COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» para el período 2028-2034, se modifica el Reglamento (UE) 2024/1679 y se deroga el Reglamento (UE) 2021/1153

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El 16 de julio de 2025, la Comisión adoptó una propuesta para el próximo marco financiero plurianual para el período posterior a 2027, que incluía una dotación financiera de 81 428 000 000 EUR para el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) destinada a inversiones en redes transeuropeas de infraestructuras de transporte y energía, en particular en proyectos de movilidad militar y energías renovables. La presente propuesta tiene como objetivo establecer la base jurídica del MCE para el período 2028-2034.

• Razones y objetivos de la propuesta

Para lograr un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, la UE necesita una infraestructura actualizada, de alto rendimiento y resiliente que ayude a conectar e integrar los sectores del transporte y la energía en toda la UE y en todas sus regiones. Estas conexiones son fundamentales para la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales.

Las redes transeuropeas de transporte y energía:

- facilitan las conexiones transfronterizas;
- garantizan la seguridad de la UE;
- aumentan la competitividad de la economía social de mercado europea;
- contribuyen a la lucha contra el cambio climático; y
- acaban con el aislamiento y fomentan una mayor cohesión económica, social y territorial.

También se necesitan redes transeuropeas de alta capacidad para mejorar la resiliencia y la preparación militar de la UE.

Unas conexiones fluidas para el transporte y la energía en toda Europa contribuirán al éxito del mercado único. Aportarán beneficios tangibles a todos los ciudadanos y las empresas europeos, ya que los desplazamientos, el transporte de mercancías y el acceso a una energía segura, asequible y descarbonizada serán más eficientes y sostenibles.

A tal fin, el MCE apoya las inversiones, tanto en infraestructuras de transporte y energía mediante el desarrollo de las redes transeuropeas, como en proyectos transfronterizos de energías renovables. A la luz del aumento de los riesgos relacionados con los peligros naturales y tecnológicos, la evolución de las amenazas para la seguridad y otras perturbaciones, es esencial garantizar que las inversiones en el marco del MCE se basen en el conocimiento de los riesgos y la resiliencia en caso de catástrofe, en consonancia con los objetivos de la Estrategia de Preparación de la Unión.

El MCE se centra en proyectos del mayor valor añadido para la UE y cataliza las inversiones en proyectos con impacto transfronterizo y sistemas interoperables a escala europea, que deben seguir recibiendo financiación después de 2027. Al prestar apoyo a proyectos transfronterizos directamente a nivel de la UE, el MCE ayuda a superar los problemas de coordinación derivados del carácter multijurisdiccional de los proyectos. Gracias a su eficiente *modus operandi*, el MCE aborda las deficiencias del mercado y ayuda a movilizar más inversiones y financiación de otras fuentes, como los presupuestos nacionales, los

sistemas nacionales de tarifas energéticas y el sector privado, utilizando toda la gama de instrumentos disponibles con arreglo al Reglamento Financiero.

En cuanto al transporte, el MCE tiene por objeto contribuir a la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T), centrándose en la finalización de la red básica y la red básica ampliada de aquí a 2030 y 2040. El desarrollo de una red de transporte multimodal europea es una condición clave para el crecimiento y la sostenibilidad en Europa: desde los puntos de entrada que son los puertos hasta las conexiones terrestres básicas necesarias para el mercado único y la conectividad de las regiones. En este contexto, el MCE se centrará, en particular, en proyectos de infraestructura con una fuerte dimensión transfronteriza, como el proyecto «Rail Baltica», el túnel de base del Brennero, la vía navegable Sena-Escalda, Brno-Bratislava, Salónica-Bucarest o el desarrollo de conexiones en el interior de los puertos de la RTE-T.

En estrecha coordinación con el Fondo Europeo de Competitividad y los planes de colaboración nacional y regional, el MCE también contribuye a la movilidad interoperable, segura e inteligente en la red RTE-T (por ejemplo, mediante la implantación de sistemas europeos de gestión del tráfico, como el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario o los servicios de información fluvial para las vías navegables o, cuando proceda, mediante su interconexión a través de la interoperabilidad, las normas o las terminales de usuario, con los sistemas espaciales de la UE, como Galileo, EGNOS e IRIS², para posicionamiento, navegación y temporización y para la conectividad segura, respectivamente), y ayuda a la transición de la UE hacia una movilidad sostenible y descarbonizada (por ejemplo, proporcionando suministro de electricidad en puerto a los buques en los puertos de la RTE-T).

El MCE también puede invertir en conexiones transfronterizas con terceros países y extender los corredores de la RTE-T a los países candidatos. Por ejemplo, esto se ha hecho en el período 2021-2027 para las conexiones con Ucrania y Moldavia: se ha mejorado el funcionamiento de los corredores de solidaridad y se han iniciado los trabajos de preparación para adaptar el ancho de vía en estos dos países al estándar de la UE. Si bien estas iniciativas estuvieron justificadas por la crisis tras la guerra de agresión rusa contra Ucrania y en previsión de su mayor integración en el mercado de la UE, estas inversiones desvían recursos de proyectos en el territorio de la Unión.

Si los proyectos transfronterizos de la RTE-T no se completan, el aumento del tiempo de viaje y de los costes de desplazamiento de personas y mercancías provocará pérdidas económicas derivadas de la reducción de la productividad total y de un crecimiento más lento del comercio en el interior de la UE. Esto equivaldrá a una reducción del PIB del − 0,4 % en 2030 y del − 0,8 % en 2050 en relación con una hipótesis de referencia en la que se finalizaran los proyectos transfronterizos de la RTE-T. El empleo en los Estados miembros también disminuiría un − 0,08 % en 2030 y un − 0,13 % en 2050 con respecto a la hipótesis de referencia[1].

El MCE también debe proporcionar financiación de la UE para la ejecución de proyectos de transporte civil y militar de doble uso a fin de permitir una movilidad militar fluida en toda la

[1] Comisión Europea: Dirección General de Movilidad y Transportes, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. *et al.*, «Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network» [«Estudio de apoyo sobre la adaptación al cambio climático y las necesidades de inversión transfronteriza para completar la red RTE-T», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

UE. La infraestructura de transporte actual en la UE (incluida la RTE-T) no permite desplazamientos a gran escala de tropas y equipos y materiales pesados convocados con poca antelación. Esto es esencial para la seguridad y la defensa de Europa, como se reconoce en el Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030», adoptado el 19 de marzo de 2025. El MCE también contribuye al objetivo general de la «Estrategia de Preparación de la Unión» de crear una Unión segura y resiliente cuyo objetivo sea preservar las funciones vitales de la sociedad en todas las circunstancias.

La UE ha establecido cuatro corredores prioritarios de movilidad militar multimodal que abarcan el ferrocarril, las carreteras, los ríos, el mar y el aire, que requieren inversiones sustanciales y urgentes para facilitar el desplazamiento de tropas y equipos militares. Entre ellas se incluyen el ensanche de los túneles ferroviarios, el refuerzo de los puentes de carreteras y ferroviarios, y la ampliación de las terminales portuarias y aeroportuarias. Junto con los Estados miembros y la comunidad militar, se han determinado inversiones prioritarias para eliminar los cuellos de botella más urgentes («puntos críticos»).

Como instrumento esencial para completar la Unión de la Energía, el MCE proporcionará financiación a dos tipos de proyectos transfronterizos en materia de energía:

- proyectos de infraestructuras energéticas en los sectores del transporte de la electricidad, el hidrógeno y el dióxido de carbono que tengan una importante repercusión transfronteriza y que hayan obtenido la condición de proyecto de interés común (PIC) o proyecto de interés mutuo (PIM) con arreglo al Reglamento RTE-E;
- proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables basados en un acuerdo de cooperación entre los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

Estos proyectos son fundamentales para i) mejorar la seguridad del abastecimiento energético en la UE y en terceros países vecinos; ii) descarbonizar el sistema energético; iii) facilitar la integración de las fuentes de energía renovables, tanto en tierra como mar adentro; iv) integrar mejor los mercados de la energía; y v) dar acceso a los hogares y las empresas de Europa a una energía asequible, contribuyendo así a la competitividad de la economía europea y a la prosperidad de las personas.

En sus Conclusiones sobre «Fomento de unas infraestructuras de la red eléctrica sostenibles», aprobadas por el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía el 30 de mayo de 2024, el Consejo reconocía «la necesidad de una inversión sin precedentes en redes eléctricas, tanto en el ámbito del transporte como en el de la distribución, con el fin de garantizar un sistema eléctrico europeo altamente interconectado, integrado y sincronizado», invitaba a la Comisión a buscar «formas de aumentar las inversiones globales en infraestructuras de la red eléctrica» y destacaba «la importancia de un MCE sólido que responda adecuadamente a una mayor necesidad de inversión en proyectos de desarrollo de redes terrestres y marítimas, así como la importancia de apoyar dicha necesidad».

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

El objetivo general del MCE consiste en apoyar la consecución de los objetivos estratégicos de la UE en los sectores del transporte y la energía para las redes transeuropeas y la cooperación transfronteriza en materia de energías renovables, promoviendo o acelerando las inversiones en proyectos de interés común y proyectos de interés mutuo, y fomentando la cooperación transfronteriza en materia de generación de energías renovables.

En el sector del transporte, el MCE contribuye a los objetivos a largo plazo de la UE para lograr la finalización de la red básica de la RTE-T de aquí a 2030[2], de la red básica ampliada de aquí a 2040 y, cuando proceda, de la red global de la RTE-T de aquí a 2050 mediante estudios preparatorios. Por lo tanto, el próximo marco financiero plurianual (MFP) será decisivo en particular para la finalización de la red básica.

Las inversiones financiadas por el MCE también respaldan la transición hacia una movilidad limpia, interoperable y multimodal. El MCE también está ayudando a desarrollar una red europea de trenes de alta velocidad destinada a conectar las capitales de la UE (también a través de trenes nocturnos) y a agilizar el transporte ferroviario de mercancías.

En el sector de la energía, el MCE complementa el marco de las redes transeuropeas de energía (RTE-E) y la selección de PIC y PIM. Con arreglo al Reglamento RTE-E, el siguiente enfoque compuesto por tres fases se aplica a las inversiones en estos PIC y PIM. En primer lugar, el mercado debe tener prioridad para invertir. En segundo lugar, si el mercado no realiza inversiones, deben estudiarse soluciones normativas y, en caso necesario, adaptarse el marco regulador pertinente. En tercer lugar, si las dos primeras fases no bastan para que se produzcan las inversiones necesarias en PIC, como último recurso, se podrán conceder subvenciones del MCE a PIC admisibles. El MCE también complementa los mecanismos de cooperación establecidos por la Directiva sobre fuentes de energía renovables, como transferencias estadísticas, proyectos conjuntos o sistemas de apoyo conjuntos.

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

Las infraestructuras de transporte y energía y la generación de energía recibirán apoyo en diversos grados por parte de distintos programas e instrumentos financieros de la UE, en particular del MCE, los planes de colaboración nacional y regional, el Fondo Europeo de Competitividad y Horizonte Europa, así como del Instrumento de Vecindad, Cooperación al Desarrollo y Cooperación Internacional (Europa Global).

Es importante utilizar con la máxima eficacia los distintos programas e instrumentos financieros de la UE y, de este modo, maximizar la complementariedad y el valor añadido de las inversiones respaldadas por la UE. Para lograrlo, es necesario utilizar la nueva estructura del MFP, mantener la coherencia entre los programas pertinentes de la UE, evitar solapamientos y centrarse en inversiones con un gran valor añadido de la UE.

En este contexto, el MCE debe centrarse en apoyar i) proyectos con una dimensión transfronteriza en las redes RTE-T y RTE-E, ii) proyectos de movilidad militar fluida en toda la UE, y iii) proyectos en el ámbito de la cooperación en materia de energías renovables. Las inversiones en la red RTE-T en el marco de los planes de colaboración nacional y regional deben complementar las inversiones en el marco del MCE.

La ampliación de los corredores de la RTE-T a los países candidatos y a las infraestructuras de transporte y energía de terceros países debe recibir apoyo en estrecha coordinación con Europa Global.

[2] Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

Se perseguirá un sólido proceso de creación conjunta entre la I+i y el MCE, en particular para la descarbonización de todos los modos de transporte, pero también para la energía. Horizonte Europa seguirá contribuyendo a la investigación y la innovación en el transporte y la energía. El Fondo Europeo de Competitividad cubrirá la expansión y el despliegue de soluciones innovadoras de vanguardia para la descarbonización, la digitalización, la sostenibilidad y la resiliencia del transporte y la energía (por ejemplo, el sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo apoyado por la IA y las tecnologías en la nube, el transbordador de doble uso civil y militar sin emisiones del futuro). En particular, debe encontrar la mejor combinación de capital público y privado para realizar tales inversiones.

Las acciones del MCE deben utilizarse para subsanar las deficiencias del mercado o las situaciones de inversión subóptimas, de manera proporcionada, sin duplicar o desplazar la financiación privada, y deben presentar un claro valor añadido de la UE. A este respecto, las medidas del MCE y de la Unión de Ahorros e Inversiones[3] pueden apoyarse mutuamente, ya que la financiación pública puede ser eficaz para reducir el riesgo de los grandes proyectos de infraestructuras y atraer inversiones privadas en la UE, al crear un efecto palanca significativo. Al mismo tiempo, la creciente disponibilidad de organismos de inversión colectiva eficientes, como los fondos de inversión a largo plazo europeos (FILPE), puede catalizar de manera eficiente las inversiones a largo plazo de inversores institucionales y otros inversores privados en proyectos de infraestructuras y, de este modo, complementar y amplificar la financiación disponible procedente del MCE. Esto también garantizará la coherencia entre las acciones en el marco del programa y las normas de la UE sobre ayudas estatales, incluidos los proyectos plurinacionales, como los proyectos importantes de interés común europeo (PIICE), y evitará que se distorsione de manera indebida la competencia en el mercado único.

