

Miércoles, 17 de abril de 2019

P8_TA(2019)0420

Mecanismo «Conectar Europa» ***I

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2019, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (COM(2018)0438 — C8-0255/2018 — 2018/0228(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(2021/C 158/67)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2018)0438),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y los artículos 172 y 194 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0255/2018),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 19 de septiembre de 2018 ⁽¹⁾,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 10 de octubre de 2018 ⁽²⁾,
 - Vista la carta de su Presidente a los presidentes de las comisiones parlamentarias, de 25 de enero de 2019, en la que se expone el enfoque del Parlamento sobre los programas sectoriales del marco financiero plurianual (MFP) posterior a 2020,
 - Vista la carta del Consejo al Presidente del Parlamento Europeo, de 1 de abril de 2019, en la que se confirma la interpretación común alcanzada entre los colegisladores durante las negociaciones,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistas las deliberaciones conjuntas de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo de conformidad con el artículo 55 del Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo, y las opiniones de la Comisión de Asuntos Exteriores, de la Comisión de Presupuestos, de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, y de la Comisión de Desarrollo Regional (A8-0409/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación ⁽³⁾;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

⁽¹⁾ DO C 440 de 6.12.2018, p. 191.

⁽²⁾ DO C 461 de 21.12.2018, p. 173.

⁽³⁾ La presente Posición sustituye a las enmiendas aprobadas el 12 de diciembre de 2018 (Textos Aprobados, P8_TA(2018)0517).

Miércoles, 17 de abril de 2019

P8_TC1-COD(2018)0228

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 17 de abril de 2019 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2019/... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de estimular la creación de empleo y **respetar los compromisos de descarbonización a largo plazo**, la Unión necesita infraestructuras modernas y **multimodales** de alto rendimiento en los sectores del transporte, **digital** y de la energía que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todas sus regiones, **incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas, montañosas y poco pobladas**. Esas conexiones deben contribuir a mejorar la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales. Las redes transeuropeas deben facilitar las conexiones transfronterizas, promover una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuir a una economía social de mercado más competitiva y **sostenible** y a la lucha contra el cambio climático.
- (2) El Mecanismo «Conectar Europa» (en adelante, «el Programa») persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica. El Programa debe maximizar las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía, aumentando así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo una optimización de los costes de ejecución.
- (3) El Programa debe **contribuir también a la acción de la Unión contra** el cambio climático, **respaldar** proyectos que sean sostenibles desde el punto de vista ambiental y social, y, en su caso, actuaciones de mitigación del cambio climático y de adaptación a él. En concreto, debe reforzarse la contribución del Programa a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París, los objetivos en materia de clima y energía propuestos para 2030 y el objetivo de descarbonización a largo plazo.
- (3 bis) **El Programa debe garantizar un alto nivel de transparencia y garantizar la consulta pública de conformidad con la legislación nacional y de la Unión aplicable.**
- (4) Como reflejo de la importancia que reviste la lucha contra el cambio climático de acuerdo con los compromisos de la Unión de aplicar el Acuerdo de París y el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el presente Reglamento debe integrar, por tanto, la acción por el clima y procurar la consecución del objetivo global de que el 25 % de los gastos presupuestarios de la UE contribuyan a los objetivos climáticos ⁽⁴⁾. Las acciones del presente Programa **deben** aportar el 60 % de la dotación financiera global del Programa a objetivos climáticos, sobre la base, entre otros, de los siguientes marcadores

⁽¹⁾ DO C 440 de 6.12.2018, p. 191.

⁽²⁾ DO C 461 de 21.12.2018, p. 173.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 17 de abril de 2019. Las partes subrayadas del texto no han sido objeto de acuerdo en el marco de negociaciones interinstitucionales.

⁽⁴⁾ COM(2018)0321, página 13.

Miércoles, 17 de abril de 2019

de Río: i) el 100 % para los gastos relativos a infraestructuras ferroviarias, **infraestructuras de carga**, combustibles alternativos **y sostenibles**, transporte urbano limpio, transporte de electricidad, almacenamiento de electricidad, redes inteligentes, transporte de CO₂ y energías renovables; ii) el 40 % para vías navegables interiores y transporte multimodal, e infraestructuras de gas, si con ello se posibilita un mayor uso del hidrógeno o el biometano renovables. Durante la preparación y ejecución del Programa se determinarán las acciones pertinentes, que se examinarán de nuevo en el contexto de las evaluaciones y revisiones correspondientes. Con el fin de evitar que las infraestructuras sean vulnerables a posibles efectos a largo plazo debidos al cambio climático y para garantizar que el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de los proyectos se incluye en la evaluación económica de estos, procede que los proyectos respaldados por el Programa incorporen, en su caso, medidas de reducción del impacto del cambio climático, con arreglo a unas orientaciones de la Comisión que sean coherentes con las que haya elaborado para otros programas de la Unión.

- (5) Con el objetivo de cumplir las obligaciones informativas establecidas en el artículo 11, letra c), de la Directiva (UE) 2016/2284, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE, con respecto a la utilización de los fondos de la Unión para respaldar las medidas adoptadas con el fin de cumplir los objetivos de esa Directiva, procede efectuar un seguimiento de los gastos vinculados a la reducción de las emisiones o de los contaminantes atmosféricos en virtud de esa Directiva.
- (6) Un objetivo importante de este Programa es lograr un incremento de las sinergias y de la **complementariedad** entre los **sectores** digital, del transporte y de la energía. A tal fin, el Programa debe contemplar la adopción de programas de trabajo que puedan abordar ámbitos de intervención específicos, por ejemplo en lo que se refiere a la movilidad conectada y automatizada o los combustibles **sostenibles** alternativos. **Permitir la comunicación digital puede ser uno de los elementos de un proyecto de interés común en el ámbito de la energía y del transporte.** Además, el Programa debe permitir, en cada sector, que puedan considerarse admisibles algunos componentes **sinérgicos** de otro sector, cuando tal enfoque aumente el beneficio socioeconómico de la inversión. Conviene incentivar las sinergias entre sectores mediante los criterios de adjudicación que se utilicen para la selección de las medidas, **así como en términos de refuerzo de la cofinanciación.**
- (7) Las orientaciones para la red transeuropea de transporte (RTE-T) establecidas en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ (en adelante, «las orientaciones para la RTE-T») determinan la infraestructura de la RTE-T, especifican los requisitos que esta debe cumplir y dictan las medidas para su aplicación. Las orientaciones prevén en particular la finalización de la red básica a más tardar en 2030 con la creación de nuevas infraestructuras y la mejora y la modernización sustanciales de las ya existentes, **a fin de garantizar la continuidad de la red.**
- (7 bis) **Las medidas que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común en el sector del transporte, financiados por el Programa, deben basarse en la complementariedad de todos los modos de transporte para proporcionar redes eficientes, interconectadas y multimodales a fin de garantizar la conectividad en toda la Unión. Se han de incluir las carreteras de los Estados miembros que todavía tienen que hacer frente a importantes necesidades de inversión para completar su red principal de carreteras.**
- (8) Para alcanzar los objetivos establecidos en las orientaciones de la RTE-T, es necesario apoyar con carácter prioritario **los proyectos en curso de la RTE-T**, así como los enlaces transfronterizos, los enlaces pendientes, y velar, en su caso, por que las acciones subvencionadas sean coherentes con los planes de trabajo de los corredores elaborados con arreglo al artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y al desarrollo global de la red en lo tocante a rendimiento e interoperabilidad.
- (8 bis) **En particular, el despliegue total del sistema europeo de gestión del transporte ferroviario en la red básica de aquí a 2030, previsto en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, exige reforzar el apoyo a escala europea e incentivar la participación de los inversores privados.**
- (8 ter) **La conexión de los aeropuertos a la red de la RTE-T es una importante condición previa para completar con éxito la red básica de la RTE-T y garantizar una intermodalidad efectiva. Así pues, es necesario dar prioridad a la conexión de los aeropuertos a la red básica de la RTE-T cuando no exista.**

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

- (8 quater) *La ejecución de acciones transfronterizas requiere un importante esfuerzo de integración entre las fases de planificación y ejecución. Esta integración puede demostrarse por medios como los que se indican a continuación, sin que deba presuponerse ningún orden de prioridad entre ellos: establecimiento de una única empresa para el proyecto, una estructura de gobernanza conjunta, una empresa conjunta, un marco jurídico bilateral, un acto de ejecución con arreglo al artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, o cualquier otra forma de cooperación. Debe fomentarse la creación de estructuras de gestión integradas, incluidas empresas conjuntas, también a través de un mayor nivel de cofinanciación.*
- (8 quinquies) *Las medidas de racionalización para promover la realización de la RTE-T, actualmente en fase de desarrollo, deben apoyar una ejecución más eficiente de los proyectos de interés común en el ámbito del transporte.*
- (9) Con objeto de reflejar los crecientes flujos de transporte y la evolución de la red, procede adaptar la armonización de los corredores de la red básica y de sus secciones predeterminadas. Con el fin de mantener la coherencia y la eficacia del desarrollo y la coordinación de los corredores, **conviene que** estas adaptaciones **a la red básica de los corredores no afecten la terminación de la red básica en 2030, mejoren la cobertura del territorio de los Estados Miembros por los corredores** y sean proporcionadas. Por ese motivo, la longitud de los corredores de la red básica no debe aumentarse en más de un 15 %. **Cuando sea oportuno, la armonización de los corredores de la red básica debe tener en cuenta los resultados del examen de la realización de la red básica previsto en el artículo 54 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013. El examen debe tener en cuenta las conexiones ferroviarias regionales transfronterizas de la RTE-T que fueron abandonadas o desmanteladas, así como la evolución de la red global y el impacto de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea.**
- (10) Es necesario promover inversiones **públicas y privadas** en favor de una movilidad inteligente, **interoperable**, sostenible, **multimodal**, integradora, **accesible** y segura **■** en toda la Unión **para todos los modos de transporte**. En 2017, la Comisión presentó ⁽⁶⁾ «Europa en movimiento», un conjunto de iniciativas de amplio alcance para conseguir un tráfico más seguro, fomentar una tarificación vial inteligente, reducir las emisiones de CO₂, la contaminación atmosférica y la congestión, promover la movilidad conectada y autónoma, y asegurar unas condiciones y tiempos de descanso adecuados para los trabajadores. Conviene que estas iniciativas vayan acompañadas de una ayuda financiera de la Unión, en su caso mediante el presente Programa.
- (11) Las orientaciones de la RTE-T requieren, en lo relativo a las nuevas tecnologías y la innovación, que la RTE-T propicie la descarbonización de todos los modos de transporte, mediante la estimulación de la eficiencia energética y la utilización de combustibles alternativos, **respetando al mismo tiempo el principio de neutralidad tecnológica**. La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ establece un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos **para todos los modos de transporte** en la Unión con el objetivo de **reducir en la medida de lo posible la dependencia de los combustibles fósiles y de mitigar los efectos medioambientales y climáticos** del transporte, y exige que los Estados miembros garanticen la existencia de puntos de recarga y de repostaje accesibles al público de aquí al 31 de diciembre de 2025. Tal como se indica en las propuestas de la Comisión ⁽⁸⁾ de noviembre de 2017, es necesario un conjunto completo de medidas para el fomento de la movilidad con bajas emisiones que incluya apoyo financiero cuando las condiciones del mercado no ofrezcan el incentivo suficiente.
- (12) En el contexto de su Comunicación «Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean» ⁽⁹⁾ (Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia), la Comisión ha señalado que, gracias a los vehículos automatizados y los sistemas de conectividad avanzados, los vehículos serán más seguros, más fáciles de compartir y más accesibles para todos los ciudadanos, incluidos los que actualmente pueden verse apartados de los servicios de movilidad, como los mayores y **las personas con movilidad reducida**. En este contexto, la Comisión también ha propuesto un «EU Strategic Action Plan on Road safety» (Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial) y la revisión de la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

⁽⁶⁾ Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos» COM(2017) 0283.

⁽⁷⁾ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

⁽⁸⁾ Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones. Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores»; COM(2017) 0675.

⁽⁹⁾ COM(2018)0293.

Miércoles, 17 de abril de 2019

- (13) Para ayudar a la conclusión de los proyectos de transporte en las zonas menos desarrolladas de la red, una dotación del Fondo de Cohesión debe transferirse al Programa para financiar proyectos de transporte en los Estados miembros que pueden optar a la financiación de dicho Fondo. En una fase inicial, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. Al final de la fase inicial, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte deben asignarse de forma competitiva a proyectos ubicados en los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión, dando prioridad a los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes. La Comisión debe apoyar a los Estados miembros que pueden optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que se esfuerzan por elaborar una cartera adecuada de proyectos, en particular fortaleciendo la capacidad institucional de las administraciones públicas pertinentes.
- (14) A raíz de la Comunicación conjunta [\[1\]](#), publicada el 10 de noviembre de 2017 ⁽¹⁰⁾, el Plan de acción sobre movilidad militar, adoptado el 28 de marzo de 2018 por la Comisión y la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad ⁽¹¹⁾, ha puesto de relieve que la política de infraestructuras de transporte ofrece una clara oportunidad de aumentar las sinergias entre las necesidades de defensa y la RTE-T, **con el objetivo general de mejorar la movilidad militar en la Unión, teniendo en cuenta el equilibrio geográfico y los beneficios potenciales de la protección civil. De conformidad con el Plan de acción, en 2018, el Consejo consideró y validó las necesidades militares en relación con las infraestructuras de transporte ⁽¹²⁾ y en 2019, los servicios de la Comisión señalaron las partes de la red transeuropea de transporte aptas para un uso dual, incluidas las mejoras necesarias de la infraestructura existente. La financiación de la Unión para la aplicación de los proyectos de doble uso debe realizarse mediante el Programa sobre la base de programas de trabajo que especifiquen los requisitos aplicables definidos en el contexto del Plan de acción y cualquier lista indicativa adicional de los proyectos prioritarios que los Estados miembros pueden identificar de conformidad con el Plan de Acción sobre Movilidad Militar.**
- (15) **Las orientaciones de la RTE-T reconocen que la red global garantiza la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, insulares y ultraperiféricas. Además, en su Comunicación «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea» ⁽¹³⁾, la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte, energía y tecnologías digitales de esas regiones y la necesidad de proporcionar una financiación de la Unión adecuada para satisfacerlas, incluso a través del Programa aplicando porcentajes de cofinanciación hasta un máximo del 70 %.**
- (16) Teniendo presentes las cuantiosas necesidades de inversión para avanzar hacia la realización de la red básica de la RTE-T de aquí a 2030 (estimadas en 350 000 millones EUR en el período 2021-2027) y de la red global de la RTE-T de aquí a 2050, así como las inversiones urbanas y en materia de descarbonización y digitalización (estimadas en 700 000 millones EUR en el período 2021-2027), procede utilizar los distintos programas e instrumentos de financiación de la Unión con la mayor eficacia posible y maximizar así el valor añadido de las inversiones respaldadas por la Unión. Este objetivo podría lograrse mediante un proceso racionalizado de inversión que propicie la visibilidad de la cartera de proyectos de transporte y la coherencia de los programas pertinentes de la Unión, principalmente el Mecanismo «Conectar Europa», el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU. En particular, deben tenerse en cuenta, en su caso, las condiciones propicias señaladas en el anexo IV del Reglamento (UE) XXX [Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo y Migración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Gestión de las Fronteras («CPR»)].

