	1630	111	1955,000	456	8021,000
Resultado	hogares conectados a internet de banda ancha		7	0	3		7	0			31	0	6	,000	26		49	

Subtotal objetivo específico Telecomunicaciones		679,0 00		843,800		1 302,600		1 621,400		734,20 0		2 003,00 0		2 284,000		10 468,000
COSTE TOTAL																56 539,354

--

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

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

Millones EUR (al tercer decimal)

DG MOVE	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual								
Recursos humanos	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Otros gastos administrativos	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁴ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de naturaleza administrativa 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Otros gastos de naturaleza administrativa 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 (**) del Marco Financiero Plurianual	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

⁸⁴ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL MOVE (**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
TOTAL MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) En el supuesto de que las partes Transporte y Fondo de Cohesión del MCE se deleguen a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T.

(**) Excluido el Fondo de Cohesión 13 01 04 XX

Millones EUR (al tercer decimal)

DG ENER	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
RÚBRICA 5 (*) del Marco Financiero Plurianual								
Recursos humanos	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Otros gastos administrativos	<i>0,171</i>	<i>0,171</i>	<i>0,171</i>	<i>0,471</i>	<i>0,171</i>	<i>0,171</i>	<i>0,471</i>	<i>1,797</i>
Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁵ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
TOTAL ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) La DG ENER prevé externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

(**) Estos créditos incluyen los gastos de los coordinadores de la UE. Además, a reserva de una nueva decisión, la ACER puede ser llamada a ejecutar tareas definidas en las disposiciones del Reglamento relativo a las orientaciones para la infraestructura energética transeuropea.

⁸⁵ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

Millones EUR (al tercer decimal)

DG INFSO	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
RÚBRICA 5 (*) del Marco Financiero Plurianual								
Recursos humanos	11 117	12 451	14 484	15 310	16 263	17 025	17 279	103 929
Otros gastos administrativos	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁶ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
TOTAL INFSO	13 317	14 861	17 104	18 140	19 303	20 275	20 539	123 539

(*) La DG INFSO prevé externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

TOTAL créditos de carácter administrativo de la rúbrica 5 del MFP	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
TOTAL créditos de carácter administrativo fuera de la rúbrica 5 del MFP (*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
TOTAL créditos de carácter administrativo fuera	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

de la rúbrica 5 del MFP (*)								
TOTAL de los créditos de carácter administrativo (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
TOTAL de los créditos de carácter administrativo	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) Excluido el Fondo de Cohesión 13 01 04 XX

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

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

Estimaciones expresadas en unidades de equivalente a jornada completa

<i>DG MOVE</i>	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)							
06 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
06 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: FTE)⁸⁷							
06 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)							
XX 01 04 aa ⁸⁸							
06 01 05 02 (AC, END, INT – Investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
TOTAL MOVE	40	43	46	49	51	51	51

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

⁸⁷ AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁸⁸ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Elaboración de políticas y estrategias, gestión y control del programa, selección de proyectos, coordinación y enlace con todas las partes interesadas a nivel del programa (ministerios, otras DG, instituciones europeas, bancos internacionales (como el BEI), supervisión y control de las agencias asociadas (personal externo).
Personal externo	Gestión del sistema de información TENtec: Recogida de datos técnicos, financieros y geográficos para el análisis, la gestión y la toma de decisiones sobre el programa.

Estimaciones expresadas en unidades de equivalente a jornada completa

DG ENER		Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)								
32 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión)		34	39	45	45	45	46	46
XX 01 01 02 (Delegaciones)								
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)								
10 01 05 01 (Investigación directa)								
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁸⁹								
32 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global)		17	20	22	25	25	26	26
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)								
XX 01 04 aa ⁹⁰	- en la sede ⁹¹							
	- en las delegaciones							
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; Investigación indirecta)								
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especificuense)								
TOTAL ENER		51	59	67	70	70	72	72

⁸⁹ AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁹⁰ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁹¹ Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<ul style="list-style-type: none">- Apoyo a foros regionales y temáticos en la identificación de proyectos de interés común- Proceso de selección- Gestión financiera de los proyectos- Gestión financiera y de proyectos- Evaluaciones
Personal externo	<ul style="list-style-type: none">- Apoyo a foros regionales y temáticos en la identificación de proyectos de interés común- Proceso de selección- Gestión financiera de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán financiación- Gestión financiera y de proyectos- Evaluaciones

DG INFSO	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)							
09 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁹²							
09 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)							
XX 01 04 aa ⁹³	- en la sede ⁹⁴						
	- en las delegaciones						
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; Investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificuense)							
TOTAL	92	103	120	127	135	141	143

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Coordinación de las políticas y estrategias, gestión del programa, gestión de proyectos y subvenciones						
Personal externo	Gestión de proyectos y de subvenciones						
Total de las necesidades estimadas de recursos humanos	183	205	233	246	256	264	266

⁹² AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁹³ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁹⁴ Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual 2014-2020*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el Marco Financiero Plurianual 2014-2020
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del Marco Financiero Plurianual

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes

No aplicable

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual⁹⁵.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes

No aplicable

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especifíquese el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁹⁵ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

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

Millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁹⁶							
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantas columnas como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			
Artículo									

En el caso de los ingresos diversos «afectados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercuta(n)

a determinar (los ingresos generados por los instrumentos financieros serán reutilizados durante el período de vida del programa y se contabilizarán como ingresos juntamente con el importe principal al final del programa.)

Precísese el método de cálculo del efecto sobre los ingresos.

⁹⁶ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.