Los objetivos de la Unión en materia de transporte y energía deben alcanzarse de manera que se garantice la competitividad, el crecimiento económico, la cohesión y la seguridad, en consonancia con las políticas climáticas y medioambientales. Las inversiones deben contribuir a la neutralidad climática de aquí a 2050, evitar la pérdida de biodiversidad y reducir o eliminar la contaminación, en consonancia con la política y la legislación de la UE. Cuando proceda, las soluciones basadas en la naturaleza podrían integrarse en los proyectos, ya que a menudo pueden mejorar la resiliencia frente al cambio climático al tiempo que son rentables y aportan beneficios a la sociedad.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Las redes transeuropeas están contempladas por el artículo 170 del TFUE, que dispone lo siguiente: «la Unión contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía».

El derecho de la UE a intervenir en el campo de la financiación de la infraestructura está establecido en el artículo 171 del TFUE, que dispone que la Unión «podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros […], especialmente mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés».

[3] COM(2025) 124 final.

El artículo 172 del TFUE especifica que «[e]l Parlamento Europeo y el Consejo, previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, adoptarán con arreglo al procedimiento legislativo ordinario las orientaciones y las restantes medidas previstas en el apartado 1 del artículo 171».

La cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables está contemplada en el artículo 194, apartado 1, del TFUE, que establece que «[e]n el marco del establecimiento o del funcionamiento del mercado interior y atendiendo a la necesidad de preservar y mejorar el medio ambiente, la política energética de la Unión tendrá por objetivo, con un espíritu de solidaridad entre los Estados miembros: a) garantizar el funcionamiento del mercado de la energía; b) garantizar la seguridad del abastecimiento energético en la Unión; [y] c) fomentar la eficiencia energética y el ahorro energético así como el desarrollo de energías nuevas y renovables».

A tal efecto, tal como se establece en el artículo 194, apartado 2, del TFUE, «el Parlamento Europeo y el Consejo establecerán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, las medidas necesarias para alcanzar los objetivos mencionados en el apartado 1».

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

La magnitud y el tipo de problemas a los que hace frente el MCE requieren una actuación específica de la Unión, puesto que son, por su naturaleza, de ámbito comunitario y pueden resolverse con mayor eficacia a nivel de la UE, lo que redunda en mayores beneficios en general, una aplicación más acelerada y una reducción de costes si la Comisión coordina las acciones de los Estados miembros.

La financiación de la UE es también el medio adecuado para abordar los retos de financiación a los que suelen enfrentarse los proyectos transfronterizos. La distribución desigual de los beneficios y los costes de los proyectos entre los distintos Estados miembros interesados dificulta que la financiación de estos proyectos provenga únicamente de fuentes nacionales.

- **Proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad y entra dentro del ámbito de actuación en el campo de las redes transeuropeas, tal como se contempla en el artículo 170 del TFUE, y en el de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, de acuerdo con el artículo 194 de dicho Tratado. La actuación prevista en la presente propuesta se limita específicamente a la dimensión de la UE de las infraestructuras de transporte y de energía y al despliegue transfronterizo de fuentes de energía renovables.

- **Elección del instrumento**

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

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

- **Evaluaciones retrospectivas / controles de la adecuación de la legislación existente**

La evaluación *ex post* del MCE 2014-2020 y la evaluación intermedia del MCE 2021-2027 se están llevando a cabo en paralelo y están muy avanzadas.

Por lo que respecta al MCE 2014-2020, en el sector del transporte todos los convenios de subvención finalizaron a finales de 2024 y los proyectos están en proceso de cierre. Hasta la fecha, más de la mitad de los proyectos han concluido. Estos proyectos tienen un índice de absorción del 91,3 % del presupuesto asignado, en comparación con el importe del último convenio de subvención en vigor. Dado este elevado índice de absorción, una gran parte de los proyectos concluidos logró los objetivos establecidos en el convenio de subvención (por ejemplo: se avanzó en la ejecución de tramos transfronterizos, el despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, la mejora de los enlaces portuarios con el interior para los puertos, la mejora de las vías navegables, etc.).

Por lo que respecta al MCE 2014-2020 en el sector de la energía, la cartera constaba de 149 acciones, de las cuales 141 ya han finalizado. Están en curso unas ocho acciones, entre ellas grandes proyectos de construcción en el sector de la electricidad. La evolución financiera global de toda la cartera del MCE-1 a finales de 2024 era del 58 %.

La mayor parte del presupuesto de transporte y una gran proporción del presupuesto de energía para el actual MCE 2021-2027 se han asignado a proyectos. El presupuesto de movilidad militar del MCE Transporte (1 700 millones EUR) se distribuyó anticipadamente tras la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia y está asignado en su totalidad. Los últimos fondos se asignaron a principios de 2024, lo que no dejó recursos para los cuatro años restantes del actual MFP. A finales de 2024, se concluyeron algunos proyectos (por ejemplo, infraestructura para los combustibles alternativos y zonas de estacionamiento seguras y protegidas). En el marco del MCE Energía, se seleccionaron unos 166 PIC y PIM de la primera lista de PIC y PIM, de los cuales 41 recibieron financiación en la convocatoria de 2024, lo que demuestra las importantes necesidades de financiación de las infraestructuras energéticas transfronterizas.

Dado que la inversión en infraestructura es un proceso a largo plazo, es demasiado pronto para medir los resultados del MCE 2021-2027. El MCE ha garantizado 1 500 millones EUR en subvenciones no reembolsables, ha mejorado la conectividad transfronteriza entre la UE y Ucrania y ha aumentado las capacidades a través de los corredores de solidaridad y los corredores de la RTE-T.

Las conclusiones preliminares de las dos evaluaciones del MCE confirman que el programa ha funcionado bien hasta la fecha. El diseño del instrumento es adecuado para abordar la insuficiente financiación histórica de las infraestructuras transfronterizas con gran valor añadido de la UE mediante la compartimentación de los fondos para estos proyectos en un instrumento específico. Es coherente con otros instrumentos y políticas de financiación de la UE, en particular en materia de descarbonización y sostenibilidad medioambiental. Su modelo de gobernanza (que utiliza convocatorias de propuestas competitivas y gestión directa de los fondos a través de una agencia centralizada) es apropiado para satisfacer las necesidades del programa y proporcionar unas condiciones de competencia equitativas a los solicitantes.

La financiación del MCE se considera sistemáticamente indispensable, ya que hace posible la ejecución de proyectos de transporte cruciales que, de otro modo, debido a una financiación nacional o privada insuficiente, sufrirían retrasos importantes, su alcance sería reducido o no se llevarían a cabo en absoluto. Más allá de la ayuda financiera directa, el MCE también tiene un efecto palanca significativo que atrae capital público y privado adicional y actúa como ancla estratégica para la inversión.

La última información del número y el valor de las acciones financiadas por tema y subprograma, así como de la declaración de rendimiento del programa para el MCE 2021-2027, señala que el MCE también está en vías de alcanzar la mayoría de sus objetivos de resultados, con un buen rendimiento en la consecución de los resultados previstos. Si bien todos los resultados y efectos tardarán tiempo en materializarse, la trayectoria actual del programa sugiere resultados positivos en consonancia con sus objetivos.

De conformidad con el artículo 22, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, por el que se establece el MCE[4], y actualmente en vigor, la Comisión publicará en otoño de este año un informe de situación sobre la ejecución del programa que abarcará el período 2021-2024. Para cada sector el informe expondrá: las diferentes convocatorias de propuestas, los principales ámbitos de inversión y la manera en que el MCE ha sido capaz de reaccionar ante las crisis recientes.

- **Consultas con las partes interesadas**

El 12 de febrero se iniciaron una serie de consultas públicas que abarcaban todo el espectro de la futura financiación de la UE, y permanecieron abiertas hasta el 6 de mayo de 2025. Una consulta abordó los fondos de la UE ejecutados con los Estados miembros y las regiones y trató sobre las redes transeuropeas, la política de cohesión, la política agrícola común, la política pesquera, la política marítima y los asuntos de interior.

En cuanto a las redes transeuropeas, las partes interesadas subrayan la importancia crucial de disponer de un instrumento específico a nivel de la UE para las infraestructuras de transporte (como el MCE) independiente de las dotaciones nacionales de inversión.

Las autoridades públicas de Europa Central y Oriental abogan por un apoyo específico de la UE para mejorar y ampliar los corredores clave de la RTE-T, alegando retrasos en la electrificación, cuellos de botella en la capacidad de transporte de mercancías y deficiencias en la conectividad multimodal. Por ejemplo, los encuestados polacos y rumanos señalan la necesidad de mejorar las conexiones este-oeste y los sistemas interoperables de señalización para mejorar la movilidad transfronteriza.

En el ámbito de la energía, las partes interesadas destacan varios retos persistentes que socavan la eficacia y la inclusividad de la ayuda de la UE a las infraestructuras energéticas. Las autoridades públicas de Rumanía, Polonia, Alemania y España subrayan que las infraestructuras de red obsoletas, especialmente en las zonas rurales y dependientes del carbón, suponen un obstáculo para el despliegue de las energías renovables. Estas regiones a menudo carecen de capacidad de transporte suficiente o se enfrentan a retrasos en la modernización de la red, por lo que los proyectos quedan paralizados y se incumplen los

[4] Artículo 22, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, 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).

objetivos climáticos. Los agentes regionales y municipales, en particular de Finlandia y los Estados bálticos, expresan su inquietud por el lento avance de los interconectores transfronterizos y por la fragmentación de la planificación entre el nivel nacional y el de la UE. Se considera que esto debilita la resiliencia y la interoperabilidad del sistema energético europeo, en particular en un contexto de tensiones geopolíticas.

De marzo a mayo de 2025, la Comisión organizó un panel europeo de ciudadanos sobre un nuevo presupuesto europeo para que la ciudadanía colaborara con las instituciones de la UE y expresara su opinión sobre el proceso de elaboración de las políticas de la UE. El acto incluyó tres sesiones que reunieron a ciento cincuenta ciudadanos seleccionados de forma aleatoria; la primera sesión tuvo lugar de forma presencial del 28 al 30 de marzo, la segunda sesión se celebró en línea (25-27 de abril) y la tercera y última tuvo lugar en Bruselas (16-18 de mayo). Los participantes, procedentes de los veintisiete países de la UE y en representación de la diversidad de la UE, reflexionaron sobre los ámbitos en los que el presupuesto de la UE podría aportar el mayor valor añadido a los europeos y también destacaron la importancia de las infraestructuras transfronterizas, en particular en el transporte. Un número considerable de Estados miembros solicitó un presupuesto adicional para movilidad militar durante la revisión intermedia del actual MFP en 2024, debido al agotamiento de la dotación del MCE. En las reuniones del Consejo y en foros relacionados con la seguridad y la defensa, muchos Estados miembros también piden de forma periódica que la movilidad militar se establezca como una prioridad para las inversiones de la UE en infraestructuras de transporte, teniendo en cuenta el contexto geopolítico general y la evolución de la situación en materia de seguridad.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta está respaldada por la evaluación de impacto de las dotaciones preasignadas a nivel nacional en el marco del MFP posterior a 2027, presentada al Comité de Control Reglamentario el 7 de julio de 2025. El Comité emitió su dictamen el 10 de julio.

La evaluación de impacto se centró en el diseño y el alcance de los planes de colaboración nacional y regional para ejecutar futuras dotaciones preasignadas a nivel nacional. En cuanto a las inversiones en transporte transeuropeo (incluida la movilidad militar), infraestructuras energéticas y cooperación transfronteriza en materia de energías renovables, se evaluaron dos opciones para financiar proyectos transfronterizos: la ejecución en el marco de dotaciones preasignadas a nivel nacional o un instrumento específico para proyectos transfronterizos.

La evaluación de impacto comparó la experiencia adquirida de la ejecución de proyectos transfronterizos en el marco de los actuales planes nacionales y regionales (por ejemplo, la política de cohesión o el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia) y la experiencia adquirida en el marco del MCE. También evaluó la carga administrativa que recae sobre las autoridades de los Estados miembros y los promotores de proyectos en relación con ambas opciones y abordó el uso óptimo de los fondos de la UE.

La evaluación de impacto concluyó que la ayuda de la UE gestionada directamente garantizaría la previsibilidad y la estabilidad que requieren los proyectos transfronterizos complejos. La asignación de subvenciones mediante un enfoque competitivo y gradual permitiría centrarse en los proyectos más avanzados.