⁽¹⁰⁾ JOIN(2017) 41.

⁽¹¹⁾ JOIN(2018) 5.

⁽¹²⁾ **Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la Unión (ST 14770/18).**

⁽¹³⁾ COM(2017)0623.

Miércoles, 17 de abril de 2019

- (17) El Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾ determina las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben llevarse a la práctica para cumplir los objetivos de la Unión en materia de política energética y climática; señala proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo estas prioridades, y dispone medidas en el campo de la concesión de permisos, la participación y regulación públicas para acelerar y/o facilitar la ejecución de esos proyectos, incluidos los criterios de idoneidad que deben cumplir para recibir ayuda financiera de la Unión. **La identificación de proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento seguirá aplicando el principio de «primero, la eficiencia energética» evaluando los proyectos en función de las situaciones de demanda de energía que sean plenamente coherentes con los objetivos de la Unión en materia de energía y clima.**
- (18) La Directiva [refundición de la Directiva sobre energías renovables] hace hincapié en la necesidad de crear un marco en el que se haga un mayor uso de los fondos de la Unión, con una referencia explícita a las actuaciones de apoyo a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.
- (19) Mientras que la realización de la infraestructura de la red sigue siendo la prioridad para lograr el desarrollo de las energías renovables, la integración de la cooperación transfronteriza con respecto a estas energías y **el desarrollo de un sistema de energía inteligente y eficiente que incluya soluciones de almacenamiento y respuesta a la demanda que ayuden a equilibrar la red**, refleja el enfoque adoptado en la iniciativa «Energía limpia para todos los europeos», con la responsabilidad colectiva de alcanzar un objetivo ambicioso para las energías renovables en 2030, y un contexto de actuación modificado **que garantiza una transición social justa y adecuada** con unos objetivos ambiciosos sobre descarbonización a largo plazo.
- (20) Teniendo presente el programa de descarbonización de la Unión, es fundamental contar con tecnologías de base innovadoras que permitan la transición hacia sistemas energéticos y de movilidad de bajas **emisiones** y mejoren la seguridad del suministro **orientándolo hacia una mayor independencia energética de la Unión**. En particular, en su Comunicación de 23 de noviembre de 2017 titulada «Reforzar las redes energéticas de Europa» ⁽¹⁵⁾, la Comisión destacó que el papel de la electricidad, ámbito en el que las energías renovables supondrán la mitad de la generación eléctrica de aquí a 2030, consistirá cada vez más en impulsar la descarbonización de los sectores dominados hasta ahora por los combustibles fósiles, como el transporte, la industria y la calefacción y refrigeración y que, en consecuencia, la política de infraestructuras energéticas transeuropeas debe centrarse **en los proyectos de interconexiones eléctricas, redes inteligentes de almacenamiento de electricidad e inversiones en infraestructuras de gas**. Para respaldar los objetivos de descarbonización de la Unión, **la integración del mercado interior y la seguridad del suministro**, debe prestarse la consideración y concederse la prioridad debidas a las tecnologías y los proyectos que contribuyan a la transición hacia una economía de bajas **emisiones**. La Comisión tratará de aumentar el número de proyectos transfronterizos de redes inteligentes, almacenamiento innovador y transporte de dióxido de carbono que podrán recibir ayuda al amparo del Programa.
- (20 bis) **Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables permitirán desplegar de forma rentable las energías renovables en la Unión, lograr el objetivo vinculante de la Unión de al menos un 32 % de energía renovable en 2030 como establece el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁶⁾ y contribuir a la incorporación estratégica de tecnologías renovables innovadoras. Algunos ejemplos de las tecnologías admisibles son la producción de energías renovables a partir de instalaciones eólicas terrestres y marinas, energía solar, biomasa sostenible, energía oceánica, energía geotérmica o combinaciones de estas; su conexión a la red o elementos adicionales como las instalaciones de almacenamiento o de conversión. Las acciones admisibles no se limitan al sector de la electricidad y pueden abarcar otros vectores energéticos y la posible combinación de sectores, por ejemplo la calefacción y la refrigeración, el gas obtenido de fuentes renovables y el almacenamiento y el transporte. La lista no es exhaustiva para mantener la flexibilidad con respecto a los avances y desarrollos tecnológicos. Dichos proyectos no implican necesariamente que tenga que existir un enlace físico entre los Estados**

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga la Decisión n.º 1364/2006/CE y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 y (CE) n.º 715/2009 (DO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

⁽¹⁵⁾ COM(2017)0718.

⁽¹⁶⁾ **Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de la energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).**

Miércoles, 17 de abril de 2019

miembros que cooperan. Los proyectos pueden situarse en el territorio de un solo Estado miembro participante, siempre que se apliquen los criterios generales de la parte IV del anexo.

- (20 ter) *Con el fin de apoyar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables y la asimilación por el mercado de los proyectos, la Comisión Europea debe facilitar el desarrollo de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. En el sector de la energía, a falta de una asimilación suficiente por el mercado de los proyectos transfronterizos en el ámbito de la energía renovable, el presupuesto no utilizado previsto para proyectos transfronterizos de energías renovables debe utilizarse para cumplir los objetivos de las redes transeuropeas de energía definidas en el artículo 3, apartado 2, letra b), para las acciones previstas en el artículo 9, apartado 3, antes de considerar un posible uso para el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión de conformidad con el artículo 7, apartado 6.*
- (20 quater) *Es necesario un apoyo a proyectos de redes energéticas inteligentes, siempre que dichos proyectos integren la generación, distribución o consumo de electricidad utilizando la gestión de sistemas en tiempo real y con influencia en los flujos energéticos transfronterizos. Los proyectos energéticos deben reflejar además el papel central de las redes inteligentes en la transición energética y el apoyo del Programa debe ayudar a superar los déficits de financiación que actualmente dificultan las inversiones en la instalación a gran escala de la tecnología de redes inteligentes.*
- (20 quinquies) *En lo que respecta al apoyo de la Unión, se debe prestar especial atención a las interconexiones energéticas transfronterizas, especialmente a aquellas necesarias para lograr el objetivo de interconexión del 10 % para 2020 y el objetivo del 15 % para 2030 establecido en el Reglamento (UE) 2018/1999 ⁽¹⁷⁾. El despliegue de los interconectores de electricidad es esencial para integrar los mercados, permitir que aumente la energía renovable en el sistema y aprovechar las distintas carteras de demanda y abastecimiento de energías renovables, las redes eólicas marinas y las redes inteligentes, integrando a todos los países en un mercado de la energía líquido y competitivo.*
- (21) La consecución del mercado único digital depende de la infraestructura de conectividad digital subyacente. La digitalización de la industria europea y la modernización de sectores como el transporte, la energía, la sanidad y la administración pública dependen del acceso universal a unas redes fiables, asequibles y de alta y muy alta capacidad. La conectividad digital se ha convertido en uno de los factores decisivos para colmar las diferencias económicas, sociales y territoriales, apoyar la modernización de las economías locales y respaldar la diversificación de las actividades económicas. Procede adaptar el alcance de la intervención del Programa en el ámbito de la infraestructura de conectividad digital a fin de reflejar su creciente importancia para la economía y la sociedad en general. Por consiguiente, es necesario presentar los proyectos de infraestructura de conectividad digital de interés común necesarios para alcanzar los objetivos del mercado único digital de la Unión, y derogar el Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁸⁾.
- (22) La Comunicación titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo — hacia una sociedad europea del Gigabit» ⁽¹⁹⁾ (la Estrategia de la sociedad del Gigabit) establece los objetivos estratégicos para 2025 con vistas a optimizar las inversiones en infraestructuras de conectividad digital. La Directiva (UE) 2018/1972 **del Parlamento Europeo y del Consejo** ⁽²⁰⁾ aspira, entre otras cosas, a crear un entorno normativo que incentive las inversiones privadas en las redes de conectividad digital. Resulta evidente, no obstante, que la instalación de las redes seguirá siendo comercialmente inviable en numerosas zonas de la Unión, debido a factores tales como la lejanía, las características específicas territoriales o geográficas, la baja densidad de población u otros factores socioeconómicos **y, por esa razón requiere urgentemente una mayor atención.** El

⁽¹⁷⁾ Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones y por el que se deroga la Decisión n.º 1336/97/CE (DO L 86 de 21.3.2014, p. 14).

⁽¹⁹⁾ COM(2016)0587.

⁽²⁰⁾ Directiva (UE) 2018/1972 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se establece el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas (DO L 321 de 17.12.2018, p. 36).

Miércoles, 17 de abril de 2019

Programa debe adaptarse, pues, para contribuir a la consecución de estos objetivos estratégicos presentados en la Estrategia de la sociedad del Gigabit **con el objetivo de contribuir a establecer un equilibrio entre los desarrollos rurales y urbanos**, y complementar la ayuda proporcionada para la instalación de redes de muy alta capacidad por otros programas, en concreto el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU.

- (23) Mientras que todas las redes de conectividad digital que están conectadas a internet son intrínsecamente transeuropeas, debido principalmente al funcionamiento de las aplicaciones y servicios que ellas hacen posible, es conveniente que la prioridad de la ayuda concedida con el Programa se preste a las acciones que tengan un efecto previsto máximo sobre el mercado único digital, mediante su armonización con los objetivos de la Comunicación sobre la estrategia de la sociedad del gigabit, y sobre la transformación digital de la economía y la sociedad, teniendo en cuenta las deficiencias del mercado y las dificultades de aplicación observadas.
- (24) Las escuelas, las universidades, las bibliotecas, las administraciones locales, provinciales, regionales o nacionales, los principales proveedores de servicios públicos, los hospitales y centros médicos, los nudos de transporte y las empresas intensivas en digitalización son entidades y lugares que pueden propiciar importantes avances socioeconómicos en la zona en la que estén ubicados, **incluidas las zonas rurales y escasamente pobladas**. Tales motores socioeconómicos deben situarse a la vanguardia de la conectividad de gigabit para que los ciudadanos, empresas y entidades locales europeos puedan acceder a los mejores servicios y aplicaciones. El Programa debe facilitar el acceso **a redes de muy alta capacidad, en particular 5G y otros sistemas de última generación capaces** de proporcionar el acceso de estos motores socioeconómicos a la conectividad de gigabit con vistas a maximizar sus efectos inducidos positivos sobre la economía y la sociedad en sentido amplio, **dentro de su ámbito**, incluso generando una mayor demanda de conectividad y servicios.
- (24 bis) **Los territorios carentes de conexión en todas las zonas de la Unión representan cuellos de botella y posibilidades sin explotar para el mercado único digital.** En la mayoría de las zonas rurales y remotas, la conectividad a internet de gran calidad puede desempeñar un papel fundamental en la prevención de la brecha digital, el aislamiento y la despoblación al reducir el coste de la entrega de los bienes y servicios y compensar parcialmente el alejamiento. La conectividad a internet de alta calidad es necesaria para lograr nuevas oportunidades económicas, como la agricultura de precisión o el desarrollo de la bioeconomía en las zonas rurales. El Programa debe contribuir a proporcionar a todos los hogares europeos, rurales o urbanos, una conectividad fija o inalámbrica de muy alta capacidad, centrándose en las instalaciones respecto de las cuales se observa un grado de deficiencia de mercado, que puede paliarse con subvenciones de baja intensidad. **Con vistas a maximizar las sinergias de las acciones apoyadas por el Programa, se debe prestar la atención debida al nivel de concentración de motores socioeconómicos en una zona determinada y el nivel de financiación necesario para generar cobertura. Además, el Programa debe aspirar a lograr una amplia cobertura de los hogares y los territorios, ya que no resulta económico solucionar posteriormente las carencias de una zona que ya disfrute de cobertura.**
- (25) Además, aprovechando el éxito de la iniciativa WiFi4EU, el Programa debe mantener su apoyo al suministro de conectividad inalámbrica local, gratuita, **segura** y de gran calidad, en los centros de vida pública local, entre ellos las entidades que tienen encomendada una misión pública, como las autoridades públicas y los proveedores de servicios públicos, y en los espacios al aire libre accesibles al público general, con el objetivo de promover la visión digital de la Unión en las entidades locales.
- (25 bis) **La infraestructura digital constituye una base importante para la innovación. Con el fin de que el Programa maximice su impacto, se debe centrar en la financiación de la infraestructura. Por tanto, los servicios y aplicaciones digitales concretos, como aquellos que implican diversas tecnologías de registro descentralizado o que aplican inteligencia artificial, deberían quedar fuera del ámbito de aplicación del Programa y, en su lugar y según proceda, abordarse mediante otros instrumentos, como Europa Digital. También es importante maximizar las sinergias entre distintos programas.**
- (26) La viabilidad de los servicios digitales de próxima generación previstos, como los servicios y aplicaciones de la internet de las cosas, que se prevé que aporten beneficios importantes en diversos sectores y a la sociedad en su conjunto, requerirá una cobertura transfronteriza ininterrumpida con **sistemas 5G**, con vistas a hacer posible que los usuarios y los objetos se mantengan conectados mientras se hallan en movimiento. No obstante, las hipótesis de reparto de costes para el despliegue de la tecnología 5G en estos sectores siguen estando poco claras y los riesgos que se percibe que puede entrañar el despliegue comercial en algunos ámbitos clave son muy elevados. Se prevé que los corredores viarios y las conexiones ferroviarias sean

Miércoles, 17 de abril de 2019

ámbitos clave para la primera fase de las nuevas aplicaciones en materia de movilidad conectada y, por consiguiente, constituyen proyectos transfronterizos vitales para que sean financiados con este Programa.

I

- (28) El despliegue de redes troncales de comunicaciones electrónicas, incluso de los cables submarinos que conecten territorios europeos a terceros países en otros continentes o que conecten islas, **regiones ultraperiféricas o países y territorios de ultramar europeos, en particular a través de las aguas territoriales de la Unión y la zona económica exclusiva de los Estados miembros**, es necesario para proporcionar la redundancia exigida por estas infraestructuras de vital importancia y para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión, **contribuyendo también a la cohesión territorial**. No obstante, ese tipo de proyectos suelen ser comercialmente inviables sin ayuda pública. **Además, debe existir ayuda disponible para completar recursos informáticos europeos de alto rendimiento con conexiones adecuadas con una capacidad de un terabit o más.**
- (29) Las acciones que contribuyan a proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital deben utilizar **la mejor tecnología y más adecuada** al proyecto de que se trate, **que propone** el mejor equilibrio entre tecnologías de punta en términos de capacidad de flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red y rentabilidad, y deben priorizarse por medio de programas de trabajo que tengan en cuenta criterios establecidos en el presente Reglamento. Con vistas a maximizar los beneficios socioeconómicos y medioambientales, el despliegue de redes de muy alta capacidad puede incluir infraestructuras pasivas. Al priorizar las actuaciones, deben tenerse en cuenta los posibles efectos inducidos positivos en términos de conectividad, por ejemplo, si la realización de un proyecto puede mejorar la justificación empresarial para futuras realizaciones que conduzcan a una mayor cobertura de territorios y de población de determinadas zonas que hayan permanecido sin cobertura hasta entonces.
- (30) La Unión ha creado su propia tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PTN) por satélite (EGNOS/Galileo) y su propio sistema de observación de la Tierra (Copérnico). EGNOS/Galileo y Copérnico ofrecen servicios avanzados que aportan importantes beneficios económicos a los usuarios públicos y privados. Por lo tanto, toda infraestructura digital, de transporte o energética financiada por el Programa que utilice la tecnología PNT o los servicios de observación de la Tierra debe ser técnicamente compatible con EGNOS/Galileo y Copérnico.
- (31) Los resultados positivos de la primera convocatoria de propuestas de financiación mixta puesta en marcha en 2017 en el marco del programa actual han confirmado la pertinencia y el valor añadido de la utilización de subvenciones de la UE para combinarlas con financiación del Banco Europeo de Inversiones o los bancos nacionales de fomento u otras instituciones financieras públicas y de desarrollo, así como de instituciones financieras del sector privado y de inversores del sector privado, incluso a través de asociaciones público-privadas. **La financiación mixta contribuye a atraer inversión privada y potencia la contribución del sector público en general, en consonancia con los objetivos del programa InvestEU.** Por consiguiente, conviene que el Programa siga **apoyando acciones** que permitan combinar subvenciones de la UE con otras fuentes de financiación. **En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta no superarán el 10 % de las dotaciones específicas del artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i).**
- (31 bis) **En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta pueden utilizarse para acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura desde el punto de vista operacional y físico, como se indica en el artículo 9, apartado 2, letra b).**
- (32) Los objetivos de actuación del presente Programa también se abordarán mediante instrumentos financieros y garantías presupuestarias en el marco de la ventana o ventanas de actuación del Fondo InvestEU. Las acciones del Programa deben utilizarse para **impulsar la inversión corrigiendo** de forma proporcionada deficiencias del mercado o situaciones de inversión inferiores a las óptimas, **en particular cuando las acciones no sean viables desde el punto de vista comercial**, sin duplicar ni desplazar la financiación privada, y deben poseer un claro valor añadido europeo.
- (33) Con el fin de favorecer un desarrollo integrado del ciclo de innovación, es necesario garantizar la complementariedad entre las soluciones innovadoras creadas en el contexto de los programas marco de investigación e innovación de la Unión y las soluciones innovadoras utilizadas con el apoyo del Mecanismo «Conectar Europa». Con este fin, las sinergias con Horizonte Europa deben garantizar que: a) las necesidades de investigación e innovación en los ámbitos de los sectores digital, del transporte y de la energía de la UE se determinen y establezcan durante el proceso de planificación estratégica de Horizonte Europa; b) el Mecanismo «Conectar Europa» respalde la instalación y el despliegue a gran escala de tecnologías y soluciones innovadoras en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, de energía y digitales, en particular las

Miércoles, 17 de abril de 2019

resultantes de Horizonte Europa; c) se facilite el intercambio de información y datos entre Horizonte Europa y el Mecanismo «Conectar Europa», por ejemplo haciendo hincapié en tecnologías de Horizonte Europa con una gran aptitud para el mercado de las que pueda hacerse un mayor uso mediante el Mecanismo «Conectar Europa».

- (34) El presente Reglamento establece una dotación financiera para todo el período 2021-2027 que debe constituir el importe de referencia privilegiado, con arreglo a [hay que actualizar la referencia como convenga según el nuevo acuerdo interinstitucional: punto 17 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera ⁽²¹⁾, para el Parlamento Europeo y el Consejo durante el procedimiento presupuestario anual].
- (35) A nivel de la Unión, el Semestre Europeo de coordinación de las políticas económicas es el marco para señalar las prioridades nacionales de reforma y hacer un seguimiento de su aplicación. Los Estados miembros crean sus propias estrategias nacionales de inversión plurianuales en apoyo de estas prioridades de reforma. Estas estrategias deben presentarse junto con los programas nacionales de reforma anuales como medio para esbozar y coordinar proyectos de inversión prioritarios que vayan a recibir financiación nacional o de la Unión. También deben servir para utilizar la financiación de la Unión de modo coherente y maximizar el valor añadido de la ayuda financiera que se reciba, principalmente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión, la Función Europea de Estabilización de las Inversiones, el Fondo InvestEU y el Mecanismo «Conectar Europa», según proceda. La ayuda financiera también debe utilizarse de manera coherente con los planes de la Unión y nacionales sobre energía y clima, según proceda.
- (36) Las normas financieras horizontales adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la base del artículo 322 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea son aplicables al presente Reglamento. Estas normas se establecen en el Reglamento Financiero y determinan en particular el procedimiento para elaborar y ejecutar el presupuesto mediante subvenciones, contratos públicos, premios y aplicación indirecta, y prevén controles de la responsabilidad de los agentes financieros. Las normas adoptadas sobre la base del artículo 322 del TFUE también tienen por objeto la protección del presupuesto de la Unión en caso de deficiencias generalizadas del Estado de Derecho en los Estados miembros, dado que el respeto del Estado de Derecho es una condición previa fundamental para una buena gestión financiera y una financiación efectiva de la UE.
- (37) Los tipos de financiación y los métodos de ejecución del presente Reglamento deben escogerse según su capacidad para alcanzar los objetivos específicos de las acciones y para ofrecer resultados, teniendo en cuenta, en particular, los costes de los controles, la carga administrativa y el riesgo previsto de incumplimiento. También deben tenerse presentes la utilización de cantidades fijas, cantidades a tanto alzado y costes unitarios, y la financiación no vinculada a los costes a que se refiere el artículo 125, apartado 1, del Reglamento Financiero.
- (38) Los terceros países que sean miembros del Espacio Económico Europeo (EEE) pueden participar en programas de la Unión en el marco de la cooperación establecida al amparo del acuerdo sobre el EEE, que prevé la aplicación de los programas por medio de una decisión en virtud de dicho acuerdo. También pueden participar sobre la base de otros instrumentos jurídicos. Procede establecer en el presente Reglamento una disposición específica que otorgue los derechos y el acceso necesarios al ordenador competente, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y al Tribunal de Cuentas Europeo para ejercer plenamente sus competencias respectivas.
- (39) El Reglamento Financiero establece las normas aplicables a la concesión de subvenciones. Con objeto de tener en cuenta la especificidad de las acciones que respalda el Programa y garantizar una ejecución coherente entre los sectores cubiertos por este, es necesario facilitar indicaciones adicionales sobre la admisibilidad y los criterios de concesión. **La selección de las operaciones y su financiación deben respetar únicamente las condiciones previstas en el presente Reglamento y en el Reglamento financiero. Sin excepción al Reglamento financiero, los programas de trabajo podrán prever procedimientos simplificados.**
- (39 bis) **De conformidad con el Reglamento Financiero, los criterios de selección y adjudicación se definirán en los programas de trabajo. En el sector del transporte, la calidad y la pertinencia de los proyectos deben evaluarse teniendo en cuenta también su impacto previsto en la conectividad de la Unión, su cumplimiento de los requisitos de accesibilidad y su estrategia en relación con las futuras necesidades de mantenimiento.**

⁽²¹⁾ DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

Miércoles, 17 de abril de 2019

- (40) De conformidad con el Reglamento Financiero, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²²⁾, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2988/95 del Consejo ⁽²³⁾, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo ⁽²⁴⁾ y el Reglamento (UE) 2017/193 del Consejo ⁽²⁵⁾, los intereses financieros de la Unión deben protegerse con medidas proporcionadas, como la prevención, detección, corrección e investigación de irregularidades y fraudes, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas. En particular, de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 y el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) puede llevar a cabo investigaciones administrativas, incluidos controles y verificaciones in situ, con el fin de establecer la posible existencia de fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que vaya en detrimento de los intereses financieros de la Unión. De conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939, la Fiscalía Europea puede investigar y perseguir el fraude y otros delitos que afecten a los intereses financieros de la Unión, tal como establece la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁶⁾. De conformidad con el Reglamento Financiero, toda persona o entidad que reciba fondos de la Unión debe cooperar plenamente en la protección de los intereses financieros de esta, conceder los derechos y el acceso necesarios a la Comisión, la OLAF, la Fiscalía Europea y el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) y garantizar que las terceras partes implicadas en la ejecución de los fondos de la Unión concedan derechos equivalentes.
- (41) De conformidad con [la referencia debe actualizarse según corresponda conforme a la nueva decisión sobre los PTU: artículo 94 de la Decisión 2013/755/UE del Consejo ⁽²⁷⁾], las personas y entidades establecidas en los países y territorios de ultramar (PTU) pueden optar a la financiación, conforme a las normas y los objetivos del Programa y a los posibles acuerdos aplicables al Estado miembro del que dependa el país o territorio de ultramar de que se trate.
- (42) La Unión debe buscar la coherencia y las sinergias con los programas de las políticas exteriores, incluida la asistencia a la preadhesión derivada de los compromisos adquiridos en el contexto de la Comunicación «Una perspectiva creíble de ampliación y un mayor compromiso de la UE con los Balcanes Occidentales» ⁽²⁸⁾.
- (43) Cuando terceros países o entidades establecidas en terceros países participen en acciones que contribuyan a proyectos de interés común o a proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, procede que la ayuda financiera solo se facilite si es indispensable para la consecución de los objetivos de esos proyectos. **Con respecto a la parte relativa a los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, la cooperación entre uno o varios Estados miembros y un tercer país (incluida la Comunidad de la Energía) debe respetar las condiciones establecidas en el artículo 11 de la Directiva (UE) 2018/XXX del Parlamento Europeo y del Consejo [Directiva sobre energía renovable] relativas a la necesidad de un enlace físico con la Unión.**
- (43 bis) **La Comunicación de la Comisión, de 3 de octubre de 2017, titulada «Conseguir que la contratación pública funcione en Europa y para Europa» ⁽²⁹⁾, señala que la UE constituye el mercado más abierto del mundo en cuanto a la contratación pública, pero nuestras empresas no siempre gozan de acceso recíproco a los mercados correspondientes en otros países. Por consiguiente, los beneficiarios del MCE deben hacer un uso**

⁽²²⁾ Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

⁽²³⁾ Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas (DO L 312 de 23.12.1995, p. 1).

⁽²⁴⁾ Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones in situ que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

⁽²⁵⁾ Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo, de 12 de octubre de 2017, por el que se establece una cooperación reforzada para la creación de la Fiscalía Europea (DO L 283 de 31.10.2017, p. 1).

⁽²⁶⁾ Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2017, sobre la lucha contra el fraude que afecta a los intereses financieros de la Unión a través del Derecho penal (DO L 198 de 28.7.2017, p. 29).

⁽²⁷⁾ Decisión 2013/755/UE del Consejo, de 25 de noviembre de 2013, relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea («Decisión de Asociación ultramar») (DO L 344 de 19.12.2013, p. 1).

⁽²⁸⁾ COM(2018)0065.

⁽²⁹⁾ **Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Conseguir que la contratación pública funcione en Europa y para Europa (COM(2017)0572).**

Miércoles, 17 de abril de 2019

pleno de las posibilidades estratégicas de contratación pública que ofrece la Directiva 2014/25/UE.