Unos vínculos más estrechos entre la financiación de la UE y las prioridades políticas de los planes nacionales reforzarían su dimensión transfronteriza. Sin embargo, la ejecución de proyectos de infraestructuras transfronterizas a través de los planes sería más compleja y costosa tanto para las autoridades de los Estados miembros como para los promotores de los

proyectos. La armonización de los programas de inversión de los Estados miembros con los de los países vecinos sería un proceso largo, tanto durante las negociaciones iniciales de los planes como si se realizaran modificaciones. Por ejemplo, Alemania tendría que coordinar su plan nacional con ocho Estados miembros vecinos; Hungría, con cinco. En los casos en que el proceso se demorara en uno o varios Estados miembros, esto podría provocar retrasos en cadena. La Comisión podría apoyar estas iniciativas de coordinación (tanto durante las negociaciones como mediante la prestación de asistencia técnica a través de los planes), pero la carga para las autoridades de los Estados miembros seguiría siendo significativa. Esto también podría aumentar sustancialmente la carga administrativa para los promotores de los proyectos, que tendrían que ejecutar sus proyectos transfronterizos en el marco de varios planes nacionales e informar al respecto según sistemas de información y auditoría independientes (uno por Estado miembro).

Sin embargo, la evaluación de impacto puso de relieve que los planes de colaboración nacional y regional podrían proveer inversiones complementarias para tramos transfronterizos y para proyectos de gran importancia para la UE. Estos podrían incluir tramos de interés nacional en las redes transeuropeas y determinados proyectos en materia de energía, como los refuerzos de la red nacional que contribuyen a las interconexiones transfronterizas. Dado que estos proyectos se llevarían a cabo en el territorio de un único Estado miembro, su ejecución no implicaría los costes adicionales mencionados anteriormente para los proyectos transfronterizos en los que participen más de un Estado miembro. Las asignaciones para estos proyectos también podrían ser muy importantes si se combinaran con financiación de la UE como parte de las subastas transfronterizas de energías renovables de gestión centralizada (modelo de subastas como servicio).

La ayuda de la UE gestionada directamente garantizaría la previsibilidad y la estabilidad que requieren los proyectos transfronterizos complejos. La concesión directa de financiación a nivel de la UE permitiría mantener el compromiso político a largo plazo con los proyectos estratégicos, a fin de crear suficiente seguridad, previsibilidad y estabilidad para otros inversores. La gestión directa también facilitaría la ejecución coordinada de proyectos de movilidad militar para favorecer el transporte rápido y fluido de tropas y equipos militares en toda la UE.

La asignación de subvenciones mediante un enfoque competitivo y gradual en régimen de gestión directa aseguraría la previsibilidad de la financiación y permitiría centrarse en los proyectos más avanzados (o en sus fases más avanzadas). Además, si se producen retrasos significativos durante la ejecución o si los costes de los proyectos son inferiores a los previstos inicialmente (por ejemplo, a través de procedimientos de contratación pública satisfactorios), cualquier importe no utilizado por los beneficiarios podría reasignarse a otros proyectos. El principio de «utilización o pérdida» del MCE ha garantizado que los fondos se optimicen dentro del programa y se reasignen a otros proyectos que ofrezcan el mejor valor añadido de la UE. Para el MCE 2014-2020, el enfoque de «utilización o pérdida» permitirá aumentar de alrededor del 80 al 90 % la absorción del programa sobre la base de las estimaciones actuales.

La gestión directa de los proyectos transfronterizos complejos también reduciría los costes administrativos para las autoridades de los Estados miembros. Las economías de escala en el marco de un modelo de aplicación basado en los costes contribuyen a mantener bajos los costes globales de la gestión directa. Así lo confirma la elevada tasa de productividad, ya que cada miembro del personal en equivalente a jornada completa gestiona un presupuesto medio de 25 millones EUR al año. Esto abarca todo el ciclo de vida de la gestión del programa desde

la publicación de la convocatoria hasta la auditoría, incluidos las observaciones sobre las políticas y la presentación de informes. La gestión directa de los proyectos transfronterizos en el ámbito del transporte y la energía es rentable y representa el 0,39 % de los fondos de la UE durante el período 2021-2027, incluidos todos los costes de coordinación y gestión soportados por la Comisión.

No obstante, disponer de un instrumento separado requeriría esfuerzos para garantizar la coherencia con las inversiones en transporte y energía de los planes.

La propuesta de la Comisión refleja los beneficios de un instrumento específico para los proyectos transfronterizos señalados en la evaluación de impacto.

- **Simplificación**

La labor de simplificación general de la Comisión en el marco del MFP posterior a 2027 también se aplicará a la ejecución del programa del MCE.

El MCE está concebido para reducir los solapamientos y la complejidad. Por consiguiente, en lo que respecta a las infraestructuras de transporte y energía, el MCE se centrará en proyectos con una clara dimensión transfronteriza que complementen las inversiones de los planes de colaboración nacional y regional.

Las normas de dichos planes y las del MCE se armonizarán al máximo posible. Una delimitación clara entre el MCE y los planes de colaboración nacional y regional y la armonización de las normas reducirán las complejidades actuales del panorama de financiación de la UE y favorecerán tanto a las autoridades de los Estados miembros como a los beneficiarios.

Para una mayor simplificación, el MCE recurrirá, cuando proceda, a opciones de costes simplificados (sumas a tanto alzado o costes unitarios) a la hora de asignar subvenciones. El Reglamento también establecerá un marco jurídico simplificado para el MCE con la posibilidad de trasladar disposiciones y condiciones a los programas de trabajo.

El Reglamento (UE) [XXX]* del Parlamento Europeo y del Consejo [Reglamento sobre el rendimiento] propuesto como parte del MFP para el período posterior a 2027 tiene por objeto reducir la incoherencia y la complejidad de los requisitos de seguimiento y de información. Las disposiciones de seguimiento, evaluación e información no se establecerán individualmente para cada instrumento financiero, como el MCE, sino que se simplificarán y racionalizarán para todo el MFP, también en lo que respecta a la información, la comunicación y la visibilidad.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión para el MCE contiene el importe siguiente: 81 428 000 000 EUR (a precios corrientes).

Basándose en la experiencia positiva adquirida con la ejecución de los anteriores programas del MCE, la Comisión propone continuar la ejecución del nuevo programa, en ambos sectores del MCE, con gestión directa por la Comisión y una agencia ejecutiva.

Tal como se indica en la ficha legislativa de financiación y digital, el presupuesto propuesto cubrirá todos los gastos operativos necesarios para la ejecución del programa del MCE, así como los gastos en recursos humanos y otros gastos administrativos vinculados a la gestión del programa.

5. OTROS ELEMENTOS

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

Artículo 1. Objeto

Este artículo establece el objeto del Reglamento, que es crear el programa del Mecanismo «Conectar Europa».

Artículo 2. Definiciones

Este artículo presenta las definiciones relativas al Reglamento.

Artículo 3. Objetivos del programa

Este artículo fija el objetivo general del programa y los objetivos específicos para cada sector.

Artículo 4. Presupuesto

Este artículo especifica la asignación financiera indicativa para el programa.

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

Artículo 5. Recursos adicionales

Este artículo presenta las condiciones para las contribuciones financieras adicionales al programa.

Artículo 6. Financiación alternativa, mixta y acumulada

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

Artículo 7. Terceros países asociados al programa

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

Artículo 8. Ejecución y modalidades de la financiación de la Unión

Este artículo expone que el modo de gestión del MCE es la gestión directa. Pueden utilizarse todas las modalidades de financiación y de ayuda financiera previstas en el Reglamento Financiero. El apoyo a los instrumentos financieros o a las garantías presupuestarias se canalizará a través del instrumento de inversión del Fondo Europeo de Competitividad (FEC) o del mecanismo de ejecución de Europa Global.

Artículo 9. Admisibilidad

Este artículo establece los criterios que han de reunir las personas y las entidades para poder acogerse al programa.

Artículo 10. Normas complementarias de las subvenciones

Este artículo fija las condiciones para la reducción, suspensión, supresión o transferencia de las subvenciones a fin de garantizar una buena gestión financiera y mitigar los riesgos asociados a retrasos significativos que pueden producirse en el caso de grandes proyectos de infraestructura. El artículo dispone que las subvenciones podrán reducirse o suprimirse si la acción por la que se concedió la subvención no ha comenzado en el plazo de un año desde la fecha de inicio indicada en el convenio de subvención o si la revisión de los avances realizados pone de manifiesto que la ejecución de la acción ha sufrido retrasos tan importantes que es poco probable que puedan cumplirse sus objetivos. El artículo prevé simplificaciones de los convenios de subvención relativos a un proyecto global.

Este artículo también establece los porcentajes máximos de cofinanciación aplicables a cada sector.

Artículo 11. Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

Este artículo define los objetivos y las condiciones para proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. Establece criterios generales y requisitos de procedimiento para seleccionar estos proyectos y faculta a la Comisión para determinar criterios específicos y los detalles del proceso para dichos proyectos mediante un acto delegado. Este artículo también prevé la posibilidad de transferir fondos al mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999.

Artículo 12. Programa de trabajo

Este artículo establece que el programa se ejecutará mediante los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Artículo 13. Actos delegados

Este artículo permite a la Comisión adoptar actos delegados en relación con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 14. Ejercicio de la delegación

Este artículo establece disposiciones estándar sobre la delegación de poderes.

Artículo 15. Procedimiento de comité

Este artículo trata sobre el comité del MCE con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011. Especifica que se aplicará el procedimiento consultivo previsto en el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 16. Modificaciones del Reglamento (UE) 2024/1679

Este artículo prevé una modificación del artículo 48 del Reglamento (UE) 2024/1679 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. El

objetivo es modificar la base jurídica del acto de ejecución de la Comisión en relación con las normas de infraestructura de doble uso actualmente previstas en el Reglamento del MCE [artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2024/1679]. Para este acto de ejecución, el Reglamento (UE) 2024/1679, por el que se establecen las normas sobre las infraestructuras para la red RTE-T, es una base jurídica más adecuada que un programa de gasto del MCE. No obstante, el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión seguirá siendo de aplicación hasta que la Comisión adopte un nuevo acto de ejecución de conformidad con el artículo 48, apartado 3, del Reglamento (UE) 2024/1679.

Artículo 17. Derogación

Este artículo deroga el anterior Reglamento del MCE [Reglamento (UE) 2021/1153].

Artículo 18. Disposiciones transitorias

Este artículo prevé las disposiciones transitorias relativas a las acciones del MCE y a la asistencia técnica y administrativa.

Artículo 19. Entrada en vigor y aplicación

Este artículo establece que el Reglamento será aplicable a partir del 1 de enero de 2028.

Anexo

2025/0221 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» para el período 2028-2034, se modifica el Reglamento (UE) 2024/1679 y se deroga el Reglamento (UE) 2021/1153

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 172, párrafo primero, y su artículo 194, apartado 2,

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,

Considerando lo siguiente:

(1) El presente Reglamento establece el programa del Mecanismo «Conectar Europa» («el programa») con vistas a acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas para el transporte y la energía y a funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, al tiempo que aumenta la seguridad jurídica y respeta el principio de neutralidad tecnológica. También tiene por objeto facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, por ejemplo mediante el apoyo a proyectos transfronterizos. El programa debe maximizar las sinergias entre los sectores del transporte y de la energía, aumentado así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo una optimización de los costes de ejecución. El presente Reglamento establece la dotación financiera para el programa. A efectos del presente Reglamento, los precios corrientes se calculan aplicando un deflactor fijo del 2 %.

(2) El transporte eficiente de personas[3] y mercancías es un pilar esencial para el funcionamiento de la Unión, ya que desempeña un papel crucial en el fomento de la competitividad y el crecimiento económico, la garantía de la cohesión y la consecución de los objetivos climáticos y medioambientales. La capacidad de los ciudadanos y las mercancías para circular libremente y de manera eficiente en un mercado único bien conectado y completo mejora la conectividad, garantiza el acceso al empleo y a los servicios y contribuye a las economías locales y al comercio. Al mismo tiempo, un sistema de transporte descarbonizado y sostenible es una condición para cumplir los objetivos climáticos de la Unión y abordar la dependencia estratégica e insostenible de la economía de la Unión de los combustibles fósiles. Un transporte

1 *DO L ..., p. .
2 *DO L ..., p. .
3 Incluidas las personas con movilidad reducida y con discapacidad.

de mercancías eficaz y seguro es indispensable para el suministro de las mercancías necesarias a los ciudadanos, para mantener el funcionamiento de nuestra economía y apoyar nuestra seguridad militar. El informe Draghi sobre el futuro de la competitividad de Europa[4] reconoce la importancia de aumentar las inversiones en infraestructuras de transporte y hace hincapié en la necesidad de contar con un mercado del transporte multimodal integrado, así como en la fuerte demanda de soluciones de descarbonización y limpias. El informe Draghi pide que se impulse la digitalización en la Unión en sectores económicos clave, como el transporte. El informe Letta sobre el futuro del mercado interior destaca el sector del transporte como un ámbito fundamental en el que una mayor integración a escala europea es esencial para desarrollar plenamente el potencial del mercado interior. El informe Letta subraya, en particular, la necesidad de completar la red RTE-T y señala las oportunidades que emanan de una red ferroviaria paneuropea de alta velocidad para revolucionar los viajes en Europa y catalizar la integración de la Unión. El informe Niinistö sobre la preparación civil y militar de Europa recalca la importancia de los corredores de transporte de doble uso para los desplazamientos militares y las cadenas de suministro y la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático, así como la necesidad de disponer de unas rutas de suministro marítimo seguras para el comercio exterior de la Unión.