- (44) Con arreglo a lo dispuesto en los **puntos 22 y 23** del Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽³⁰⁾, es necesario evaluar el presente Programa sobre la base de la información recogida según requisitos específicos de seguimiento, **como los relativos al seguimiento del impacto del cambio climático**, evitando al mismo tiempo la reglamentación excesiva y cargas administrativas a los Estados miembros. Conviene que las evaluaciones sean efectuadas por la Comisión y comunicadas al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto en los objetivos generales del Programa y **hacer los ajustes que resulten necesarios**.
- (45) Con objeto de evaluar y notificar el avance del Programa en la consecución de los objetivos generales y específicos establecidos en el presente Reglamento, **así como de fomentar sus logros**, deben aplicarse medidas **transparentes, responsables y** adecuadas de seguimiento e información, **incluidos indicadores mensurables**. Este sistema de información sobre los resultados debe garantizar que los datos para el seguimiento de la ejecución del programa y sus resultados **son adecuados para un análisis en profundidad de los progresos realizados y de las dificultades registradas y que estos datos y resultados** se recopilan de manera eficiente, efectiva y oportuna. Con el fin de recopilar datos pertinentes para el Programa, es preciso imponer unos requisitos informativos proporcionados a los beneficiarios de fondos de la Unión.
- (45 bis) **El Programa debe ejecutarse mediante programas de trabajo. La Comisión debe adoptar, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, los primeros programas de trabajo plurianuales que incluirán el calendario de las convocatorias de propuestas para los tres primeros años del programa, sus temas y el presupuesto indicativo, así como un marco futuro que cubra todo el período de programación.**
- (46) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, procede conferir competencias de ejecución a la Comisión sobre la adopción de los programas de trabajo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³¹⁾.
- (47) Con objeto de adaptar, en su caso, los indicadores utilizados para el seguimiento del Programa, los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados a cada objetivo específico en el sector del transporte y la definición de los corredores de la red básica de transporte, conviene delegar en la Comisión la competencia de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión, con respecto a las modificaciones de las partes I, II y III del anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante el trabajo preparatorio, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (48) Por razones de claridad, procede derogar los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014. No obstante, deben mantenerse los efectos del artículo 29 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013, que modifica el anexo del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³²⁾ en lo relativo a la lista de corredores de mercancías.
- (49) Con objeto de posibilitar la oportuna adopción de los actos de ejecución previstos en el presente Reglamento, es necesario que este entre en vigor inmediatamente después de su publicación.

⁽³⁰⁾ Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016, (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

⁽³¹⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽³²⁾ Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

Miércoles, 17 de abril de 2019

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

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

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

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «acción», cualquier actividad que se considere independiente desde el punto de vista financiero y técnico, que esté delimitada cronológicamente y que sea necesaria para realizar un proyecto;
- b) «combustibles alternativos», los combustibles alternativos **para todos los modos de transporte** definidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2014/94/UE;
- c bis) «beneficiario»: una entidad con personalidad jurídica con la que se ha firmado un acuerdo de subvención;**
- d) «operación de financiación mixta», una acción apoyada por el presupuesto de la UE, incluido en el marco de mecanismos de financiación mixta conforme a lo dispuesto en el artículo [2, apartado 6], del Reglamento (UE, Euratom) 2018/XXX (el «Reglamento Financiero»), que combina formas de ayuda no reembolsable o instrumentos financieros **y/o garantías presupuestarias** con cargo al presupuesto de la UE con formas de ayuda reembolsable de instituciones de desarrollo u otras instituciones financieras públicas, así como de instituciones financieras comerciales e inversores;
- e) «red global», las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- f) «red básica», las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- g) «corredores de la red básica», instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica con arreglo a lo dispuesto en el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y cuya lista figura en la parte III del anexo del presente Reglamento;
- g bis) «enlace transfronterizo», en el sector del transporte, un proyecto de interés común que garantiza la continuidad de la red de la RTE-T entre dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un tercer país;**
- g ter) «enlace pendiente», en todos los modos de transporte, un tramo pendiente de un corredor de la RTE-T o de un tramo de transporte que proporciona la conexión entre redes básicas o globales y los corredores de la RTE-T que están pendientes o que contienen uno o más cuellos de botella que afectan a la continuidad del corredor de la RTE-T;**
- g quater) «infraestructura de doble uso», una infraestructura de la red de transporte que responde tanto a las necesidades civiles como de defensa;**

Miércoles, 17 de abril de 2019

- h) «proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables», un proyecto seleccionado o que sea apto para ser seleccionado en el marco de un acuerdo de cooperación o cualesquiera otros tipos de acuerdos entre **al menos dos** Estados miembros o de acuerdos entre **al menos un** Estado miembro y **un tercer país o países**, tal como se define **en los artículos 8, 9, 11 y 13 de** la Directiva (UE) 2018/2001 para la planificación o el despliegue de energías renovables, de conformidad con los criterios que figuran en la parte IV del anexo del presente Reglamento;
- h bis) «primero, la eficiencia energética» se refiere al principio de primero, la eficiencia energética conforme a lo indicado en el artículo 2, apartado 18, del Reglamento (UE) n.º 2018/1999.**
- i) «infraestructura de conectividad digital», las redes de muy alta capacidad, los sistemas 5G, la conectividad inalámbrica local de muy alta calidad, las redes troncales y las plataformas digitales operativas directamente conectadas con infraestructuras de transporte y energéticas;
- j) «sistemas 5G», un conjunto de elementos de infraestructura digital basados en normas acordadas a escala mundial para las tecnologías de las comunicaciones móviles e inalámbricas utilizadas para servicios de conectividad y de valor añadido con características avanzadas de rendimiento, tales como una capacidad y una velocidad de transmisión de datos muy altas, **comunicaciones** con baja latencia, una fiabilidad **extremadamente** alta o que soportan un número elevado de dispositivos conectados;
- k) «corredor 5G», una vía de transporte, viaria, ferroviaria **o navegable interior**, totalmente cubierta con infraestructura de conectividad digital y en particular sistemas 5G, que permita la prestación ininterrumpida de servicios digitales que actúen en sinergia, tales como la movilidad conectada y automatizada **■**, servicios similares de movilidad inteligente para los ferrocarriles **o la conectividad digital en las vías navegables interiores**;
- l) «plataformas digitales operativas conectadas directamente con infraestructuras de transporte y energéticas», recursos físicos y virtuales de las tecnologías de la información y las comunicaciones («TIC») que funcionan sobre la infraestructura de las comunicaciones y que soportan el flujo, el almacenamiento, el tratamiento y el análisis de datos de las infraestructuras de transporte o energéticas;
- m) «proyecto de interés común», un proyecto mencionado en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 o el Reglamento (UE) n.º 347/2013, o en el artículo 8 del presente Reglamento;
- n) «estudios», las actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, como los estudios preliminares, de cartografía, de viabilidad, de evaluación, de prueba y de validación, incluso en forma de programa informático, así como cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar un proyecto y la toma de decisiones respecto a su financiación, como el reconocimiento de los emplazamientos afectados y la preparación del plan financiero;
- o) «motores socioeconómicos», las entidades que por su misión, naturaleza o ubicación pueden generar, directa o indirectamente, importantes beneficios socioeconómicos a los ciudadanos, las empresas y las entidades locales que estén situados en los alrededores **o en su área de influencia**;
- p) «tercer país», todo país que no sea miembro de la Unión;
- q) «redes de muy alta capacidad», las redes de muy alta capacidad que se definen en el artículo 2, **apartado 2**, de la Directiva (UE) 2018/172;
- r) «obras», la adquisición, el suministro y la implantación de componentes, sistemas y servicios, incluidos los programas informáticos, la realización de actividades de desarrollo, construcción e instalación relacionadas con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto.

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 3

Objetivos

1. El Programa tiene por objetivo general **construir**, desarrollar, modernizar **y completar** las redes transeuropeas en los ámbitos digital, del transporte y de la energía y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables teniendo en cuenta los compromisos de descarbonización a largo plazo, **aumentando la competitividad europea, el crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo**, la cohesión territorial, social y económica, **el acceso y la integración del mercado interior** y haciendo hincapié en las sinergias entre los sectores **del transporte, la energía y digital**.
2. El Programa persigue los siguientes objetivos específicos:
 - a) En el sector del transporte:
 - i) **en consonancia con los objetivos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013**, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes, interconectadas **y multimodales** para lograr una movilidad inteligente, **interoperable**, sostenible, integradora, **accesible** y segura desde el punto de vista operacional y físico;
 - ii) **adaptar parte de la red transeuropea de transporte para un uso dual de las infraestructuras de transporte con el objetivo de mejorar** la movilidad **tanto civil como militar**;
 - b) En el sector de la energía, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común sobre una mayor integración de un mercado interior de la energía **eficaz y competitivo** y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización **de la economía, promoviendo la eficiencia energética** y garantizando la seguridad del abastecimiento, y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de la **energía, incluidas** las energías renovables.
 - c) En el sector digital, contribuir al **desarrollo de proyectos de interés común relativos al** despliegue de redes digitales **protegidas y seguras** de muy alta capacidad y sistemas 5G, al aumento de la resiliencia y la capacidad de las redes troncales digitales en territorios de la UE enlazándolas con territorios vecinos, así como a la digitalización de las redes de transporte y energía.

Artículo 4

Presupuesto

1. La dotación financiera para la ejecución del Programa durante el período 2021-2027 será de **43 850 768 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)**.
2. La distribución de este importe será la siguiente:
 - a) **33 513 524 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)** para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), de los cuales:
 - i) **17 746 000 000 EUR en precios constantes (XXX EUR en precios corrientes)** procedentes del grupo de inversiones estratégicas europeas;
 - ii) **10 000 000 000 EUR en precios constantes** (11 285 493 000 EUR **en precios corrientes**) transferidos del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del presente Reglamento únicamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;
 - iii) **5 767 524 000 EUR en precios constantes** (6 500 000 000 EUR **en precios corrientes**) procedentes del grupo de defensa para el objetivo específico mencionado en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii).
 - b) **8 650 000 000 EUR** para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra b), **de los cuales el 15 %, en función de la asimilación por el mercado, para proyectos transfronterizos en el campo de las energías renovables. Si se alcanza el umbral del 15 %, la Comisión Europea aumentará este importe hasta el 20 %, en función de la asimilación por el mercado.**

Miércoles, 17 de abril de 2019

- c) **2 662 000 000 EUR en precios constantes** (3 000 000 000 EUR **en precios corrientes**) para los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra c).
3. La Comisión no se desviará del importe mencionado en el apartado 2, letra a), inciso ii).
4. **Hasta el 1 % del** importe a que se refiere el apartado 1 podrá dedicarse a la asistencia técnica y administrativa para la ejecución del Programa y a las orientaciones específicas del sector, a saber, actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación, incluidos los sistemas informáticos institucionales. Este importe también podrá utilizarse para financiar medidas de acompañamiento que apoyen la preparación de los proyectos, **en particular para asesorar a los promotores de proyectos sobre las oportunidades de financiación con el fin de prestar ayuda para la estructuración de la financiación de los proyectos.**
5. Los compromisos presupuestarios para acciones que abarquen más de un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento Financiero, los gastos relativos a acciones que resulten de proyectos incluidos en el primer programa de trabajo podrán ser subvencionables a partir del 1 de enero de 2021.
7. El importe transferido del Fondo de Cohesión se aplicará de acuerdo con el presente Reglamento, supeditado a lo dispuesto en el apartado 8 y sin perjuicio del artículo 14, apartado 2, letra b).
8. Con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, **■** hasta el 31 de diciembre de 2022, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión **■**. A partir del 1 de enero de 2023, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte se pondrán a disposición, **en condiciones de competencia**, de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transporte con arreglo al presente Reglamento.

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

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

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

Artículo 5

Terceros países asociados al Programa

1. El programa estará abierto a la participación de los terceros países siguientes:
- a) los países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) que son miembros del Espacio Económico Europeo (EEE), con arreglo a las condiciones establecidas en el Acuerdo EEE;
- b) los países adherentes, los candidatos y los candidatos potenciales, conforme a los principios generales y los términos y las condiciones generales de participación de dichos países en los programas de la Unión establecidos en los respectivos acuerdos marco y decisiones del Consejo de Asociación, o en acuerdos similares, y de conformidad con las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;

Miércoles, 17 de abril de 2019

c) los países cubiertos por la política europea de vecindad, conforme a los principios generales y a los términos y las condiciones generales de participación de dichos países en los programas de la Unión establecidos en los respectivos acuerdos marco y decisiones del Consejo de Asociación, o en acuerdos similares, y de conformidad con las condiciones específicas establecidas en los acuerdos entre la Unión y dichos países;

d) otros terceros países, con arreglo a las condiciones establecidas en un acuerdo específico que estipule la participación del tercer país en cualquier programa de la Unión, siempre que el acuerdo:

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

— establezca las condiciones de participación en los programas, entre ellas el cálculo de las contribuciones financieras a los diferentes programas y sus costes administrativos; estas contribuciones se considerarán ingresos afectados de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero,

— no confiera al tercer país poder decisorio sobre el programa;

— vele por los derechos de la Unión para garantizar una buena gestión financiera y proteger sus intereses financieros;

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

2. No podrán recibir ayuda financiera en virtud del presente Reglamento ni los terceros países contemplados en el apartado 1 ni las entidades establecidas en esos países, salvo cuando ello sea indispensable para la consecución de los objetivos de un determinado proyecto de interés común, en las condiciones establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 y de conformidad con las disposiciones fijadas en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Artículo 6

Ejecución y formas de financiación de la Unión

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

2. El Programa podrá proporcionar financiación en **forma de subvenciones y contratos públicos, según lo establecido** en el Reglamento Financiero. **También** podrá **contribuir a** operaciones de financiación mixta de conformidad con el Reglamento InvestEU y con el título X del Reglamento Financiero. **En el sector del transporte, la contribución de la Unión a las operaciones de financiación mixta no superará el 10 % del importe presupuestario indicado en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i). En el sector del transporte, las operaciones de financiación mixta pueden utilizarse para acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura desde el punto de vista operacional y físico, como se indica en el artículo 9, apartado 2, letra b).**

3. La Comisión podrá delegar competencias para ejecutar una parte del Programa a agencias ejecutivas, de conformidad con el artículo [69] del Reglamento Financiero, con vistas a los requisitos de gestión óptima y eficiencia del Programa en los sectores digital, del transporte y de la energía.

4. Las contribuciones a un mecanismo de seguro mutuo podrán cubrir el riesgo asociado a la recuperación de fondos debidos por los beneficiarios y se considerarán una garantía suficiente con arreglo al Reglamento Financiero. Serán aplicables las disposiciones establecidas en el [artículo X del] Reglamento XXX [sucesor del Reglamento sobre el Fondo de Garantía].