(3) La Unión debe favorecer los proyectos en las regiones desfavorecidas, menos conectadas, rurales, insulares, costeras, periféricas, congestionadas, ultraperiféricas o aisladas, a fin de permitir el acceso a las redes transeuropeas de energía y transporte y aportar, al mismo tiempo, beneficios a toda la Unión en lo que respecta a la seguridad, la competitividad y la cohesión social, económica y territorial. El Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo[5] define la infraestructura de la red transeuropea de transporte, especifica los requisitos que debe cumplir y prevé medidas para su implantación. Dicho Reglamento establece la finalización de la red básica de la red transeuropea de transporte de aquí a 2030 y de la red básica ampliada de aquí a 2040 mediante la creación de nuevas infraestructuras, así como la modernización y rehabilitación sustanciales de las infraestructuras existentes. Esto dará lugar a una red de alto rendimiento para el transporte de pasajeros y mercancías.

(4) Para alcanzar los objetivos establecidos en el Reglamento (UE) 2024/1679, es necesario prestar apoyo financiero al desarrollo de proyectos transfronterizos, en particular de los puertos y de sus conexiones con el interior, así como al despliegue de combustibles alternativos y la eliminación de los enlaces pendientes, y velar, en su caso, por que las acciones subvencionadas por el programa sean coherentes con los planes de trabajo de los corredores elaborados con arreglo al artículo 54 de dicho Reglamento y con el desarrollo global de la red en lo tocante al rendimiento y la interoperabilidad.

---

4 Mario Draghi, «A competitiveness strategy for Europe» [«Una estrategia de competitividad para Europa», documento en inglés], septiembre de 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

5 Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024).

(5) El Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030»[6] reconoce que la movilidad militar es un factor esencial para la seguridad y la defensa de la Unión y destaca el valor añadido de la Unión a la hora de apoyar las infraestructuras de doble uso para la movilidad. El Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo[7] incluyó por primera vez una dotación financiera específica para el desarrollo de infraestructuras de transporte de doble uso civil y de defensa. Es esencial que la infraestructura de transporte de la Unión permita el desplazamiento rápido y eficiente de personal, material y equipos militares por vía aérea, terrestre y acuática. En consecuencia, la infraestructura para todos los modos de transporte debe modernizarse a fin de satisfacer las necesidades militares. El programa debe procurar la complementariedad con las actividades específicas subvencionadas en el marco del Fondo Europeo de Competitividad (también en lo que respecta a los proyectos importantes de interés común europeo, o PIICE), en particular con el objetivo de reforzar el acceso de los Estados miembros a las capacidades de movilidad militar y su disponibilidad, y de apoyar el desarrollo de soluciones digitales para facilitar la movilidad militar, así como las medidas subvencionadas en el marco de los planes de colaboración nacional y regional.

(6) En el ámbito de la movilidad militar, el programa pretende contribuir al transporte rápido y a escala en la UE de equipos y personal militares, teniendo en cuenta los conocimientos militares especializados a escala de la UE. El programa debe ser coherente con las iniciativas de la UE por aumentar la preparación de la UE en materia de defensa, tal como se indica en el Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030».

(7) La Unión ha desarrollado sus propios sistemas espaciales para el posicionamiento, la navegación y la temporización (PNT) (Galileo, EGNOS y LEO PNT), el programa de observación y vigilancia de la Tierra (Copernicus, EOGS) y la conectividad segura (Govsatcom e IRIS^2). Todos ellos ofrecen servicios avanzados que aportan importantes beneficios económicos a los usuarios públicos y privados. Por lo tanto, toda infraestructura de transporte o energética financiada por el MCE que utilice la tecnología de PNT o los servicios de observación de la Tierra debe ser técnicamente compatible con dichos sistemas. Para asegurar dicha compatibilidad, cuando proceda, el programa de trabajo puede garantizar que las acciones subvencionadas por el MCE que incluyan tecnología de PNT, de conectividad o de observación sean técnicamente compatibles con los sistemas espaciales de la UE.

(8) La Estrategia ProtectEU subraya que la seguridad es la piedra angular sobre la que se fundamentan todas nuestras libertades y se basa en la consideración de que la seguridad debe integrarse en todas las políticas de la UE.

(9) La expansión y modernización de las infraestructuras energéticas es una condición esencial para una auténtica Unión de la Energía que esté completa e interconectada, que garantice la seguridad y la independencia energéticas de la Unión, la asequibilidad de la energía y la competitividad industrial, al tiempo que cumple los objetivos de la Unión en materia de clima y energía de aquí a 2030 y logra la neutralidad climática de aquí a 2050. Las redes energéticas son necesarias para la adopción de una generación

---

6 Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030», JOIN(2025) 120 final, de 19 de marzo de 2025.

7 Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, 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 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

adicional de energías renovables, incluida la generación en alta mar, para impulsar la descarbonización y la electrificación de la industria, así como para garantizar un mercado interior de la energía que funcione correctamente y sea competitivo y que ofrezca un suministro de energía seguro y asequible. El informe Draghi también reconoce la importancia de incrementar las inversiones en infraestructuras energéticas. Este informe señalaba, en particular, la inversión en redes energéticas y la necesidad de aumentar rápidamente el despliegue de las infraestructuras energéticas transfronterizas para garantizar la integración de las energías renovables en el sistema europeo y descarbonizar la industria europea. En el Pacto por una Industria Limpia[8] y en el Plan de Acción para una Energía Asequible[9], la Comisión subrayó el papel crucial de completar la Unión de la Energía mediante inversiones en infraestructuras energéticas y redes transfronterizas para salvaguardar la competitividad de la industria europea y la prosperidad de las personas, así como para la asequibilidad y la seguridad del abastecimiento energético. El Plan de Acción para una Energía Asequible señala que todas las personas, comunidades y empresas deben beneficiarse de la transición hacia una energía limpia. Según el informe de seguimiento sobre la infraestructura eléctrica[10] de la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía, las necesidades de capacidad transfronteriza ascenderán a 66 GW de aquí a 2030 y siguen faltando por cubrir 32 GW de esta capacidad. El apoyo del programa a proyectos transfronterizos desempeñará un papel importante a la hora de abordar esta brecha.

(10) Conviene prestar especial atención a las interconexiones energéticas transfronterizas, concretamente a los proyectos complejos como los interconectores híbridos, en particular a los necesarios para alcanzar el objetivo del 15 % de interconexión eléctrica de aquí a 2030 establecido por el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo[11].

(11) El Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo[12] prevé orientaciones para el desarrollo y la interoperabilidad oportunos de las infraestructuras energéticas transeuropeas. Contempla la determinación de los proyectos de interés común y de los proyectos de interés mutuo y define las condiciones para que dichos proyectos puedan optar a la ayuda financiera de la Unión. Sin embargo, dada su naturaleza transfronteriza, los proyectos de interés común y los proyectos de interés mutuo no solo crean externalidades positivas significativas y fomentan la solidaridad,

---

8 COM(2025) 85 final.

9 COM(2025) 79 final.

10 ACER, «Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system» [«Desarrollo de infraestructuras eléctricas para apoyar un sistema energético competitivo y sostenible», documento en inglés], informe de seguimiento de 2024, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2022, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2009, (UE) 2019/942 y (UE) 2019/943 y las Directivas 2009/73/CE y (UE) 2019/944 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013 (DO L 152 de 3.6.2022, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

sino que también conllevan retos específicos para los promotores de los proyectos, debido a su carácter multijurisdiccional, sus desafíos de coordinación y a una distribución a menudo asimétrica de los costes y beneficios. Por lo tanto, requieren ayuda a nivel de la Unión.

(12) En el ámbito de la energía, el programa tiene por objeto contribuir al desarrollo de proyectos de interés común y de proyectos de interés mutuo, con vistas a promover la integración del mercado de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes energéticas. Además, el programa aspira a propiciar la descarbonización, promover la eficiencia energética y garantizar la seguridad del suministro, y a favorecer la cooperación transfronteriza en el ámbito de la energía, en particular la generación de energías renovables, así como las instalaciones de almacenamiento que no cumplen los criterios de admisibilidad del Reglamento (UE) 2022/869. Al hacerlo, deben tenerse en cuenta los intereses de todas las partes interesadas que puedan verse afectadas.

(13) La cooperación transfronteriza entre los Estados miembros, o entre los Estados miembros y terceros países, en el ámbito de las energías renovables es clave para alcanzar los objetivos de la Unión de descarbonización, competitividad, realización del mercado interior de la energía y seguridad del suministro de manera rentable y sostenible. El programa pretende abordar el riesgo de que la cooperación transfronteriza quede en segundo plano sin la ayuda financiera de la Unión.

(14) Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables deben ahorrar costes en el despliegue de las energías renovables en la Unión o producir otros beneficios en lo tocante a la integración del sistema, la seguridad de suministro, la competitividad o la innovación, en comparación con un proyecto similar ejecutado por uno solo de los Estados miembros o países terceros participantes. Al seleccionar los proyectos, la Comisión debe tener especialmente en cuenta su contribución a una mayor integración del mercado interior de la energía de la Unión y procurar tener presente, en la medida de lo posible, el equilibrio geográfico. En el caso de las subvenciones para obras, el solicitante debe demostrar la necesidad de superar deficiencias del mercado u obstáculos financieros, como una viabilidad comercial insuficiente, los elevados costes iniciales o la falta de financiación del mercado.

(15) El programa debe permitir una transferencia de fondos al mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión previsto en el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999[13], a fin de garantizar la contribución al marco facilitador a que se refiere el artículo 3, apartado 5, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo[14]. Esta transferencia también puede atañer a los proyectos que entran en la definición de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. Cuando proceda, la Comisión debe intentar dar prioridad a dicha ayuda financiera para los proyectos que fomenten una mayor integración del mercado interior de la energía

---

13 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 (Texto pertinente a efectos del EEE).

14 Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

de la Unión, en particular los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

(16) Deben garantizarse las sinergias entre los proyectos de desarrollo de redes transeuropeas de transporte y energía y los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables con una fuerte repercusión transfronteriza que reciben apoyo del MCE, y los proyectos en el ámbito del transporte y la energía que entran en el ámbito de aplicación de los planes de colaboración nacional y regional, el Programa Marco de Investigación e Innovación y el Fondo Europeo de Competitividad. Las sinergias también podrían apoyar a proyectos importantes de interés común europeo (PIICE) centrados en infraestructuras transfronterizas en los sectores del transporte y la energía.

(17) El programa también debe procurar la coherencia con las acciones financiadas en el marco de Europa Global. Es importante que las redes transeuropeas de transporte y energía estén bien conectadas con terceros países. Los marcos estratégicos respectivos señalan proyectos de interés común entre Estados miembros y terceros países, o proyectos de interés mutuo, que constituyen una prioridad para las conexiones de transporte y energía desde y hacia dichos terceros países. Para estos proyectos, la ayuda facilitada en el marco del programa debe coordinarse estrechamente con el apoyo prestado en el marco de Europa Global. En el ámbito del transporte, debe darse prioridad a los tramos transfronterizos que figuran en el anexo del presente Reglamento.

(18) En un entorno económico, social y geopolítico en rápida evolución, la experiencia reciente ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con un marco financiero plurianual más flexible y con programas de la Unión. A tal efecto, y en consonancia con los objetivos del MCE, la financiación debe tener debidamente en cuenta la evolución de las necesidades políticas y las prioridades de la Unión señaladas en los documentos pertinentes publicados por la Comisión, en las conclusiones del Consejo y en las resoluciones del Parlamento Europeo y garantizar, al mismo tiempo, una previsibilidad suficiente para la ejecución del presupuesto.

(19) Con el fin de asegurar la coherencia, la garantía presupuestaria y los instrumentos financieros en el ámbito del programa, incluido en el caso de que se combinen con otras formas de ayuda no reembolsable en operaciones de financiación mixta, deben ejecutarse de conformidad con las normas aplicables del instrumento InvestEU del FEC y de los mecanismos de ejecución de EG, mediante acuerdos celebrados en relación con el tipo de ayuda de que se trate en el marco de dicho instrumento de inversión y dichos mecanismos de ejecución.

(20) La ayuda de la Unión en el ámbito del programa que se conceda en forma de garantía presupuestaria o de instrumento financiero, incluido en el caso de que la garantía o el instrumento se combinen con ayuda no reembolsable en una operación de financiación mixta, debe proporcionarse exclusivamente por medio del instrumento InvestEU del FEC y de los mecanismos de ejecución de EG, de conformidad con las normas aplicables de dicho instrumento de inversión y dichos mecanismos de ejecución. En el caso de que el instrumento InvestEU del FEC cumpla los objetivos del presente programa, todos los Estados miembros deben poder contar con apoyo en materia de asesoramiento a petición de estos. Tal ayuda podría incluir el desarrollo de capacidades, el apoyo a la determinación, preparación y ejecución de proyectos, y el asesoramiento sobre instrumentos financieros y plataformas de inversión.

(21) El programa debe optimizar el uso de la financiación disponible mediante un estrecho seguimiento de la financiación puesta a disposición y la aplicación, cuando proceda, de la reducción o supresión de las subvenciones. Esto debe permitir la reasignación del presupuesto dedicado a una acción que no se haya gastado durante el plazo fijado para otras acciones incluidas en el ámbito de aplicación del presente programa.

(22) Dada la magnitud de las obras necesarias, es posible que, para la ejecución de un tramo transfronterizo, varias actividades se lleven a cabo en paralelo y reciban ayuda a través de diferentes convenios de subvención, pero que contribuyan al mismo objetivo, denominado el «proyecto global». Con el fin de contribuir a un uso más eficiente de los recursos de la Unión y velar por que puedan alcanzarse plenamente importantes objetivos en materia de infraestructuras, el programa debe permitir la reorientación de los fondos disponibles en el ámbito del mismo proyecto global. Sin perjuicio de la utilización de procedimientos de licitación de conformidad con el artículo 192, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento Europeo y del Consejo[15], y además de lo dispuesto en el artículo 198 de dicho Reglamento, debe poderse conceder dicha reorientación de fondos mediante modificaciones de las acciones originales, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el programa de trabajo, incluida la contribución máxima de la Unión.

(23) El Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento Europeo y del Consejo es de aplicación al programa. Dicho Reglamento establece las normas de elaboración y ejecución del presupuesto general de la Unión, y en particular las normas relativas a subvenciones, premios, liberalidades no financieras, contratación, gestión indirecta, asistencia financiera, instrumentos financieros y garantías presupuestarias.

(24) De conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, los programas de trabajo y los documentos de la convocatoria son los medios adecuados para presentar más detalles técnicos de ejecución del presupuesto en el conjunto de las políticas apoyadas por el programa, en particular los criterios específicos de admisibilidad y adjudicación en función del instrumento de ejecución del presupuesto, ya sea subvención o contratación pública, y los objetivos estratégicos específicos perseguidos. Con arreglo al artículo 136 del Reglamento Financiero, deben aplicarse restricciones de admisibilidad a los proveedores de alto riesgo por razones de seguridad.

(25) La ayuda prestada por el programa debe impulsar la inversión subsanando las deficiencias del mercado o las situaciones de inversión subóptimas, de manera proporcionada, sin duplicar o desplazar la financiación privada, sino incentivándola, y debe presentar un claro valor añadido de la UE. Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE a los recursos nacionales, este enfoque garantizará la coherencia entre las acciones en el marco del programa y las normas sobre ayudas estatales, y evitará de este modo que se distorsione de manera indebida la competencia en el mercado interior. Además, las medidas del MCE y de la Unión de Ahorros e Inversiones[16] pueden apoyarse mutuamente, ya que la financiación pública puede ser eficaz para reducir el riesgo de grandes proyectos de infraestructuras y atraer inversiones privadas en la UE, al crear un efecto palanca significativo. Al mismo

[15] Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2024, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (DO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

[16] COM(2025) 124 final.

tiempo, la creciente disponibilidad de organismos de inversión colectiva eficientes, como los fondos de inversión a largo plazo europeos (FILPE), puede catalizar de manera eficiente las inversiones a largo plazo de inversores institucionales y otros inversores privados en proyectos de infraestructuras y, de este modo, complementar y amplificar la financiación disponible procedente del MCE.

(26) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del programa por medio de programas de trabajo, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el 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[17].

(27) De conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[18], los Reglamentos (CE, Euratom) n.º 2988/95[19], (Euratom, CE) n.º 2185/96[20] y (UE) 2017/1939 del Consejo[21], los intereses financieros de la Unión deben protegerse con medidas proporcionadas, entre las que se incluyen 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 los Reglamentos (UE, Euratom) n.º 883/2013 y (Euratom, CE) n.º 2185/96, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) puede llevar a cabo investigaciones, tales como 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 el fraude y otras actividades ilegales que afecten a los intereses financieros de la Unión, así como ejercer la acción penal al respecto, tal como establece la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo[22]. De conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, toda persona o entidad que reciba fondos de la

---

17 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).

18 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

22 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).

Unión debe cooperar plenamente en la defensa 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 y garantizar que los terceros que intervengan en la ejecución de los fondos de la Unión concedan derechos equivalentes. Los terceros países asociados al programa deben conceder los derechos y el acceso necesarios para que el ordenador competente, la OLAF y el Tribunal de Cuentas ejerzan plenamente sus competencias respectivas.

(28) El programa debe ejecutarse de conformidad con el Reglamento (UE) [XXX]* del Parlamento Europeo y del Consejo [Reglamento sobre el rendimiento], en el que se establecen las normas relativas al marco de rendimiento y rastreo del gasto del presupuesto, en particular las normas destinadas a garantizar la aplicación uniforme del principio de «no causar un perjuicio significativo» y del principio de igualdad de género a que se refiere el artículo 33, apartado 2, letras d) y f), respectivamente, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, las normas relativas al seguimiento y la comunicación de los resultados de los programas y actividades de la Unión, las normas relativas a la creación de un portal de financiación de la Unión, las normas relativas a la evaluación de los programas, así como otras disposiciones horizontales aplicables a todos los programas de la Unión, como las relativas a la información, la comunicación y la visibilidad.

(29) En virtud del artículo 85, apartado 1, de la Decisión (UE) 2021/1764 del Consejo[23], las personas y entidades establecidas en países y territorios de ultramar (PTU) pueden optar a recibir financiación en las condiciones de las normas y objetivos del programa y de los posibles acuerdos aplicables al Estado miembro al que esté vinculado el PTU de que se trate.

(30) El programa debe respetar los derechos de las personas con discapacidad y, en particular, garantizarles la accesibilidad, sobre todo en el sector del transporte.

(31) El programa debe estar abierto a la cooperación con terceros países cuando ello redunde en interés de la Unión. En este sentido, la Unión podrá asociar, total o parcialmente, a terceros países a las actividades constituyentes del programa. La asociación debe estar sometida a un justo equilibrio entre la contribución y los beneficios del tercer país y asegurar la protección de los intereses financieros y de seguridad de la Unión.

(32) A fin de tener debidamente en cuenta el desarrollo de la red transeuropea, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a las modificaciones de la lista indicativa de los proyectos de interés común que figura en el anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[24]. 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

---

[23] Decisión (UE) 2021/1764 del Consejo, de 5 de octubre de 2021, relativa a la Asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea, incluidas las relaciones entre la Unión Europea, por una parte, y Groenlandia y el Reino de Dinamarca, por otra (Decisión de Asociación Ultramar, incluida Groenlandia) (DO L 355 de 7.10.2021, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

[24] DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

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.

(33) El artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/1153 faculta a la Comisión para adoptar actos de ejecución que especifiquen las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso. Sobre esta base, se adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión[25]. Tras la revisión del marco jurídico con la adopción del Reglamento (UE) 2024/1679 y con el fin de garantizar la capacidad de seguir actualizando los requisitos de infraestructura con independencia de la duración limitada del presente Reglamento, es necesario que en dicho acto se otorgue la facultad de adoptar actos de ejecución que especifiquen las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2024/1679 en consecuencia, de modo que faculte a la Comisión para adoptar actos de ejecución a tal efecto.

(34) Procede derogar el Reglamento (UE) 2021/1153 con efecto a partir del 1 de enero de 2028.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» (el «programa») y fija los objetivos del programa, su presupuesto para el período 2028-2034, 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:

1. «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;

2. «red transeuropea de transporte»: la red transeuropea de transporte a que se refiere el Reglamento (UE) 2024/1679;

3. «proyecto de interés común»: un proyecto de interés común según la definición del artículo 3, punto 1, del Reglamento (UE) 2024/1679 o del artículo 2, punto 5, del Reglamento (UE) 2022/869;

[25] Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión, de 10 de agosto de 2021, por el que se especifican las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 288 de 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

4. «red transeuropea de transporte sostenible»: una red transeuropea de transporte que cumple los requisitos establecidos en los artículos 5 y 45 del Reglamento (UE) 2024/1679;

5. «red transeuropea de transporte inteligente»: una red transeuropea de transporte que cumple los requisitos a que se refieren los artículos 43 y 45 del Reglamento (UE) 2024/1679;

6. «red transeuropea de transporte resiliente»: una red transeuropea de transporte que cumple los requisitos que figuran en el artículo 46 del Reglamento (UE) 2024/1679;

7. «movilidad militar»: la capacidad de la Unión Europea y de sus Estados miembros para transportar, desplazar y desplegar de forma rápida y eficaz personal, equipos y suministros militares dentro de las fronteras de los Estados miembros y a través de ellas, que garantice una respuesta oportuna y eficaz por parte de las fuerzas armadas de los Estados miembros;

8. «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;

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

10. «proyecto de interés mutuo»: un proyecto de interés mutuo según la definición del artículo 2, punto 6, del Reglamento (UE) 2022/869;

11. «proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables»: cualquiera de los siguientes:

    a) un proyecto de producción de energía renovable en el marco de un acuerdo de cooperación en el sentido de los artículos 8, 9, 11 o 13 de la Directiva (UE) 2018/2001;

    b) un proyecto de almacenamiento, en particular almacenamiento de energía en coubicación en el sentido del artículo 2, punto 44 *quinquies*, de la Directiva (UE) 2018/2001, que contribuya a la integración de las energías renovables en el sistema energético de la Unión, excepto en el caso de las instalaciones de almacenamiento de energía con arreglo al anexo II, punto 1, letra c), del Reglamento (UE) 2022/869, y que forme parte de un acuerdo similar entre dos o varios Estados miembros, o entre uno o varios Estados miembros y uno o varios terceros países.

Artículo 3

Objetivos del programa

1. Los objetivos generales del programa consisten en construir, desarrollar, garantizar, modernizar y completar las redes transeuropeas en los sectores del transporte y la energía, con la intención de respaldar un mercado único operativo y fomentar la

cohesión; favorecer la movilidad militar en las redes transeuropeas de transporte; propiciar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables; y facilitar las sinergias entre los sectores del transporte y la energía.

2. El programa perseguirá los objetivos específicos siguientes:

a) en el sector del transporte:

i) contribuir al desarrollo de proyectos de interés común relacionados con redes de transporte interconectadas, interoperables, descarbonizadas, inteligentes, seguras, sostenibles, resilientes, fiables y multimodales de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679, en particular mediante:

1) acciones relativas a los proyectos de interés común con dimensión transfronteriza que ejecuten la red transeuropea de transporte, en particular las acciones en los tramos indicativos que figuran en el anexo del presente Reglamento;

2) acciones relativas a los proyectos de interés común con una dimensión de la Unión relacionados con la realización de una red transeuropea de transporte inteligente, resiliente, descarbonizada y sostenible;

3) acciones relativas a los proyectos de interés común con dimensión transfronteriza con terceros países que ejecuten la red transeuropea de transporte de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2024/1679;

ii) adaptar partes de la red transeuropea de transporte para el doble uso de las infraestructuras de transporte con vistas a mejorar la movilidad tanto civil como militar, prestando especial atención a los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios de la UE establecidos por los Estados miembros en el anexo II de las Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE, adoptadas por el Consejo el 18 de marzo de 2025 y con la referencia ST 6728/25 ADD1;

b) en el sector de la energía:

i) contribuir al desarrollo de proyectos de interés común y de proyectos de interés mutuo, tal como se establece en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2022/869, con vistas a promover la realización de la Unión de la Energía, la integración de un mercado interior de la energía eficiente y competitivo, y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, propiciar la descarbonización de la economía, promover la eficiencia energética y garantizar la resiliencia y la seguridad del suministro;

ii) favorecer la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, mediante el apoyo a proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables o mediante licitaciones competitivas relativas a nuevos proyectos de energías renovables en el marco del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999, cuando se cumplan las condiciones a que se refiere el artículo 11, apartado 5, del presente Reglamento, con vistas a alcanzar los objetivos de la Unión de

descarbonización, competitividad, realización del mercado interior de la energía, resiliencia y seguridad del suministro de manera rentable.

Artículo 4

Presupuesto

1. La dotación financiera indicativa para la ejecución del programa durante el período 2028-2034 será de 81 428 000 000 EUR en precios corrientes.

2. La distribución del importe a que se refiere el apartado 1 será a título indicativo como sigue:

   a) 51 515 000 000 EUR para los objetivos específicos en materia de transporte y movilidad militar que figuran en el artículo 3, apartado 2, letra a);

   b) 29 912 000 000 EUR para los objetivos específicos en materia de energía mencionados en el artículo 3, apartado 2, letra b).

3. Los compromisos presupuestarios para actividades con una duración superior a un ejercicio presupuestario podrán fraccionarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

4. Podrán consignarse créditos en el presupuesto de la Unión después de 2034 a fin de cubrir los gastos necesarios y permitir la gestión de las acciones no finalizadas al término del programa.

5. La dotación financiera a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y los importes de los recursos adicionales a que se refiere el artículo 5 también podrán utilizarse para la asistencia técnica y administrativa destinada a la ejecución del programa y de las orientaciones específicas del sector de los Reglamentos (UE) 2024/1679 o (UE) 2022/869, como actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación, sistemas y plataformas informáticos institucionales, actividades de información y comunicación, incluida la comunicación institucional de las prioridades políticas de la Unión, y todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa o de personal que haya efectuado la Comisión para la gestión del programa.

Artículo 5

Otros recursos

1. Los Estados miembros, las instituciones, órganos y organismos de la Unión, terceros países, organizaciones internacionales, instituciones financieras internacionales u otros terceros podrán realizar contribuciones financieras o no financieras adicionales al programa, sin perjuicio de los artículos 107 y 108 del TFUE. Las contribuciones financieras adicionales constituirán ingresos afectados externos en el sentido del artículo 21, apartado 2, letras a), d) o e), o apartado 5, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. A petición de los Estados miembros, los recursos que les hayan sido asignados en el marco de la gestión compartida podrán ponerse a disposición del programa. La Comisión ejecutará esos recursos de manera directa o indirecta, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, letras a) o c), del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Dichos recursos serán adicionales al importe a que se refiere el artículo 4, apartado 1, del presente Reglamento. Se utilizarán en beneficio del Estado miembro de que se trate. Cuando la Comisión no haya adquirido un compromiso jurídico en régimen de gestión directa o indirecta respecto de los importes adicionales así puestos a disposición del programa, los correspondientes importes no comprometidos podrán transferirse de nuevo al programa o programas de origen respectivos, o a sus sucesores, a petición del Estado miembro de que se trate.