Artículo 7

Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 23, letra d), del presente Reglamento al objeto de precisar en mayor medida, **sin perjuicio de los criterios de adjudicación previstos en el artículo 13**, los criterios de selección **específicos** y fijar los pormenores del proceso de selección de los proyectos, y publicará los métodos para evaluar, por un lado, la contribución de los proyectos a los criterios generales y, por otro, **para elaborar el análisis coste-beneficio** que se especifican en la parte IV del anexo.
3. Podrán optar a financiación al amparo del presente Reglamento los estudios encaminados al desarrollo y la identificación de proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables.
4. Podrán optar a financiación de la Unión para obras los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables, si cumplen los criterios adicionales siguientes:
 - a) el análisis de costes y beneficios específico del proyecto realizado con arreglo a lo dispuesto en el punto 3 de la parte IV del anexo **será obligatorio para todos los proyectos que reciban apoyo, se llevará a cabo de manera transparente, exhaustiva y completa y aportará pruebas de** la existencia de una importante reducción de los costes o de beneficios en términos integración de sistemas, **sostenibilidad medioambiental**, seguridad del suministro o de innovación, y
 - b) el solicitante demuestra que el proyecto no podrá materializarse o no será viable desde el punto de vista comercial sin la subvención; este análisis deberá tener en cuenta los posibles ingresos procedentes de programas de ayuda.
5. El importe de la subvención para obras deberá ser proporcional a la reducción de costes o los beneficios mencionados en el punto 2, letra b), de la parte IV del anexo, no superará el importe necesario para garantizar que el proyecto se materialice o resulte comercialmente viable **y respetará las disposiciones del artículo 14, apartado 3**.
6. **El Programa ofrecerá la posibilidad de una financiación coordinada con el marco facilitador para el despliegue de las energías renovables a que se refiere el artículo 3, apartado 5, de la Directiva (UE) 2018/2001 y la cofinanciación con el mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión a que se refiere el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999.**

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

La Comisión establecerá, mediante un acto de ejecución, normas específicas sobre la cofinanciación entre las partes de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» y el mecanismo de financiación creado en virtud del artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999. Se aplicará el procedimiento de examen previsto en el artículo 22.

Artículo 8

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

1. Los proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital **son aquellos proyectos que se espera que contribuyan significativamente a los objetivos estratégicos de conectividad de la Unión y proporcionen la infraestructura de la red que apoye la transformación digital de la economía y la sociedad así como el mercado único digital europeo.**

1 bis. Los proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de conectividad digital cumplirán los criterios que se recogen a continuación:

- a) **contribuir al objetivo específico previsto en el artículo 3, apartado 2, letra c);**

Miércoles, 17 de abril de 2019

b) *desplegar la mejor y más adecuada tecnología disponible para el proyecto específico, que propone el mejor equilibrio en términos de capacidad de flujo de datos, seguridad de la transmisión, resiliencia de la red, ciberseguridad y relación coste-eficacia.*

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

3. Sin perjuicio de los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 13, la prioridad para la financiación se determinará teniendo en cuenta los criterios siguientes:

a) las acciones que contribuyan al *despliegue y el acceso* a las redes de muy alta capacidad, *en particular 5G y otra conectividad de vanguardia, en consonancia con los objetivos estratégicos de conectividad de la Unión en las zonas en que se encuentren* los motores socioeconómicos, teniendo en cuenta sus *necesidades* de conectividad y *la cobertura adicional de la zona generada, incluidos los hogares*, con arreglo a la parte V del anexo. *Puede brindarse apoyo a despliegues específicos para motores socioeconómicos salvo en casos económicamente desproporcionados o físicamente inviables;*

b) las acciones que contribuyan a proporcionar una conectividad inalámbrica local de gran calidad en las entidades locales, de conformidad con la parte V del anexo;

c) **■** a las acciones que contribuyan al despliegue de *corredores 5G a lo largo de las principales vías de transporte, también en* las redes transeuropeas de transporte, *se les dará prioridad* a fin de garantizar la cobertura a lo largo de las principales vías de transporte, permitiendo la prestación ininterrumpida de servicios digitales de sinergia, *teniendo en cuenta su importancia socioeconómica en relación con cualquier solución tecnológica actualmente instalada, con un enfoque a largo plazo.* En la parte V del anexo figura una lista indicativa de los proyectos que podrían recibir ayuda;

d) los proyectos dirigidos a la implantación *o la mejora significativa* de redes troncales transfronterizas que conecten la Unión con terceros países y que refuercen los enlaces *entre redes de comunicaciones electrónicas* dentro del territorio de la Unión, también de cables submarinos, a los que se dará prioridad en la medida en que contribuyan de modo significativo al aumento *del rendimiento*, la resiliencia y la *muy elevada* capacidad de *dichas* redes de comunicaciones electrónicas;

■
f) con respecto a los proyectos que supongan la instalación de plataformas digitales operativas, se dará prioridad a las acciones basadas en tecnologías de vanguardia, teniendo en cuenta aspectos tales como la interoperabilidad, la ciberseguridad, la privacidad de los datos y la reutilización;

CAPÍTULO III ADMISIBILIDAD

Artículo 9

Acciones admisibles

1. Solo serán admisibles las acciones destinadas a lograr los objetivos mencionados en el artículo 3, *teniendo en cuenta los compromisos de descarbonización a largo plazo.* Tales acciones comprenden estudios, obras y otras medidas de acompañamiento que son necesarias para la gestión y la ejecución del Programa y las orientaciones específicas del sector. *Los estudios solo serán subvencionables si se refieren a proyectos subvencionables en el marco del presente Programa.*

2. En el sector del transporte, *únicamente* las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

- i) acciones que desarrollen la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con **los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes, como los enumerados en la parte III del anexo del presente Reglamento, así como** *** los nodos urbanos, **las plataformas logísticas multimodales**, los puertos marítimos, los puertos interiores, las terminales ferrocarril-carretera **y las conexiones a los aeropuertos** de la red básica tal como se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; las acciones que desarrollen la red básica podrán contener elementos afines que estén situados en la red global, cuando sean necesarios para optimizar la inversión y según las modalidades establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 del presente Reglamento;
- ii) acciones **relativas** a enlaces transfronterizos de la red global con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, **como las** que figuran en la parte III del anexo del presente Reglamento, **acciones mencionadas en la parte III, sección 2, del anexo del presente Reglamento, acciones relativas a los estudios para el desarrollo de la red global y acciones relativas a los puertos marítimos e interiores de la red global, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;**
- ii bis) **acciones destinadas al restablecimiento de conexiones ferroviarias transfronterizas regionales pendientes en las RTE-T que fueron abandonadas o desmanteladas;**
- iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones ultraperiféricas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores, las terminales ferrocarril-carretera, **las conexiones a los aeropuertos y las plataformas logísticas multimodales** de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- iv) acciones de apoyo a proyectos de interés común con objeto de conectar la red transeuropea de transporte con las redes de infraestructuras de países vecinos, tal como dispone el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
- b) acciones relativas a una movilidad inteligente, **interoperable**, sostenible, **multimodal**, integradora, **accesible** y segura desde el punto de vista operacional y físico:
- i) acciones de apoyo a las autopistas del mar con arreglo al artículo 21 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, **dedicando una atención particular al transporte marítimo transfronterizo de corta distancia;**
- ii) acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas **■**, con arreglo al artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 **para los distintos modos de transporte, en particular:**
- **para el ferrocarril: el ERTMS;**
 - **para las vías navegables interiores: los SIF;**
 - **para el transporte por carretera: el STI;**
 - **para el transporte marítimo: los servicios de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) y los servicios marítimos electrónicos, incluidos los servicios de ventanilla única como la ventanilla única marítima, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes;**
 - **para el transporte aéreo: los sistemas de gestión del tráfico aéreo, en particular los resultantes del sistema SESAR;**
- iii) acciones de apoyo a los servicios **sostenibles** de transporte de mercancías con arreglo al artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 **y acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías;**
- iv) acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, incluidas la automatización, la mejora de los servicios de transporte, la integración modal y una infraestructura para combustibles alternativos **para todos los modos de transporte**, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

Miércoles, 17 de abril de 2019

- v) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, sobre todo al presentar los efectos de los corredores o las redes, **de conformidad con el artículo 3, letra o), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, también en lo que se refiere a promover el aumento del tráfico de mercancías por ferrocarril, incluidas las instalaciones de cambio automático de ancho;**
 - v bis) acciones para eliminar obstáculos a la interoperabilidad, **en particular en los nodos urbanos como se definen en el artículo 30 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;**
 - vi) acciones que garanticen la seguridad física y operacional de las infraestructuras y la movilidad, incluida la seguridad vial, con arreglo al artículo 34 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - vii) acciones que mejoren la resiliencia de las infraestructuras de transporte, **en particular** al cambio climático y las catástrofes naturales, **y la resiliencia frente a amenazas a la ciberseguridad;**
 - viii) acciones que mejoren la accesibilidad de las infraestructuras de transporte **en todos los modos de transporte y para todos los usuarios, especialmente los usuarios con movilidad reducida,** con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - ix) **acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil y acciones que adapten las infraestructuras de transporte para fines de control en las fronteras exteriores de la Unión, con objeto de facilitar los flujos de tráfico.**
- c) En el marco de los objetivos específicos mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), **y de conformidad con el artículo 11 bis, las acciones o actividades específicas de una acción, de apoyo a partes, nuevas o ya existentes, de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar, a fin de adaptarlas a las necesidades de las infraestructuras de doble uso.**
3. En el sector de la energía, **únicamente** las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
- a) acciones relativas a los proyectos de interés común mencionados en el artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 347/2013;
 - b) acciones de apoyo a los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, **incluidas soluciones innovadoras, así como el almacenamiento de energía renovable, y** su concepción, que se definen en la parte IV del anexo del presente Reglamento, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7 del presente Reglamento.
4. En el sector digital, **solo** las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
- a) acciones de apoyo **al despliegue y acceso a redes de muy alta capacidad, incluidos sistemas 5G que puedan proporcionar una** conectividad de gigabit **en las zonas en que se encuentren** los motores socioeconómicos;
 - b) acciones de apoyo a la provisión de conectividad inalámbrica local de muy alta calidad en las entidades locales, que sea gratuita y sin condiciones discriminatorias;
 - c) acciones para implantar una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G en todas las vías de transporte principales, incluidas las redes transeuropeas de transporte;
 - d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales **nuevas, o a la mejora significativas de las ya existentes,** también con cables submarinos, **dentro** de los Estados miembros **y entre ellos** y entre la Unión y terceros países;
 - f) acciones que satisfagan las necesidades de las infraestructuras de conectividad digital relacionadas con los proyectos transfronterizos en los ámbitos del transporte o la energía o que apoyen las plataformas digitales operativas directamente relacionadas con las infraestructuras de transporte o energía.

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 10

Sinergias *entre los sectores digital, del transporte y de la energía*

1. Las acciones que contribuyan **simultáneamente** a la consecución de uno o más objetivos de al menos dos sectores, tal como dispone el artículo 3, apartado 2, letras a), b) y c), podrán optar a la ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento **y a un porcentaje de cofinanciación más elevado, de conformidad con el artículo 14**. Tales acciones se ejecutarán a través de programas de trabajo que comprendan al menos dos sectores, con arreglo a criterios específicos de adjudicación, y se financiarán mediante contribuciones presupuestarias de los sectores en cuestión.
2. Dentro de cada uno de los sectores digital, del transporte o de la energía, las acciones admisibles de conformidad con el artículo 9 podrán contener elementos **sinérgicos relacionados con cualquiera de los otros sectores**, que **no guarden** relación con las acciones admisibles previstas en el artículo 9, apartados 2, 3 o 4, respectivamente, siempre que cumplan todos los requisitos siguientes:
 - a) el coste de estos elementos **sinérgicos** no podrá superar el 20 % de los costes subvencionables totales de la acción; y
 - b) estos elementos **sinérgicos** deberán guardar relación con los sectores digital, del transporte o de la energía; y
 - c) estos elementos **sinérgicos** deberán permitir mejorar considerablemente los beneficios socioeconómicos, climáticos o medioambientales de la acción.

Artículo 11

Entidades admisibles

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

Un Estado miembro podrá decidir que, para un programa de trabajo específico o para categorías de solicitudes específicas, las propuestas se puedan presentar sin su acuerdo. En ese caso, a petición del Estado miembro de que se trate, ello se indicará en el programa de trabajo y en la convocatoria de propuestas correspondientes.

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 11 bis

Requisitos de admisibilidad específicos relativos a acciones relacionadas con la adaptación de las redes RTE-T al doble uso civil y de defensa

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

- a) *las propuestas serán presentadas por uno o varios Estados miembros o, con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por entidades jurídicas establecidas en los Estados miembros;*
- b) *las acciones estarán relacionadas con las secciones o los nodos identificados por los Estados miembros en los anexos de las Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la Unión aprobadas por el Consejo el 20 de noviembre de 2018 ⁽³³⁾ o en cualquier lista aprobada posteriormente y en cualquier otra lista indicativa de proyectos prioritarios que los Estados miembros puedan identificar de conformidad con el Plan de Acción sobre Movilidad Militar;*
- c) *las acciones podrán referirse tanto a la mejora de los componentes de las infraestructuras existentes como a la construcción de nuevos componentes de las infraestructuras teniendo en cuenta las necesidades de las infraestructuras mencionadas en el apartado 2;*
- d) *las acciones que desarrollen un nivel de necesidades de infraestructuras superior al exigido para el doble uso; no obstante, solo serán subvencionables hasta el nivel de costes correspondiente al nivel de necesidades exigido para el doble uso. Las acciones relacionadas con las infraestructuras que solo se utilicen con fines militares no serán subvencionables;*
- e) *las acciones en el marco del presente artículo solo recibirán financiación con cargo al importe establecido en el artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii).*

2. *La Comisión adoptará un acto de ejecución que especifique, en caso necesario, las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso y el procedimiento de evaluación de las acciones relacionadas con las acciones de infraestructura de doble uso civil y de defensa.*

Tras la evaluación intermedia del Programa prevista en el artículo 21, apartado 2, la Comisión podrá proponer a la Autoridad Presupuestaria que transfiera los recursos no comprometidos del artículo 4, apartado 2, letra a), inciso iii), al artículo 4, apartado 2, letra a), inciso i).

CAPÍTULO III

SUBVENCIONES

Artículo 12

Subvenciones

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

Artículo 13

Criterios de adjudicación

1. *Se definirán unos* criterios de adjudicación **transparentes** en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 y en las convocatorias de propuestas, teniendo en cuenta, en la medida en que proceda, **únicamente** los elementos siguientes:

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

⁽³³⁾ Documento ST 13674/18.

Miércoles, 17 de abril de 2019

- b) los aspectos relacionados con la innovación **y la digitalización**, la seguridad, la interoperabilidad y la accesibilidad, **incluidas las personas con movilidad reducida**;
- c) la dimensión transfronteriza, **la integración de la red y la accesibilidad territorial, también para las regiones ultraperiféricas y las islas**;

c bis) el valor añadido europeo;

- d) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;
- e) la madurez de la acción en el desarrollo del proyecto;

e bis) la idoneidad de la estrategia de mantenimiento propuesta para el proyecto finalizado;

- f) la idoneidad del plan de ejecución propuesto;
- g) el efecto catalizador de la ayuda financiera de la Unión sobre la inversión;
- h) la necesidad de superar obstáculos financieros, como **los generados por** una viabilidad comercial insuficiente, **los elevados costes iniciales** o la falta de financiación del mercado;

h bis) el potencial del doble uso en el contexto de la movilidad militar;

- i) la coherencia con los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales, **incluido el principio de «primero, la eficiencia energética»;**

2. La evaluación de las propuestas de acuerdo con los criterios de adjudicación tendrá en cuenta, en su caso, la resistencia a los efectos adversos del cambio climático mediante una evaluación de la vulnerabilidad climática y del riesgo, incluidas las medidas de adaptación pertinentes.

3. La evaluación de las propuestas de acuerdo con los criterios de adjudicación garantizará que, en su caso, según lo especificado en los programas de trabajo, las acciones respaldadas por el Programa que incluyan tecnología de posicionamiento, navegación y temporización (PNT) sean técnicamente compatibles con EGNOS/Galileo y Copérnico.

4. En el sector del transporte, la evaluación de las propuestas según los criterios de adjudicación a que se refiere el apartado 1 deberá garantizar, en su caso, que las acciones propuestas sean coherentes con los planes de trabajo del corredor y los actos de ejecución, de conformidad con el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, y tengan en cuenta el dictamen **consultivo** del coordinador europeo responsable, con arreglo al artículo 45, apartado 8, de dicho Reglamento. **Asimismo, evaluará si existe el riesgo de que la ejecución de las acciones financiadas por el MCE interrumpa el flujo de mercancías o de pasajeros en el tramo afectado por el proyecto y si se han aminorado estos riesgos.**

5. En cuanto a las acciones relativas a los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables, los criterios de adjudicación definidos en los programas de trabajo y las convocatorias de propuestas deberán tener en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 4.

6. En lo tocante a las acciones relativas a los proyectos de conectividad digital de interés común, los criterios de adjudicación definidos en los programas de trabajo y las convocatorias de propuestas deberán tener en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 3.

Artículo 14

Porcentajes de cofinanciación

1. El importe de la ayuda financiera de la Unión dedicada a estudios no podrá superar el 50 % de los gastos subvencionables totales. Los porcentajes máximos de cofinanciación de los estudios financiados con los importes transferidos del Fondo de Cohesión serán los aplicables a este fondo, que se establecen en el apartado 2, letra b).

Miércoles, 17 de abril de 2019

2. En el caso de las obras en el sector del transporte, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:
 - a) tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), **inciso i)**, el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 50 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado, para las acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas, **para las acciones de apoyo a las vías navegables interiores y la interoperabilidad ferroviaria**, para las acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, para las acciones de apoyo a la mejora de la seguridad de las infraestructuras **y para las acciones que adapten las infraestructuras de transporte a fines de control de las fronteras exteriores de la Unión** conforme a la legislación pertinente de la Unión. Para las acciones realizadas en las regiones ultraperiféricas, **los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 70 %;**
 - a bis) **para las obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso ii), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales. Los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 85 % si se transfieren al Programa los recursos necesarios de conformidad con el artículo 4, apartado 9;**
 - b) con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de cofinanciación serán los aplicables a dicho Fondo a que se refiere el Reglamento (UE) XXX [CPR]; estos porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 85 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado **y para las acciones relativas a los enlaces pendientes;**
 - c) con respecto a las acciones relativas a los enlaces transfronterizos, los porcentajes máximos de cofinanciación aumentados que se prevén en las letras a) y b) solo podrán aplicarse a las que demuestren un grado elevado de integración en la planificación y ejecución de la acción a efectos del criterio de adjudicación mencionado en el artículo 13, apartado 1, letra c), **por ejemplo** mediante el establecimiento de una única empresa para el proyecto, una estructura conjunta de gobernanza, un marco jurídico bilateral o **un** acto de ejecución, de conformidad con el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; **además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a los proyectos realizados por estructuras de gestión integrada, incluidas empresas conjuntas, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, letra a), podrá incrementarse en un 5 %.**
3. En el caso de las obras en el sector de la energía, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación:
 - a) tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra b), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales, **y para obras en las regiones ultraperiféricas los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 70 %;**
 - b) los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 75 % para las acciones que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común que, atendiendo a las pruebas a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 347/2013, ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, refuercen la solidaridad de la Unión o propongan soluciones altamente innovadoras.
4. En el caso de las obras en el sector digital, se aplicarán los siguientes porcentajes máximos de cofinanciación: tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra c), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; **en el caso de obras en las regiones ultraperiféricas, los porcentajes de cofinanciación serán, como máximo, del 70 %;** los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta el 50 % para las acciones con una marcada dimensión transfronteriza, como la cobertura ininterrumpida con sistemas 5G a lo largo de las principales vías de transporte o el despliegue de redes troncales entre los Estados miembros y entre la Unión y terceros países, y hasta el 75 % para las acciones que ejecuten la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos; las acciones que tengan por objeto ofrecer conectividad inalámbrica local en las entidades locales, **cuando se realicen mediante subvenciones de escasa cuantía, podrán ser** financiadas con ayuda de la Unión que cubra hasta el 100 % de los gastos subvencionables, sin perjuicio del principio de cofinanciación.
5. El porcentaje máximo de cofinanciación aplicable a las acciones mencionadas en el artículo 10, **apartado 1**, será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate. **Además, el porcentaje de cofinanciación aplicable a estas acciones podrá incrementarse en un 10 %.**

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 15

Gastos subvencionables

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

- a) solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común o los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables afecten al territorio de uno o más terceros países mencionados en el artículo 5 o el artículo 11, apartado 4, del presente Reglamento o a aguas internacionales y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate;
- b) el coste de los equipos, las instalaciones y las infraestructuras que sea considerado un gasto de capital por el beneficiario podrá ser subvencionable en su totalidad;
- c) los gastos relacionados con la adquisición de terrenos no serán gastos subvencionables, **a excepción de los fondos transferidos del Fondo de Cohesión al sector del transporte de conformidad con el artículo 58 del Reglamento (UE) XXX por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo y Migración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Gestión de las Fronteras y Visados;**
- d) los gastos subvencionables no incluirán el impuesto sobre el valor añadido («IVA»).

Artículo 16

Combinación de subvenciones con otras fuentes de financiación

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

Artículo 17

Reducción o supresión de las subvenciones

1. Además de los motivos indicados en el [artículo 131, apartado 4], del Reglamento Financiero, el importe de la subvención, **excepto en casos debidamente justificados**, podrá reducirse por los siguientes motivos:
 - a) la acción no ha comenzado en el plazo de un año **para los estudios, o dos años para las obras**, a partir de la fecha de inicio indicada en el convenio de subvención;
 - b) tras una revisión de los progresos realizados, se determina que la ejecución de la acción ha sufrido retrasos tan importantes que es probable que no puedan cumplirse los objetivos.
2. El convenio de subvención podrá **modificarse o** resolverse sobre la base de los motivos indicados en el apartado 1.
3. **Antes de adoptar una decisión sobre la reducción o supresión de una subvención se examinará el caso de forma exhaustiva y se ofrecerá a los beneficiarios afectados la oportunidad de presentar sus observaciones en un plazo de tiempo razonable.**

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 18

Financiación acumulativa, complementaria y combinada

1. Una acción que haya recibido una contribución en el marco del Programa también podrá recibir una contribución de cualquier otro programa de la Unión, incluidos los Fondos en régimen de gestión compartida, a condición de que las contribuciones no sufragan los mismos gastos. **La ejecución cumplirá las normas previstas en el artículo 62 del Reglamento Financiero.** La financiación acumulativa no podrá superar los gastos subvencionables totales de la acción y la ayuda de los diferentes programas de la Unión podrá calcularse proporcionalmente con arreglo a los documentos que establezcan las condiciones de la ayuda.
2. Las acciones que cumplan las siguientes condiciones acumulativas:
 - a) haber sido evaluadas en una convocatoria de propuestas del Programa;
 - b) cumplir los requisitos mínimos de calidad de dicha convocatoria;
 - c) no poder ser financiadas al amparo de esa convocatoria debido a restricciones presupuestarias;

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

CAPÍTULO IV

PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL

Artículo 19

Programas de trabajo

1. El Programa se ejecutará a través de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento Financiero. **■**
- 1 bis.** *A fin de proporcionar transparencia y previsibilidad y de mejorar la calidad de los proyectos, la Comisión adoptará, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, los primeros programas de trabajo plurianuales, que incluirán el calendario de las convocatorias de propuestas para los tres primeros años del programa, sus temas y el presupuesto indicativo, así como un marco prospectivo que cubra todo el período de programación.*
2. La Comisión adoptará los programas de trabajo por medio de un acto de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 del presente Reglamento.
3. **En el sector de la energía se prestará especial atención a proyectos de interés común y acciones relacionadas destinados a integrar en mayor medida el mercado interior de la energía, a fin de terminar con el aislamiento energético y eliminar los cuellos de botella de la interconexión eléctrica, haciendo hincapié en aquellos proyectos que contribuyan a lograr el objetivo de interconexión de al menos el 10 % a más tardar para 2020 y el 15 % a más tardar para 2030 y en los proyectos que contribuyan a la sincronización de los sistemas de electricidad con las redes de la Unión.**
- 3 bis.** *De conformidad con el artículo 200, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, el ordenador competente podrá, si procede, organizar el procedimiento de selección en dos fases, como sigue:*
 - a) *los solicitantes presentarán un expediente simplificado que recoja información relativamente sintética, a fin de preseleccionar los proyectos sobre la base de un conjunto limitado de criterios;*
 - b) *los solicitantes preseleccionados en la primera fase presentarán un expediente completo a partir de la conclusión de la primera fase.*

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 19 bis**Concesión de ayuda financiera de la Unión**

1. **Después de cada una de las convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19, la Comisión, de acuerdo con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 22, decidirá, mediante un acto de ejecución, el importe de la ayuda financiera que se concederá a los proyectos seleccionados o a partes de ellos. La Comisión precisará las condiciones y modalidades de su aplicación.**
2. **Durante la ejecución de los convenios de subvención, la Comisión informará a los beneficiarios y a los Estados miembros afectados sobre la modificación de los importes de las subvenciones y los importes definitivos abonados.**
3. **Los beneficiarios presentarán informes, tal como se establece en los convenios de subvención respectivos, sin la aprobación previa de los Estados miembros. La Comisión facilitará a los Estados miembros el acceso a los informes relativos a las acciones que se encuentren en sus territorios.**

Artículo 20**Seguimiento y presentación de informes**

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

3 bis. La Comisión mejorará el sitio internet específico para publicar en tiempo real una síntesis de los proyectos en ejecución junto con los datos pertinentes (evaluaciones de impacto, valor, beneficiario, entidad que lo ejecuta, situación actual) y presentará informes de situación bienales. Dichos informes de situación harán referencia a la ejecución del Programa, conforme a sus objetivos generales y sectoriales establecidos en el artículo 3, y aclararán si los distintos sectores están en marcha, si el compromiso presupuestario total es conforme con el importe total asignado, si los proyectos en curso han alcanzado un grado suficiente de realización, si todavía son viables y si su realización es conveniente.

Artículo 21**Evaluación**

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 22

Procedimiento de comité

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

Artículo 23

Actos delegados

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento:
 - a) para crear un marco de seguimiento y evaluación **a partir de los indicadores** fijados en **la parte I del anexo**;
 - b) para **completar** la parte II del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables; **para establecer y actualizar la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados**.
 - c) para **completar** la parte III del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables; **para establecer y actualizar la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados**.
 - d) para **complementar** la parte IV del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables; **para establecer y actualizar la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados**.
2. **A reserva del artículo 172, apartado 2, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento:**
 - a) **para modificar la parte III del anexo en lo referente a la definición de los corredores de la red básica de transporte y las secciones predeterminadas de la red global;**
 - b) **para modificar la parte V del anexo en lo referente a la determinación de los proyectos de conectividad digital de interés común.**

Artículo 24

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 23 se otorgan a la Comisión hasta el 31 de diciembre de 2028.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 23 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 23 entrarán en vigor si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Miércoles, 17 de abril de 2019

Artículo 25

Información, comunicación y publicidad

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

2 bis. *Se garantizarán la transparencia y la consulta pública en consonancia con la legislación nacional y de la Unión aplicable.*

Artículo 26

Protección de los intereses financieros de la Unión

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

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 27

Derogación y disposiciones transitorias

1. Quedan derogados los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el presente Reglamento no afectará a la continuación o la modificación de las acciones de que se trate, hasta su cierre, en virtud del Reglamento (UE) n.º 1316/2013, que seguirá aplicándose a las acciones de que se trate hasta su cierre.

La Comisión evaluará la eficacia y la coherencia de las políticas del Reglamento (UE) n.º 347/2013 y presentará una evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicha revisión a más tardar el 31 de diciembre de 2020. En dicha evaluación, la Comisión tendrá en cuenta, entre otros, los objetivos energéticos y climáticos de la Unión para 2030, el compromiso de descarbonización a largo plazo de la Unión y el principio de «primero, la eficiencia energética». La evaluación podrá ir acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa de revisión de dicho Reglamento.

3. La dotación financiera del Programa podrá cubrir también los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para garantizar la transición entre el Programa y las medidas adoptadas en el marco de su predecesor, el Mecanismo «Conectar Europa» del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.
4. En caso necesario, podrán consignarse créditos en el presupuesto después de 2027 a fin de cubrir los gastos contemplados en el artículo 4, apartado 5, del presente Reglamento y permitir así la gestión de las acciones no finalizadas a 31 de diciembre de 2027.