Artículo 6

Financiación alternativa, mixta y acumulada

1. El programa se ejecutará en coordinación con otros programas de la Unión. Las acciones que hayan recibido una contribución de la Unión en el marco de otro programa también podrán recibir una contribución en el marco del presente programa. La contribución correspondiente estará sujeta a las normas del programa de la Unión pertinente o podrá aplicarse un conjunto único de normas a todas las contribuciones en el marco del programa y celebrarse un compromiso jurídico único. Si la contribución de la Unión se basa en los gastos subvencionables, la ayuda acumulada con cargo al presupuesto de la Unión no superará los gastos subvencionables totales de la acción y podrá calcularse a prorrata de conformidad con los documentos que establecen las condiciones de la ayuda.

2. Los procedimientos de concesión o adjudicación en el marco del programa podrán llevarse a cabo en régimen de gestión directa o indirecta conjuntamente con los Estados miembros, las instituciones, órganos y organismos de la Unión, terceros países, organizaciones internacionales, instituciones financieras internacionales u otros terceros («socios del procedimiento conjunto de concesión o adjudicación»), siempre que se garantice la protección de los intereses financieros de la Unión. Dichos procedimientos estarán sujetos a un único conjunto de normas y conducirán a la celebración de compromisos jurídicos únicos. A tal fin, los socios del procedimiento conjunto de concesión o adjudicación podrán poner recursos a disposición del programa de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento o, en su caso, podrá delegarse en dichos socios la ejecución del procedimiento de concesión o adjudicación, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509. En los procedimientos conjuntos de concesión o adjudicación, los representantes de los socios del procedimiento conjunto de concesión o adjudicación también podrán ser miembros del comité de evaluación a que se refiere el artículo 153, apartado 3, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Artículo 7

Terceros países asociados al programa

1. El programa podrá estar abierto a la participación de los terceros países que se indican a continuación, mediante una asociación total o parcial, de conformidad con los objetivos establecidos en el artículo 3 y con los acuerdos internacionales pertinentes o cualquier decisión adoptada en el marco de dichos acuerdos y aplicable a esos terceros países:

a) los miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio que sean miembros del Espacio Económico Europeo, así como los microestados europeos;

b) los países adherentes, los países candidatos y los candidatos potenciales;

c) los países de la política europea de vecindad;

d) otros terceros países.

2. Los acuerdos de asociación para la participación en el programa:

a) garantizarán un equilibrio justo en cuanto a las contribuciones y los beneficios del tercer país que participe en el programa;

b) establecerán las condiciones de participación en el programa, incluido el cálculo de las contribuciones financieras al propio programa y a sus gastos administrativos generales, que consistirán en una contribución operativa y una tasa de participación;

c) no conferirán al tercer país ningún poder de decisión respecto del programa;

d) garantizarán las facultades de la Unión para velar por una buena gestión financiera y proteger sus intereses financieros;

e) cuando proceda, garantizarán la protección de los intereses de la Unión en materia de seguridad y orden público.

A efectos de la letra d), el tercer país concederá los derechos y el acceso necesarios en virtud de los Reglamentos (UE, Euratom) 2024/2509 y (UE, Euratom) n.º 883/2013 y garantizará que las decisiones de ejecución por las que se imponga una obligación pecuniaria sobre la base del artículo 299 del TFUE, así como las sentencias y autos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sean ejecutables.

Artículo 8

Ejecución y modalidades de la financiación de la Unión

1. El programa se ejecutará de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, en régimen de gestión directa o de gestión indirecta con las entidades mencionadas en el artículo 62, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento.

2. La financiación de la Unión podrá proporcionarse en cualquiera de las formas establecidas en el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, en particular subvenciones, premios, contratación y liberalidades no financieras.

3. La ayuda de la Unión que se conceda en forma de garantía presupuestaria o de instrumento financiero, incluido en el caso de que la garantía o el instrumento se combinen con ayuda no reembolsable en una operación de financiación mixta, se proporcionará exclusivamente por medio del instrumento InvestEU del FEC y de los mecanismos de ejecución de EG y se ejecutará de conformidad con las normas aplicables respectivas, mediante acuerdos celebrados en relación con el tipo de ayuda de que se trate en el marco de dicho instrumento de inversión y de dichos mecanismos de ejecución.

4. La ayuda de la Unión en forma de garantía presupuestaria se proporcionará dentro del importe máximo de la garantía presupuestaria que se establece en el Reglamento del FEC o de EG.

5. Cuando el programa recurra al instrumento InvestEU del FEC y a los mecanismos de ejecución de EG, facilitará la provisión de la garantía presupuestaria y la financiación para los instrumentos financieros, incluido en el caso de que se combinen con ayuda no reembolsable en una operación de financiación mixta.

Artículo 9

Admisibilidad

1. Los criterios de admisibilidad se establecerán para contribuir a la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 3 del presente Reglamento y de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. En los procedimientos de concesión o adjudicación en régimen de gestión directa o indirecta, podrán optar a proporcionar o recibir financiación de la Unión una o varias de las entidades jurídicas siguientes:

   a) entidades establecidas en un Estado miembro;

   b) entidades establecidas en un tercer país asociado;

   c) organizaciones internacionales;

   d) otras entidades establecidas en terceros países no asociados cuando la financiación de dichas entidades sea esencial para la ejecución de la acción y contribuya a los objetivos establecidos en el artículo 3.

3. Además de lo dispuesto en el artículo 168, apartados 2 y 3, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, los terceros países asociados a que se refiere el artículo 7, apartado 1, del presente Reglamento podrán, cuando sea pertinente, participar en cualquiera de los mecanismos de contratación establecidos en dicho artículo 168, apartados 2 y 3. Las normas aplicables a los Estados miembros se aplicarán, *mutatis mutandis*, a los terceros países asociados participantes.

4. De conformidad con el artículo 136 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, se aplicarán restricciones a los procedimientos de concesión o adjudicación que afecten a la seguridad o al orden público, en particular por lo que se refiere a activos e intereses estratégicos de la Unión o de sus Estados miembros. Con arreglo al artículo 136 del Reglamento Financiero, se aplicarán restricciones de admisibilidad a los proveedores de alto riesgo, en consonancia con el Derecho de la Unión, por razones de seguridad.

5. Con respecto a las acciones que se mencionan en el artículo 3, apartado 2, letra a), del presente Reglamento, la evaluación de las propuestas conforme a los criterios de adjudicación garantizará, en su caso, que las acciones propuestas sean coherentes con los planes de trabajo del corredor y los actos de ejecución a que se refieren los artículos 54 y 55 del Reglamento (UE) 2024/1679, y que tengan en cuenta el dictamen consultivo del coordinador europeo responsable, con arreglo al artículo 52, apartado 9, de dicho Reglamento.

6. Las propuestas de subvención serán presentadas por uno o varios Estados miembros o con la aprobación de los Estados miembros a los que afecte el proyecto de interés común o el proyecto de interés mutuo.

7. Los procedimientos de concesión o adjudicación de subvenciones o de partes de subvenciones que ya estén totalmente financiadas por otras fuentes públicas o privadas, excepto las contribuciones de la Unión en el contexto de las acciones de sinergia a que se refiere el artículo 6, no podrán optar a la financiación.

8. El programa de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 o los documentos relativos al procedimiento de concesión o adjudicación podrán especificar con mayor detalle los criterios de admisibilidad establecidos en el presente Reglamento o establecer criterios de admisibilidad adicionales para acciones específicas.

Artículo 10

Normas complementarias para las subvenciones

1. Además de los motivos de reducción mencionados en el artículo 132, apartado 4, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, el importe de la subvención podrá reducirse en las condiciones siguientes:

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

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

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

2. El convenio de subvención podrá modificarse o resolverse atendiendo a las condiciones indicadas en el apartado 1.

3. Los créditos de compromiso disponibles a raíz de la aplicación de los apartados 1 o 2 se pondrán a disposición en el marco del presente programa.

4. Sin perjuicio de la utilización de procedimientos de licitación cuando proceda de conformidad con el artículo 192, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509, y además de lo dispuesto en el artículo 198 de dicho Reglamento, el programa de trabajo a que se refiere el artículo 12 del presente Reglamento podrá, cuando esté debidamente justificado en relación con la necesidad de facilitar la finalización de un proyecto global, especificar una acción y sus beneficiarios, y fijar un importe máximo para una convocatoria de propuestas para la ampliación de las acciones en curso o finalizadas en el marco del programa, garantizando al mismo tiempo la igualdad de trato y la transparencia de conformidad con el artículo 191 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509. La concesión o adjudicación para acciones en curso podrá adoptar la forma de una modificación de la acción original añadiendo nuevas actividades y aumentando la contribución máxima de la Unión. Los créditos de compromiso a que se refiere el apartado 3 del presente artículo se utilizarán para cubrir los importes reservados en el programa de trabajo para tales adjudicaciones.

5. Para los estudios, el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales.

6. Para obras relativas al objetivo específico a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales. Para las acciones que tengan lugar en Estados miembros con una RNB per cápita inferior al 90 % de la RNB de la Unión, el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 75 % de los gastos subvencionables totales.

7. En el caso de las obras relacionadas con los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra b), se aplicará lo siguiente:

   a) el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los gastos subvencionables totales;

   b) los porcentajes de cofinanciación mencionados en la letra a) podrán incrementarse hasta un máximo del 75 % de los gastos subvencionables totales para las acciones que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés común que, atendiendo a las pruebas a que se refiere el artículo 18, apartado 2, del Reglamento (UE) 2022/869, ofrezcan un grado elevado de seguridad del abastecimiento a escala regional o de la Unión, refuercen la solidaridad de la Unión u ofrezcan soluciones altamente innovadoras.

8. En el sector del transporte y en el de la energía, por lo que se refiere a las obras realizadas en las regiones ultraperiféricas, se aplicará un porcentaje máximo de cofinanciación específico del 60 %.

9. La ayuda prestada por el programa acelerará o impulsará la inversión subsanando las deficiencias del mercado o las situaciones de inversión subóptimas, de manera proporcionada, sin duplicar o desplazar la financiación privada, sino incentivándola, y tendrá un valor añadido de la Unión.

Artículo 11

Proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

1. La Comisión llevará a cabo, al menos una vez al año, una selección de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, sobre la base de los criterios y el procedimiento establecidos en el presente artículo, en el acto delegado a que se refiere el apartado 4 de este artículo y en el programa de trabajo correspondiente que menciona el artículo 12.

2. Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables deben ahorrar costes en el despliegue de las energías renovables en la Unión o producir otros beneficios en lo tocante a la integración del sistema, la seguridad de suministro, la competitividad o la innovación, en comparación con un proyecto similar ejecutado por uno solo de los Estados miembros o países terceros participantes.

3. En el caso de las subvenciones para obras, el solicitante debe demostrar la necesidad de superar deficiencias del mercado u obstáculos financieros, como una viabilidad comercial insuficiente, los elevados costes iniciales o la falta de financiación del mercado.

4. A más tardar el (día mes año) (o doce meses después de la entrada en vigor del presente acto), la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 14 por el que se complete el presente Reglamento estableciendo los criterios y el procedimiento específicos para la selección de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

5. La Comisión podrá decidir asignar el presupuesto del programa previsto para proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables al mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión a que se refiere el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999 cuando pueda alcanzar el objetivo específico que figura en el artículo 3, apartado 2, letra b), inciso ii), del presente Reglamento, y cuando pueda contribuir a la reducción de los costes del capital destinado a los proyectos de energías renovables. La contribución total realizada para el período comprendido entre el 1 de enero de 2028 y el 31 de diciembre de 2034 no excederá del 5 % del presupuesto del presente programa, previsto para los objetivos específicos que figuran en el artículo 3, apartado 2, letra b).

Artículo 12

Programa de trabajo

1. El programa se ejecutará mediante los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Los programas de trabajo establecerán, cuando proceda, las actividades y los correspondientes importes de la ayuda de la Unión que se ejecutarán por medio del instrumento InvestEU del FEC y de los mecanismos de ejecución de EG.

3. La Comisión adoptará los programas de trabajo mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 3.

Artículo 13

Actos delegados

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 del presente Reglamento a fin de modificar el anexo de este Reglamento en lo que respecta a la lista indicativa de proyectos.

Artículo 14

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 11, apartado 4, y el artículo 13 se otorgan a la Comisión hasta el 31 de diciembre de 2034.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 11, apartado 4, y en el artículo 13 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el

Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

   Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 11, apartado 4, y del artículo 413 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo. Los representantes de terceros países u organizaciones internacionales no estarán presentes en las deliberaciones sobre asuntos relacionados con el artículo 12, apartado 3, del presente Reglamento.

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. Para las cuestiones relativas a los objetivos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), el comité se reunirá en la siguiente configuración: «MCE Transporte».