Artículo 28

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.

Miércoles, 17 de abril de 2019

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

Hecho en ...,

Por el Parlamento Europeo
El presidente / La presidenta

Por el Consejo
El presidente / La presidenta

Miércoles, 17 de abril de 2019

ANEXO

PARTE I — INDICADORES

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

Sectores	Objetivos específicos	Indicadores
Transporte	Redes e infraestructuras eficientes, interconectadas y multimodales para lograr una movilidad inteligente, interoperable , sostenible, integradora, accesible y segura desde el punto de vista operacional y físico.	Número de enlaces transfronterizos y pendientes a los que se presta atención con el apoyo del MCE, incluidas las acciones relativas a nudos urbanos, conexiones ferroviarias regionales transfronterizas, plataformas multimodales , puertos marítimos, puertos interiores, conexiones a aeropuertos y terminales ferrocarril-carretera de las redes básica y global de la RTE-T
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la digitalización del transporte, en particular a través del despliegue del ERTMS, los SIF, el STI, el VTMS y los servicios marítimos electrónicos y la SESAR
		Número de puntos de abastecimiento de combustibles alternativos construidos o rehabilitados con el apoyo del MCE
		Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la seguridad del transporte
		Número de acciones del MCE que contribuyen a la accesibilidad del transporte para las personas con movilidad reducida
	Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a reducir el ruido de los trenes de mercancías	
	Adaptación a las infraestructuras de transporte de doble uso, civil y militar	Número de componentes de las infraestructuras de transporte adaptados para satisfacer las necesidades de doble uso, civil y militar
Energía	Contribución a la interconectividad y la integración de los mercados	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que interconectan las redes de los Estados miembros y que eliminan limitaciones internas
	Seguridad del abastecimiento energético	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que garantizan unas redes de gas resilientes
		Número de acciones del MCE que contribuyen a la obtención de unas redes inteligentes y digitalizadas y que aumentan la capacidad de almacenamiento de energía
	Desarrollo sostenible a través de la posibilitación de la descarbonización	Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que hacen posible una mayor penetración de las energías renovables en los sistemas energéticos
Número de acciones del MCE que contribuyen a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables		

Miércoles, 17 de abril de 2019

Sector	Objetivos específicos	Indicadores
Tecnologías digitales	La contribución a la instalación de la infraestructura de conectividad digital en toda la Unión Europea.	<p>Nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los motores socioeconómicos y conexiones de muy alta calidad para las entidades locales</p> <hr/> <p>Número de acciones del MCE que permiten la conectividad 5G a lo largo de las vías de transporte</p> <hr/> <p>Número de acciones del MCE que permiten nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad</p> <hr/> <p>Número de acciones del MCE que contribuyen a la digitalización de los sectores de la energía y del transporte</p>

PARTE II: PORCENTAJES INDICATIVOS PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE

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

- el 60 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a las redes eficientes, [...] interconectadas y multimodales»;
- el 40 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura».

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

- *el 85 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a las redes eficientes, interconectadas y multimodales»;*
- *el 15 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura».*

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

Miércoles, 17 de abril de 2019

PARTE III: CORREDORES DE LA RED BÁSICA DE TRANSPORTE Y **ENLACES TRANSFRONTERIZOS** DE LA RED GLOBAL1. Corredores de la red básica y **lista indicativa de enlaces transfronterizos y enlaces pendientes predeterminados**

Corredor de la red básica «Atlántico»

Configuración	Gijón — León — Valladolid A Coruña — Vigo — Orense — León Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba Algeciras — Bobadilla — Madrid Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid Lisboa — Aveiro — Leixões/Oporto — Río Duero Shannon Foynes/Dublín/Cork — Le Havre — Ruan — París Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Burdeos — Toulouse / Tours — París — Metz — Mannheim/Estrasburgo Shannon Foynes/Dublín/Cork – Saint Nazaire — Nantes — Tours — Dijon	
Enlaces transfronterizos	Évora — Mérida	Ferrocarril
	Vitoria-Gasteiz — San Sebastián — Bayona — Burdeos	
	Aveiro — Salamanca	
	Río Duero (Vía navegable del Duero)	Vías navegables interiores
Enlaces pendiente	Líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC	Ferrocarril

Corredor de la red básica «Báltico — Adriático»

Configuración	Gdynia — Gdańsk — Katowice/Ślasków Gdańsk — Varsovia — Katowice/ Cracovia Katowice — Ostrava — Brno — Viena Szczecin/Świnoujście — Poznań — Breslavia — Ostrava Katowice – Bielsko-Biala — Žilina — Bratislava — Viena Viena — Graz — Villach — Udine — Trieste Udine — Venecia — Padua — Bolonia — Ravena — Ancona Graz — Maribor — Liubliana — Koper/Trieste	
---------------	---	--

Miércoles, 17 de abril de 2019

Enlaces transfronterizos	Katowice/Opole — Ostrava — Brno Katowice — Žilina Bratislava — Viena Graz — Maribor Venecia – Trieste — Divača – Liubliana	Ferrocarril
	Katowice — Žilina Brno — Viena	Carretera
Enlaces pendientes	Gloggnitz — Mürzzuschlag: Túnel de base de Semmering Graz — Klagenfurt: Ferrocarril y túnel de Koralm Koper — Divača	Ferrocarril

Corredor de la red básica «Mediterráneo»

Configuración	Algeciras — Bobadilla –Madrid — Zaragoza — Tarragona Madrid — Valencia — Sagunto — Teruel — Zaragoza Sevilla — Bobadilla — Murcia Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona Tarragona — Barcelona — Perpiñán — Narbona — Toulouse /Marsella — Génova/Lyon — La Spezia /Turín — Novara — Milán — Bolonia/Verona — Padua — Venecia — Ravena/Trieste/Koper — Liubliana — Budapest Liubliana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Frontera UA	
Enlaces transfronterizos	Barcelona — Perpiñán	Ferrocarril
	Lyon — Turín: túnel de base y vías de acceso	
	Niza — Ventimiglia	
	Venecia – Trieste — Divača – Liubliana	
	Liubliana — Zagreb	
	Zagreb — Budapest	
	Budapest — Miskolc — frontera UA	
	Lendava — Letenye	Carretera
Vásárosnamény — frontera UA		

Miércoles, 17 de abril de 2019

Enlaces pendientes	Almería — Murcia	Ferrocarril
	Líneas interoperables en la península ibérica con un ancho no UIC	
	Perpiñán — Montpellier	
	Koper — Divača	
	Rijeka — Zagreb	
	Milán — Cremona — Mantua — Porto Levante/Venecia — Ravena/Trieste	Vías navegables interiores

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

Configuración	Luleå — Helsinki — Tallin — Riga Ventspils — Riga Riga — Kaunas Klaipeda — Kaunas — Vilnius Kaunas — Varsovia Frontera BY — Varsovia — Łódź/Poznań — Fráncfort /Oder — Berlín — Hamburgo — Kiel Łódź — Katowice/ Breslavia frontera UA — Rzeszów — Katowice — Breslavia — Falkenberg — Magdeburgo Szczecin/Świnoujście — Berlín — Magdeburgo — Braunschweig — Hannover Hannover — Bremen — Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover — Osnabrück — Hengelo — Almelo — Deventer — Utrecht Utrecht — Ámsterdam Utrecht — Rotterdam — Amberes Hannover/ Osnabrück — Colonia— Amberes	
Enlaces transfronterizos	Tallin — Riga — Kaunas — Varsovia: línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable	Ferrocarril
	Świnoujście/Szczecin — Berlín	Ferrocarril/vías navegables interiores
	Corredor EE-LV-LT-PL de la vía báltica	Carretera

Miércoles, 17 de abril de 2019

Enlaces pendientes	Kaunas — Vilnius: Parte de la línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable	Ferrocarril
	Varsovia/Idzikowice — Poznań/Breslavia, incluidas las conexiones al nodo central de transporte previsto	
	Canal de Kiel	Vías navegables interiores
	Berlín — Magdeburgo — Hannover; Mittellandkanal; canales occidentales alemanes	
	Rin, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

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

Configuración	Frontera UK – Belfast — Dublín — Shannon Foynes/Cork Shannon Foynes/Dublín/Cork — Le Havre/Calais/ Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gante/ Amberes/Rotterdam/Ámsterdam ■ ■ Frontera UK — Lille — Bruselas Ámsterdam — Rotterdam — Amberes — Bruselas — Luxemburgo Luxemburgo — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marsella Luxemburgo — Metz — Estrasburgo — Basilea Amberes/Zeebrugge — Gante — Calais/Dunkerque/Lille — París — Ruan — Le Havre	
Enlaces transfronterizos	Bruselas — Luxemburgo — Estrasburgo	Ferrocarril
	Terneuzen — Gante	Vías navegables interiores
	Red Sena — Escalda y las cuencas fluviales correspondientes Sena, Escalda y Mosa	
	Corredor Rin-Escalda	
Enlaces pendientes	Canal Albert y Canal Bocholt-Herentals ■	Vías navegables interiores

Miércoles, 17 de abril de 2019

Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»

Configuración	<p>Hamburgo — Berlín</p> <p>Rostock — Berlín — Dresde</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven — Magdeburgo — Dresde</p> <p>Dresde — Ústí nad Labem — Melnik/Praga — Lysá nad Labem/Poříčany — Kolin</p> <p>Kolin — Pardubice — Brno — Viena/Bratislava — Budapest — Arad — Timișoara — Craiova — Calafat — Vidin — Sofía</p> <p>Sofía — Frontera RS/Frontera Macedonia del Norte</p> <p>Sofía — Plovdiv — Burgas/Frontera TR</p> <p>█ Frontera TR — Alejandrópolis — Kavala — Salónica — Ioannina — Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Frontera Macedonia del Norte — Salónica</p> <p>Sofía — Salónica — Atenas — Pireo/Ikonio — Irakleion — Lemesos (Vasiliko) — Nicosia/Lárnaca</p> <p>Atenas — Patras/Igoumenitsa</p>	
Enlaces transfronterizos	Dresde — Praga/ Kolín	Ferrocarril
	Viena/Bratislava — Budapest	
	Békéscsaba — Arad — Timisoara	
	Craiova — Calafat — Vidin — Sofía — Salónica	
	Sofía — Frontera RS/Frontera Macedonia del Norte	
	Frontera TR — Alexandrópolis	
	Frontera Macedonia del Norte — Salónica	
	Ioannina — Kakavia (frontera AL)	
Drobeta Turnu Severin /Craiova — Vidin — Montana		
Sofía — Frontera RS		
Hamburgo — Dresde — Praga — Pardubice		
█	█	

Miércoles, 17 de abril de 2019

Corredor de la red básica «Rin — Alpino»

Configuración	Génova — Milán — Lugano — Basilea Génova — Novara — Brig — Berna — Basilea — Karlsruhe — Mannheim — Maguncia — Coblenza — Colonia Colonia — Düsseldorf — Duisburg — Nijmegen/Arnhem — Utrecht — Ámsterdam Nijmegen — Rotterdam — Vlissingen Colonia — Lieja — Bruselas — Gante Lieja — Amberes — Gante — Zeebrugge	
Enlaces transfronterizos	Zeenaar — Emmerich — Oberhausen	Ferrocarril
	Karlsruhe — Basilea	
	Milán/Novara — Frontera CH	
	Basilea — Amberes/Rotterdam — Ámsterdam	
Enlaces pendientes	Génova — Tortona/Novi Ligure	
	Zeebrugge — Gante	

Corredor de la red básica «Rin — Danubio»

Configuración	Estrasburgo — Stuttgart — Múnich — Wels/Linz Estrasburgo — Mannheim — Fráncfort- Würzburg — Nuremberg — Regensburg — Passau — Wels/Linz Múnich/Nuremberg — Praga — Ostrava/Přerov — Žilina — Košice — Frontera UA Wels/Linz — Viena — Bratislava — Budapest — Vukovar Viena/Bratislava — Budapest — Arad — Moravita /Brašov/Craiova — Bucarest — Constanza — Sulina	
----------------------	--	--

Miércoles, 17 de abril de 2019

Enlaces transfronterizos	Múnich — Praga	Ferrocarril
	Nuremberg — Plzen	
	Múnich — Mühldorf — Freilassing — Salzburgo	
	Estrasburgo — Kehl Appenweier	
	Hranice — Žilina	
	Košice — frontera UA	
	Viena — Bratislava/Budapest	
	Bratislava — Budapest	
	Békéscsaba — Arad — Timisoara – Frontera RS	
	Bucarest — Giurgiu — Rousse	
Danubio (Kehlheim — Constanza/Midia/Sulina) y las cuencas correspondientes de Váh , Sava y Tisza	Vías navegables interiores	
Zlín — Žilina	Carretera	
	Timisoara — Frontera RS	Carretera
Enlaces pendientes	Stuttgart — Ulm	Ferrocarril
	Salzburgo — Linz	
	▮ Craiova – Bucarest	
	Arad — Sighisoara — Brasov — Predeal	

Corredor de la red básica «Escandinavo — Mediterráneo»

Configuración	<p>Frontera RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Estocolmo — Örebro (Hallsberg)/Linköping — Malmö</p> <p>Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Estocolmo/Örebro (Hallsberg)</p> <p>Oslo — Gotemburgo — Malmö — Trelleborg</p> <p>Malmö — Copenhague — Fredericia — Aarhus — Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>Copenhague — Kolding/Lübeck — Hamburgo — Hannover</p> <p>Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nuremberg</p> <p>Rostock — Berlín – Halle/Leipzig – Erfurt — Múnich</p> <p>Nuremberg — Múnich — Innsbruck — Verona — Bolonia — Ancona/Florenia</p> <p>Livorno/La Spezia — Florenia — Roma — Nápoles — Bari — Taranto — La Valeta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari — Nápoles — Gioia Tauro — Palermo/Augusta — La Valeta/Marsaxlokk</p>
---------------	---

Miércoles, 17 de abril de 2019

Enlaces transfronterizos	Frontera RU — Helsinki	Ferrocarril
	Copenhague — Hamburgo: vías de acceso al enlace fijo de Fehmarn Belt	
	Múnich — Wörgl — Innsbruck — Fortezza — Bolzano — Trento — Verona: túnel de base de Brenner y sus vías de acceso	
	Gotemburgo-Oslo	
	Copenhague — Hamburgo: enlace fijo de Fehmarn Belt	Ferrocarril/carretera