   Para las cuestiones relativas a los objetivos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra b), el comité se reunirá en la siguiente configuración: «MCE Energía».

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

4. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de los miembros del comité así lo solicita.

5. De conformidad con los acuerdos internacionales celebrados por la Unión, podrá invitarse a representantes de terceros países u organizaciones internacionales en calidad de observadores a las reuniones del comité en las condiciones establecidas en su reglamento interno, teniendo en cuenta la seguridad y el orden público de la Unión o de sus Estados miembros. Los representantes de terceros países u organizaciones internacionales no estarán presentes en las deliberaciones sobre asuntos relacionados con el artículo 9 del presente Reglamento.

Artículo 16

Modificación del Reglamento (UE) 2024/1679

En el artículo 48 del Reglamento (UE) 2024/1679 se añade el apartado 3 siguiente:

«3. La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución en el que se especifiquen las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de infraestructura, que aborde las necesidades tanto civiles como de defensa (“infraestructura de doble uso”).

Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.».

Artículo 17

Derogación

Queda derogado el Reglamento (UE) 2021/1153 con efecto a partir del 1 de enero de 2028.

Artículo 18

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento no afectará a la continuación o modificación de las acciones de que se trate, hasta su cierre, en virtud de los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) 2021/1153, que seguirán aplicándose a dichas acciones hasta su cierre.
2. 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 del Reglamento (UE) 2021/1153.

Artículo 19

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2028.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta / El Presidente	*La Presidenta / El Presidente*

FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 3
1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 3
1.2. Ámbito(s) afectado(s) 3
1.3. Objetivo(s) 3
1.3.1. Objetivo(s) general(es) 3
1.3.2. Objetivo(s) específico(s) 3
1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados 3
1.3.4. Indicadores de rendimiento 3
1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a: 4
1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa 4
1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa 4
1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. 4
1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 4
1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 5
1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución 5
1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera 6
1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s) 6
2. MEDIDAS DE GESTIÓN 8
2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes 8
2.2. Sistema(s) de gestión y de control 8
2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos 8
2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos 8
2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) 8
2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 9
3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .. 10

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) 10
3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos 12
3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos 12
3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 12
3.2.1.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos 17
3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos 22
3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos 24
3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 24
3.2.3.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos 24
3.2.3.3. Total de los créditos 24
3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos 25
3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado 25
3.2.4.2. Financiadas con ingresos afectados externos 26
3.2.4.3. Necesidades totales de recursos humanos 26
3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital 28
3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente 28
3.2.7. Contribución de terceros 28
3.3. Incidencia estimada en los ingresos 29
4. DIMENSIONES DIGITALES 29
4.1. Obligaciones con repercusión digital 30
4.2. Datos 30
4.3. Soluciones digitales 31
4.4. Evaluación de la interoperabilidad 31
4.5. Medidas de apoyo a la digitalización 32

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» para el período 2028-2034 y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2021/1153

1.2. Ámbito(s) afectado(s)

Inversiones estratégicas europeas

1.3. Objetivo(s)

1.3.1. Objetivo(s) general(es)

Los objetivos generales del programa son construir, desarrollar, garantizar, modernizar y finalizar las redes transeuropeas en los sectores del transporte y la energía, favorecer la movilidad militar en las redes transeuropeas de transporte, propiciar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables y facilitar las sinergias entre los sectores del transporte y la energía.

1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico

Los objetivos específicos del sector del transporte en el marco del MCE son los siguientes:

1) contribuir al desarrollo de proyectos de interés común relacionados con redes de transporte interconectadas, interoperables, inteligentes, sostenibles, resilientes y multimodales de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679, en particular mediante:

— acciones relativas a los proyectos de interés común con dimensión transfronteriza que ejecuten la red transeuropea de transporte, en particular las acciones en los tramos que figuran a título indicativo en el anexo;

— acciones relativas a los proyectos de interés común con una dimensión de la Unión relacionados con la realización de una red transeuropea de transporte inteligente, resiliente y sostenible;

— acciones relativas a los proyectos de interés común con dimensión transfronteriza con terceros países que ejecuten la red transeuropea de transporte de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2024/1679;

2) adaptar partes de la red transeuropea de transporte para un doble uso de las infraestructuras de transporte con vistas a mejorar la movilidad tanto civil como militar.

Los objetivos específicos del sector de la energía son los siguientes:

1) contribuir al desarrollo de proyectos de interés común y de proyectos de interés mutuo, tal como se establece en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2022/869, con vistas a promover la realización de la Unión de la Energía, la integración de un mercado interior de la energía eficiente y competitivo, y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, propiciar la descarbonización de la economía, promover la eficiencia energética y garantizar la seguridad del suministro;

2) favorecer la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, mediante el apoyo a proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables o mediante licitaciones competitivas relativas a nuevos proyectos de energías renovables en el marco del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido por el artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1999, con vistas a alcanzar los objetivos de la Unión de descarbonización, competitividad, realización del mercado interior de la energía y seguridad del suministro de manera rentable.

1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.

En cuanto al transporte, el MCE tiene por objeto contribuir a la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T), centrándose en la finalización de la red básica y la red básica ampliada de aquí a 2030 y 2040. En este contexto, el MCE se centrará, en particular, en proyectos de infraestructura con una fuerte dimensión transfronteriza. El MCE también contribuirá a desplegar soluciones de movilidad interoperables e inteligentes en la red RTE-T (por ejemplo, mediante la implantación de sistemas europeos de gestión del tráfico) y facilitará la transición de la UE hacia una movilidad sostenible (por ejemplo, estableciendo un suministro de electricidad en puerto para los buques en los puertos de la RTE-T). El MCE también podrá aumentar la conectividad con terceros países mediante el desarrollo de los tramos transfronterizos de los corredores de la RTE-T hacia los países candidatos. Asimismo, el MCE adaptará partes de la RTE-T para un doble uso de las infraestructuras de transporte con vistas a mejorar la movilidad tanto civil como militar.

El MCE Energía forma parte integrante del marco político de las redes transeuropeas de energía (RTE-E), que se centra en vincular los sistemas energéticos de los Estados miembros de la UE. Proporciona ayuda financiera a los proyectos de mayor valor añadido para la Unión que tengan una repercusión transfronteriza significativa. El MCE Energía también respalda la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables mediante la financiación concedida a los proyectos pertinentes.

El MCE Energía apoya la ejecución de proyectos transfronterizos clave que contribuyen a: una mejor interconexión de las redes de electricidad, hidrógeno y CO_2 de los Estados miembros, la digitalización de las redes energéticas, el desarrollo de las redes marítimas y la integración de capacidades de almacenamiento y de electrólisis en las redes. Esto, a su vez, permitirá la incorporación de una cuota cada vez mayor de fuentes de energía renovables y la integración del sistema en todos los vectores energéticos, lo que conducirá a la descarbonización del sistema energético, un suministro energético seguro y asequible para los consumidores, una mejor integración del mercado y a la competitividad de la industria.

Al prestar apoyo a proyectos transfronterizos directamente a nivel de la UE, el MCE ayuda a superar los problemas de coordinación derivados del carácter multijurisdiccional de los proyectos. Gracias a su eficiente *modus operandi*, el MCE aborda las deficiencias del mercado y ayuda a movilizar más inversiones y financiación de otras fuentes, como los presupuestos nacionales, los sistemas nacionales de tarifas energéticas y, en particular, del sector privado, utilizando toda la gama de instrumentos disponibles con arreglo al Reglamento Financiero. El MCE es un instrumento que funciona para los promotores de proyectos de infraestructuras

transfronterizas, ya que proporciona un punto de contacto, un convenio de subvención y un conjunto de normas que deben seguirse también para el sistema de seguimiento y auditoría.

1.3.4. Indicadores de rendimiento

Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

El programa debe ejecutarse de conformidad con el Reglamento (UE) [XXX]* del Parlamento Europeo y del Consejo [Reglamento sobre el rendimiento], en el que se establecen las normas relativas al marco de rendimiento y seguimiento del gasto del presupuesto. El Reglamento contiene un conjunto de ámbitos de intervención con indicadores que se utilizarán para las inversiones pertinentes en infraestructuras de transporte y energía realizadas en el marco del MCE.

1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☐ una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria[30]

☒ la prolongación de una acción existente

☐ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa

Aprovechando la experiencia positiva adquirida con la ejecución del MCE en los sectores del transporte y la energía desde 2014, la Comisión presenta una propuesta para el sucesor del MCE en el contexto de la preparación del marco financiero plurianual (MFP) para el período posterior a 2027. El programa se centra en proyectos con una fuerte dimensión transfronteriza y un gran valor añadido de la UE, que requieren la orientación específica de la Unión para ejecutarlos de manera coordinada entre los Estados miembros a través de las fronteras.

En el sector del transporte, el MCE contribuye a la finalización de la red básica de la red transeuropea de transporte (RTE-T) de aquí a 2030 y de la red básica ampliada de aquí a 2040 mediante la construcción y modernización de las infraestructuras necesarias para permitir unas operaciones de transporte transfronterizas fluidas. Esto dará lugar a una red de alto rendimiento para el transporte de pasajeros y mercancías. El MCE también contribuye a la adaptación de las partes pertinentes de la red RTE-T a las necesidades de movilidad militar.

En el sector de la energía, el MCE contribuye al desarrollo de proyectos de interés común y de proyectos de interés mutuo, tal como se establece en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2022/869, con vistas a promover la realización de la Unión de la Energía, la integración de un mercado interior de la energía eficiente y competitivo, y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, propicia la descarbonización de la economía, promueve la eficiencia energética y garantiza la seguridad del suministro. Además, el MCE favorece la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables, mediante proyectos transfronterizos de energías renovables o mediante licitaciones competitivas para nuevos proyectos de

[30] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

energías renovables en el marco del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión.

El programa debe estar operativo al comienzo del próximo MFP a principios de 2028. En los programas de trabajo se incluirá información detallada sobre la ejecución del programa, como la cronología de las convocatorias de propuestas, su tema y el presupuesto indicativo o las normas detalladas sobre los criterios de admisibilidad y adjudicación. El MCE Transporte, en particular, ya asigna sus últimos fondos en 2025 y los promotores de proyectos de grandes infraestructuras se enfrentarán a un déficit de financiación durante los años restantes del actual MFP. Por lo tanto, es fundamental la puesta en marcha en el momento debido del próximo MCE y la asignación temprana de fondos de la UE a los beneficiarios.

En lo tocante al modo de gestión de la ejecución del programa, se propone mantener la gestión directa a cargo de la Comisión por su eficacia y su carácter selectivo. La posibilidad de delegar de nuevo en una agencia ejecutiva, como la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente en el marco del actual MFP, dependerá del resultado del análisis coste-beneficio y de las decisiones que se tomen en consecuencia.

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

El artículo 171 del TFUE faculta a la Unión para definir proyectos de interés común en infraestructuras de las RTE y deja que sean los Estados miembros quienes elijan los métodos de ejecución. El mismo artículo faculta a la Unión para financiar tales proyectos de interés común, así como los proyectos de interés mutuo con terceros países.

La magnitud y el tipo de problemas a los que hace frente el MCE requieren una actuación específica de la Unión, puesto que son, por su naturaleza, de ámbito comunitario y pueden resolverse con mayor eficacia a nivel de la UE, lo que redunda en mayores beneficios en general, una aplicación más acelerada y una reducción de costes si la Comisión coordina las acciones de los Estados miembros. La financiación de la Unión es también el medio adecuado para abordar los retos de financiación a los que suelen enfrentarse los proyectos transfronterizos: la distribución desigual de los beneficios y los costes de los proyectos entre los distintos Estados miembros implicados dificulta que la financiación de estos proyectos provenga de fuentes de financiación nacionales.

Infraestructura de la RTE-T y la RTE-E: dada su naturaleza transfronteriza, los proyectos de la RTE-T y la RTE-E crean externalidades positivas significativas a escala de la UE y fomentan la solidaridad entre los Estados miembros, pero también conllevan retos específicos para los promotores de los proyectos, debido a su carácter multijurisdiccional, sus problemas de coordinación y una distribución a menudo asimétrica de los costes y beneficios. Por lo tanto, requieren ayuda a nivel de la UE. También, para lograr una movilidad militar fluida en toda la Unión es necesario un instrumento que coordine la financiación entre los Estados miembros.

Energías renovables: la cooperación transfronteriza entre los Estados miembros, o entre los Estados miembros y terceros países, en el ámbito de las energías renovables es clave para alcanzar los objetivos de la Unión de descarbonización, competitividad, realización del mercado interior de la energía y seguridad del suministro de manera rentable. Sin embargo, solo unos pocos Estados miembros explican cómo tienen previsto establecer un marco para la cooperación en proyectos conjuntos con uno o varios Estados miembros en sus planes nacionales de energía y clima definitivos presentados de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999. Existe el riesgo de que la cooperación transfronteriza quede en segundo plano sin la ayuda financiera de la Unión.

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

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

- encaminar financiación pública y privada hacia objetivos estratégicos de la UE;
- hacer posibles inversiones clave cuyos costes son asumidos a nivel nacional o local, mientras que los beneficios son tangibles a escala europea;
- acelerar la transición hacia una infraestructura hipocarbónica, digital y resiliente.

La ayuda de la Unión que ofrece el nuevo programa del MCE se centra en acciones que incorporan el mayor valor añadido de la UE. En concreto:

En el ámbito del transporte, abarca los tramos transfronterizos y los cuellos de botella, principalmente en la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T y los proyectos sobre los corredores de movilidad militar prioritarios de la UE.