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

Entre las secciones transfronterizas de la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii), del presente Reglamento se hallan en particular las siguientes:

Dublin/Letterkenny – Frontera RU	Carretera
Pau — Huesca	Ferrocarril
Lyon — Frontera CH	Ferrocarril
Athus — Mont-Saint-Martin	Ferrocarril
Breda — Venlo — Viersen — Duisburgo	Ferrocarril
Amberes — Duisburg	Ferrocarril
Mons — Valenciennes	Ferrocarril
Gante — Terneuzen	Ferrocarril
Heerlen — Aquisgrán	Ferrocarril
Groninga — Bremen	Ferrocarril
Stuttgart — Frontera CH	Ferrocarril
Gallarate/Sesto Calende — Frontera CH	Ferrocarril
Berlín — Rzepin/Horka — Breslavia	Ferrocarril
Praga — Linz	Ferrocarril
Villach — Liubliana	Ferrocarril
Pivka — Rijeka	Ferrocarril

Miércoles, 17 de abril de 2019

Plzeň — České Budějovice — Viena	Ferrocarril
Viena — Győr	Ferrocarril
Graz — Celldömök — Győr	Ferrocarril
Neumarkt-Kalham — Mühlendorf	Ferrocarril
Corredor del Ámbar PL-SK-HU	Ferrocarril
Corredor BY/UA de «Via Carpathia» frontera -PL-SK-HU-RO	Carretera
Focșani — Frontera MD	Carretera
Budapest — Osijek — Svilaj (Frontera BiH)	Carretera
Faro — Huelva	Ferrocarril
Oporto — Vigo	Ferrocarril
Giurgiu — Varna	Ferrocarril
Svilengrad — Pithio	Ferrocarril

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

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

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

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

2. Criterios generales

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

- que esté incluido en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre **al menos dos** Estados miembros y/o entre **al menos un Estado miembro y un tercer país** o terceros países, tal como disponen los artículos **8, 9, 11 y 13** de la Directiva (UE) 2018/2001;
- que ahorre costes en la implantación de las energías renovables o produzca beneficios en lo tocante a la integración del sistema, la seguridad de suministro o la innovación, en comparación con un proyecto similar **o un proyecto de energía renovable** ejecutado por uno solo de los Estados miembros participantes;
- que los posibles beneficios globales de la cooperación sean superiores a los costes, incluidos costes a largo plazo, evaluados sobre la base del análisis coste-beneficio mencionado en el punto 3 y aplicando la metodología a que se refiere el artículo [7].

Miércoles, 17 de abril de 2019

3. Análisis coste-beneficio

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

4. Proceso

- (1) Los promotores de un proyecto, incluidos los Estados miembros, que pueda optar a la selección en tanto que proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables al amparo de un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre **al menos dos** Estados miembros y/o entre **al menos un Estado miembro y un tercer país o** terceros países, tal como disponen los artículos **8, 9, 11 y 13** de la Directiva (UE) **2018/2001**, y que desee obtener el estatus de proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, deberán presentar a la Comisión una solicitud de selección como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables. La solicitud deberá contener la información pertinente que permita a la Comisión evaluar el proyecto de acuerdo con los criterios establecidos en los puntos 2 y 3, de conformidad con la metodología a que se refiere el artículo 7.

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

- (2) **La Comisión creará y presidirá un grupo para proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, compuesto de un representante de cada Estado miembro y de uno de la Comisión. El grupo adoptará su propio reglamento interno.**
- (3) **Al menos una vez al año, la Comisión organizará el proceso de selección en tanto que proyectos transfronterizos y, tras la evaluación, presentará al grupo mencionado en el apartado 3 una lista de proyectos admisibles en el ámbito de las energías renovables que cumplan los criterios establecidos en el artículo 7 y en el apartado 5.**
- (4) **Se facilitará al grupo mencionado en el apartado 3 información pertinente, salvo que sea sensible desde el punto de vista comercial, sobre los proyectos admisibles incluidos en la lista presentada por la Comisión en relación con los siguientes criterios:**
- **una confirmación del cumplimiento de los criterios de admisibilidad y selección para todos los proyectos;**
 - **información sobre el mecanismo de cooperación al que pertenece un proyecto e información sobre en qué medida el proyecto cuenta con el apoyo de uno o varios Estados miembros;**
 - **una descripción del objetivo del proyecto, incluida la capacidad estimada (en kW) y, cuando se disponga de ella, la producción de energía renovable (en kWh por año), así como el coste total del proyecto y los gastos subvencionables contemplados, en euros;**
 - **información sobre valor añadido de la UE esperado, en consonancia con el apartado 2, letra b), del presente anexo, y sobre los costes y beneficios previstos y el valor añadido de la UE esperado, en consonancia con el apartado 2, letra c), del presente anexo.**
- (5) **El Grupo podrá invitar a sus reuniones, en su caso, a promotores de proyectos subvencionables, a terceros países que participen en los proyectos admisibles y a cualesquiera otras partes interesadas pertinentes.**

Miércoles, 17 de abril de 2019

- (6) *Sobre la base de los resultados de la evaluación, el grupo llegará a un acuerdo sobre un proyecto de lista de proyectos que se convertirán en proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, que se adoptará de conformidad con el apartado 8.*
- (7) *La Comisión adoptará la lista definitiva de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables seleccionados mediante un acto delegado basado en el proyecto de lista mencionada en el apartado 7 y teniendo en cuenta el apartado 10, y publicará en su sitio web la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables seleccionados. Esta lista se revisará, de ser necesario, al menos cada dos años.*
- (8) *El grupo supervisará la ejecución de los proyectos de la lista definitiva y formulará recomendaciones sobre cómo superar los posibles retrasos en su aplicación. Para ello, los promotores de proyectos de los proyectos seleccionados facilitarán información sobre la realización de sus proyectos.*
- (9) Cuando la Comisión seleccione los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, se esforzará por conseguir un equilibrio geográfico adecuado en la determinación de dichos proyectos. Podrá recurrirse a agrupaciones regionales para la determinación de los proyectos.
- (10) Un proyecto no podrá ser seleccionado como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, ni se le podrá retirar ese estatuto, si la información en que se ha basado su evaluación, que era un factor determinante de esta, era incorrecta, o si el proyecto no es conforme con el Derecho de la Unión.

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

1. Conectividad de gigabit, *en particular el 5G y otras formas de conectividad de última generación* de los motores socioeconómicos

Se dará prioridad a las acciones teniendo en cuenta la función de los motores socioeconómicos, la pertinencia de los servicios y aplicaciones digitales proporcionados mediante la conectividad subyacente y los posibles beneficios socioeconómicos para los ciudadanos, las empresas y las entidades locales, ***incluida la cobertura adicional de zona generada, en particular los hogares***. El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico.

Se dará prioridad a las acciones que contribuyan a ***la conectividad de gigabit, en particular el 5G y otras formas de conectividad de última generación para:***

- hospitales y centros médicos, con arreglo a los esfuerzos para digitalizar el sistema de asistencia sanitaria, con vistas a aumentar el bienestar de los ciudadanos de la UE y a modificar el modo en que se prestan los servicios sanitarios y asistenciales a los pacientes ⁽¹⁾;
- centros de enseñanza e investigación en el contexto de los esfuerzos para ***facilitar el uso de la informática de alta velocidad, las aplicaciones en la nube y los megadatos, entre otros***, para eliminar las diferencias digitales y para innovar en los sistemas educativos, mejorar los resultados del aprendizaje, aumentar la equidad y mejorar la eficiencia ⁽²⁾;
- ***cobertura inalámbrica 5G de banda ancha ininterrumpida a todos los núcleos urbanos antes de 2025.***

2. Conectividad inalámbrica en entidades locales

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

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

⁽²⁾ Comunicación de la Comisión sobre el Plan de Acción de Educación Digital, COM(2018) 0022.

Miércoles, 17 de abril de 2019

- que sean ejecutadas por un organismo del sector público de los contemplados en el párrafo siguiente que goce de capacidad para planificar y supervisar la instalación en espacios públicos de puntos interiores o exteriores de acceso inalámbrico local, así como para garantizar la financiación de los costes operativos durante un mínimo de tres años;
- que se basen en redes digitales de muy alta capacidad que permitan ofrecer a los usuarios una experiencia de internet de calidad muy elevada que:
- sea de carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias, de fácil acceso, segura y emplee equipos de los más recientes y disponibles, capaces de ofrecer conectividad de alta velocidad a sus usuarios; y
- apoye la igualdad de acceso **generalizado y no discriminatorio** a servicios digitales innovadores;
- que utilicen la identidad visual común que establezca la Comisión y se conecten con las herramientas **multilingües** en línea asociadas;
- **con vistas a lograr sinergias y aumentar la capacidad y mejorar la experiencia de los usuarios, estas acciones facilitarán el despliegue de puntos de acceso inalámbrico 5G para pequeñas áreas listas para el uso, tal como se definen en la Directiva UE/2018/1972;**
- que se comprometan a adquirir el equipo necesario o los servicios de instalación correspondientes de conformidad con la normativa aplicable, a fin de que los proyectos no falseen la competencia indebidamente.

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

Las acciones financiadas no deberán duplicar las ofertas gratuitas públicas o privadas existentes de características similares, incluida la calidad, en el mismo espacio público.

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

En su caso, se garantizarán la coherencia y la coordinación con las acciones del MCE que apoyen el acceso de los motores socioeconómicos a las redes de muy alta capacidad que puedan ofrecer conectividad de gigabit, **en particular el 5G y otras formas de conectividad de última generación.**

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

Con arreglo a los objetivos de la sociedad del gigabit establecidos por la Comisión para garantizar que las principales vías de transporte terrestre tengan una cobertura 5G ininterrumpida de aquí a 2025 ⁽²⁾, las acciones que proporcionan una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G de acuerdo con el artículo 9, apartado 4, letra c), incluyen, como primer paso, acciones en las secciones transfronterizas para lograr una experimentación de la MCA ⁽³⁾ y, como segundo paso, acciones en secciones más amplias con vistas a un despliegue a mayor escala de la MCA a lo largo de los corredores, tal como se indica en el cuadro que figura más abajo (lista indicativa). Los corredores de la RTE-T se utilizan como base para este fin, pero el despliegue de la 5G no se limita necesariamente a estos corredores ⁽⁴⁾.

Además, también se respaldarán las acciones que apoyen el despliegue de redes troncales, incluso con cables submarinos entre Estados miembros y entre la Unión y terceros países o que conecten islas europeas, de conformidad con el artículo 9, apartado 4, letra d), para proporcionar la redundancia exigida por estas infraestructuras de vital importancia y para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión.

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

⁽²⁾ «La conectividad para un mercado único digital competitivo — hacia una sociedad europea del Gigabit», COM(2016) 0587.

⁽³⁾ Movilidad conectada y automatizada.

⁽⁴⁾ Las secciones que aparecen en cursiva están situadas fuera de los corredores de la red básica de la RTE-T pero forman parte de los corredores 5G.

Miércoles, 17 de abril de 2019

Corredor de la red básica «Atlántico»

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Oporto — Vigo

Mérida — Évora

París — Ámsterdam — Fráncfort**Aveiro — Salamanca****San Sebastian — Biarritz**

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Metz — París — Burdeos — Bilbao — Vigo — Oporto — Lisboa

Bilbao — Madrid — Lisboa

Madrid — Mérida — Sevilla — Tarifa**Despliegue de redes troncales, incluso con cables submarinos**

Azores/Islas de Madeira — Lisboa

Corredor de la red básica «Báltico — Adriático»

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Gdansk — Varsovia — Brno — Viena — Graz — Liubliana — **Koper/Trieste**

Corredor de la red básica «Mediterráneo»

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Budapest — Zagreb — Liubliana/ Rijeka/ Split — **Dubrovnik****Liubliana — Zagreb — Slavonski Brod — Bajakovo (frontera con Serbia)****Slavonski Brod — Đakovo — Osijek****Montpellier — Narbona — Perpignan — Barcelona — Valencia — Málaga — Tarifa con una extensión a Narbona — Toulouse****Despliegue de redes troncales, incluso con cables submarinos**

Redes de cable submarino Lisboa — Marsella — Milán

Miércoles, 17 de abril de 2019

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

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Varsovia-Kaunas-Vilna**Kaunas — Klaipėda**

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Tallin — **Riga** — Kaunas — **Frontera LT/PL — Varsovia****Frontera BY/LT — Vilnius — Kaunas — Klaipėda****Via Carpathia:****Klaipėda — Kaunas — Elk — Białystok — Lublin — Rzeszów — Barwinek — Košice**

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

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Metz — Merzig — Luxemburgo

Rotterdam — Amberes — Eindhoven

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Ámsterdam — Rotterdam — Breda — Lille — París

Bruselas — Metz — Basilea

Mulhouse — Lyon — Marsella

Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental»

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Sofía — Salónica — Belgrado

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Berlín — Praga — Brno — Bratislava — Timișoara — Sofía — frontera TR

Bratislava — **Košice**

Sofía — Salónica — Atenas

Corredor de la red básica «Rin — Alpino»

Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA

Bolonia — Innsbrück — Múnich (corredor Brenner)

Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA

Rotterdam — Oberhausen — Fráncfort (M)

Basilea — Milán — Génova

Miércoles, 17 de abril de 2019

Corredor de la red básica «Rin — Danubio»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Fráncfort (M) — Passau — Viena — Bratislava — Budapest — Osijek- Vukovar — Bucarest — Constanza
	Bucarest — Iasi
	Karlsruhe — Múnich — Salzburgo — Wels
	Fráncfort (M) — Estrasburgo
Corredor de la red básica «Escandinavo — Mediterráneo»	
Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA	Oulu — Tromsø Oslo — Estocolmo — Helsinki
Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA	Turku — Helsinki — Frontera rusa
	Oslo — Malmo — Copenhague — Hamburgo — Würzburg — Nuremberg — Rosenheim — Verona — Bolonia — Nápoles — Catania — Palermo
	Estocolmo / Oslo — Malmö
	Nápoles — Bari — Taranto
	Aarhus — Esbjerg — Padborg