En el ámbito de la energía, el MCE tiene por objeto mejorar la integración del mercado de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes energéticas, la descarbonización, la eficiencia energética, la resiliencia y la seguridad del suministro, y favorecer la cooperación transfronteriza en el ámbito de la energía, en particular de las energías renovables. Estos proyectos transfronterizos, que podrán optar a la financiación del MCE Energía, constituyen los enlaces pendientes en el desarrollo de un sistema energético totalmente interconectado y descarbonizado, ya que los Estados miembros y los operadores no los promueven o priorizan lo suficiente a nivel nacional. El MCE contribuye a la realización de estos proyectos transfronterizos apoyando actividades sectoriales en forma de estudios y obras.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La evaluación *ex post* del MCE 2014-2020 y la evaluación intermedia del MCE 2021-2027 se están llevando a cabo en paralelo y están muy avanzadas.

Las conclusiones preliminares de las dos evaluaciones del MCE confirman que el programa ha funcionado bien hasta la fecha. El diseño del instrumento es adecuado para abordar la insuficiente financiación histórica de las infraestructuras transfronterizas con gran valor añadido de la UE mediante la compartimentación de

los fondos para estos proyectos en un instrumento específico. Existe una buena coherencia con otros instrumentos y políticas de financiación de la UE, en particular en materia de descarbonización. Su modelo de gobernanza, que utiliza convocatorias de propuestas competitivas y gestión directa de los fondos a través de una agencia centralizada, es apropiado para satisfacer las necesidades del programa y proporcionar unas condiciones de competencia equitativas a los solicitantes. La financiación del MCE se considera sistemáticamente indispensable, ya que hace posible la ejecución de proyectos de transporte y energía cruciales que, de otro modo, debido a una financiación nacional o privada insuficiente, sufrirían retrasos importantes, su alcance sería reducido o no se llevarían a cabo en absoluto. Más allá de la ayuda financiera directa, el MCE tiene un efecto palanca significativo, que atrae capital público y privado adicional y actúa como ancla estratégica para la inversión.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La iniciativa forma parte de la propuesta del marco financiero plurianual para el período 2028-2034.

El MCE debe centrarse en apoyar proyectos transfronterizos en las redes RTE-T y RTE-E, así como proyectos de movilidad militar fluida en toda la UE y proyectos en el ámbito de la cooperación en materia de energías renovables.

Las inversiones de los Estados miembros en la red RTE-T en el marco de sus planes de colaboración nacional y regional deben complementar las inversiones del MCE, en particular en los tramos nacionales que conectan con los enlaces transfronterizos indicados en el anexo del MCE, así como financiar la generación de energía y la infraestructura de redes energéticas nacionales.

En el ámbito de la energía, los planes de colaboración nacional y regional pueden reforzar las inversiones en infraestructuras energéticas proporcionadas por el MCE, por ejemplo mediante inversiones en activos energéticos que no tienen carácter transfronterizo, pero que son igualmente importantes para la transición energética.

La ampliación de los corredores de la RTE-T a los países candidatos y a las infraestructuras de transporte y energía de terceros países debe recibir apoyo en estrecha coordinación con Europa Global.

Horizonte Europa seguirá apoyando la investigación y la innovación en materia de transporte y energía y estará estrechamente vinculado al Fondo Europeo de Competitividad, que abarca la expansión y el despliegue de soluciones innovadoras de vanguardia para la descarbonización, la digitalización y la resiliencia del transporte y la energía. El Fondo Europeo de Competitividad también complementará el MCE ofreciendo las posibilidades de garantías para proyectos de infraestructura.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución

Si bien un vínculo más estrecho entre la financiación de la UE y las prioridades políticas de los planes mejoraría su dimensión transfronteriza y en combinación con el mecanismo de orientación se garantizaría una mayor atención a los proyectos transfronterizos con un gran valor añadido de la UE, la ejecución de los proyectos de infraestructuras transfronterizas a través de los planes sería más compleja y costosa

tanto para las autoridades de los Estados miembros como para los promotores de los proyectos. La armonización de los programas de inversión de los Estados miembros con los de los países vecinos sería un proceso largo, tanto durante las negociaciones iniciales de los planes como en caso de que se realizaran modificaciones. Por ejemplo, Alemania tendría que coordinar su plan nacional con ocho Estados miembros vecinos; Hungría, con cinco. En los casos en que el proceso se demore en uno o varios Estados miembros, esto podría provocar retrasos en cadena. Aunque la Comisión podría apoyar estas iniciativas de coordinación (tanto durante las negociaciones como mediante la prestación de asistencia técnica a través de los planes), la carga para las autoridades de los Estados miembros seguiría siendo significativa. Esto también podría aumentar sustancialmente la carga administrativa para los promotores de los proyectos, que tendrían que ejecutar sus proyectos transfronterizos en el marco de varios planes nacionales e informar al respecto según sistemas de información y auditoría independientes (uno por Estado miembro).

Dicho esto, la evaluación de impacto subrayó que los planes de colaboración nacional y regional podrían proveer inversiones complementarias para tramos transfronterizos y para proyectos de gran relevancia para la UE. Un instrumento específico en régimen de gestión directa garantizará que los proyectos transfronterizos se financien sobre la base de un enfoque competitivo y que se seleccionen los proyectos de máxima calidad, más avanzados y con mayor valor añadido de la UE. Los beneficiarios disponen de un punto de contacto único y un procedimiento único para la solicitud y para la ejecución de un proyecto. Además, los proyectos son objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión.

1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

☐ **Duración limitada**

– ☒en vigor desde el 1.1.2028 hasta el 31.12.2034

– ☒ incidencia financiera desde 2028 hasta 2034 para los créditos de compromiso y desde 2028 hasta 2040 para los créditos de pago.

☐ **Duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

☒ **Gestión directa** por la Comisión

– ☒ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– ☒ por las agencias ejecutivas.

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☒ **Gestión indirecta** mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

– ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

– ☐ el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;

– ☐ los organismos a que se refieren los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

– ☒ organismos de Derecho público;

– ☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que estén dotados de garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos o personas a los cuales se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificados en el acto de base pertinente;

– ☐· organismos establecidos en un Estado miembro, que se rijan por el Derecho privado de un Estado miembro o el Derecho de la Unión y reúnan las condiciones para que se les encomiende, de conformidad con las normas sectoriales específicas, la ejecución de fondos de la Unión o garantías presupuestarias, en la medida en que estén controlados por organismos de Derecho público o por organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público y estén dotados de unas garantías financieras suficientes, en forma de responsabilidad solidaria de los organismos controladores o garantías financieras equivalentes, que podrán limitarse, para cada acción, al importe máximo de la ayuda de la Unión.

Observaciones:

El programa se ejecutará mediante gestión directa e indirecta de conformidad con el Reglamento Financiero. Al igual que en el período 2014-2020 y el período 2021-2027, la mayor parte del presupuesto podría ejecutarse mediante delegación en una agencia ejecutiva. En tal caso, solo las acciones de apoyo al programa serían gestionadas directamente por la Comisión.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

El programa debe ejecutarse de conformidad con el Reglamento (UE) [XXX]* del Parlamento Europeo y del Consejo [Reglamento sobre el rendimiento], en el que se establecen las normas relativas al marco de rendimiento y el seguimiento del gasto del presupuesto, en particular las disposiciones de seguimiento, evaluación e información para todos los programas.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

El programa se ejecutará mediante gestión directa. Se espera que se delegue en una agencia ejecutiva, si bien algunas medidas de apoyo al programa las gestionará directamente la Comisión. La Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente, que es una agencia ejecutiva consolidada, posee la estructura y los procesos necesarios para garantizar la gestión continua del MCE.

El programa se ejecutará principalmente mediante subvenciones, que son el instrumento de financiación adecuado para los proyectos de infraestructura y de generación de energía a gran escala.

La estrategia de control se establecerá en consecuencia y se centrará en tres fases clave de la ejecución de las subvenciones, de conformidad con el Reglamento Financiero, a saber, la organización de convocatorias y la selección de propuestas que se ajusten a los objetivos estratégicos del programa, los controles operativos, de seguimiento y *ex ante* que abarquen la ejecución del proyecto, la contratación, la prefinanciación, los pagos intermedios y finales, así como los controles *ex post* y los pagos.

Se espera que esta estrategia de control ofrezca resultados de rendimiento en línea con los parámetros observados en la última edición del programa:

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

aproximadamente el 100 % de los beneficiarios informaron a tiempo;

aproximadamente el 100 % de las subvenciones se firmaron a tiempo;

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

anualmente el riesgo en el momento del pago y del cierre se situaba aproximadamente por debajo del umbral de materialidad del 2 %.

2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

Los riesgos detectados siguen siendo prácticamente idénticos a los detectados en las versiones anteriores del programa:

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

retrasos en la ejecución de los proyectos;

falta de datos de rendimiento o problemas relativos a la calidad de los datos;

posibles errores o mala gestión de los fondos de la UE, en particular un posible riesgo de doble financiación y la complejidad de las normas;

riesgos externos que afectan de manera significativa a infraestructuras o prioridades, como los riesgos geopolíticos o los fenómenos climáticos graves;

riesgos externos que afectan a la disponibilidad de financiación o a las condiciones de mercado, en particular si se produjera una reducción de la demanda de infraestructuras o de la oferta de crédito, como sucedió en la última crisis financiera.

Se espera que las funciones clave de control desarrolladas para la edición anterior del programa sigan siendo válidas, y que velen por que se preste atención a la competitividad de la cartera de proyectos, que se centren en los objetivos estratégicos y que garanticen la participación de todos los agentes, la flexibilidad presupuestaria adecuada y la coherencia de los controles *ex ante* y *ex post*.

Los riesgos se abordarán velando por que se preste atención a la competitividad y la preparación de la cartera de proyectos, centrándose en la contribución de los proyectos a los objetivos estratégicos, garantizando una participación sistemática de todos los agentes y manteniendo la adecuada flexibilidad presupuestaria. Los controles *ex ante* y *ex post* se adaptarán al nivel de riesgos observado.

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

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

Costes y beneficios de los controles

Partiendo de la hipótesis de que la mayor parte del programa la ejecutará la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente, y de que esta garantizará un coste de control comparable al del actual MCE, el limitado número de subvenciones ejecutadas directamente por los servicios de la Comisión podría estar sujeto a mayores costes de control, debido a los reducidos valores individuales de estas subvenciones y a la ausencia de economías de escala.

En el caso de los proyectos gestionados por la agencia ejecutiva, el coste del control del MCE vigente se ha dividido entre el coste de supervisión a nivel de la Comisión y el coste de los controles operativos a nivel del organismo de ejecución.

El coste de los controles a escala de la Comisión, en las dos DG participantes, se calculó[31] que ascendería aproximadamente al 0,1 % de los créditos de pago operativos a nivel de programa.

[31] Esta estimación no incluye los aspectos estratégicos y normativos vinculados al programa, ni la supervisión de los instrumentos delegados del MCE.

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

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

La Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente presenta un entorno de control estable. Se prevé que el coste del control a nivel de la agencia se mantenga dentro del intervalo observado durante el período 2021-2024, o cerca de este (del 0,9 al 1,3 %). Sin embargo, el desarrollo de capacidades necesario para adaptarse a las modificaciones del programa o para ajustar los procesos de control puede traducirse en un aumento del coste de los controles. Los beneficios de los controles son los siguientes:

— evitar la selección de propuestas con poca solidez o inadecuadas;

— optimizar la planificación y la utilización de los fondos de la UE a fin de proteger el valor añadido de la Unión;

— asegurar la calidad de los convenios de subvención, evitar errores en la identificación de las entidades jurídicas, garantizar el cálculo correcto de las contribuciones de la UE y adoptar las garantías necesarias para un funcionamiento correcto de las subvenciones;

— detectar costes no subvencionables en la fase de pago;

— detectar errores que afecten a la legalidad y la regularidad de las operaciones en la fase de auditoría;

— mejorar la fiabilidad de la información facilitada a la Comisión.

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

Nivel estimado de error

Se calcula que el riesgo estimado en el momento del pago y en el momento del cierre se mantiene por debajo del 2 % anual, en el mismo intervalo que los porcentajes de error observados en el MCE2.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Las Direcciones Generales de la Comisión encargadas de las acciones financiadas al amparo del presente Reglamento se comprometen a proteger los intereses financieros de la Unión de acuerdo con la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la Comisión [COM(2019) 196 final] y su plan de acción revisado [COM(2023) 405 final].

Las medidas de lucha contra el fraude consisten fundamentalmente en medidas preventivas para hacer frente a ese delito, a la corrupción y a cualquier otra actividad ilegal; controles eficaces; la recuperación de los importes pagados indebidamente y, en caso de detectarse irregularidades, la aplicación de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias de conformidad con el Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Las DG MOVE y ENER, así como la agencia encargada de la ejecución, Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente, han actualizado sus estrategias antifraude y los planes de acción conexos a nivel de las DG que comprenden todo el ciclo del gasto, teniendo en cuenta la proporcionalidad y la relación coste-beneficio de las medidas que se vayan a ejecutar y previendo una evaluación de riesgos del programa.

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

El seguimiento administrativo de los contratos, las subvenciones y los pagos correspondientes entra en el ámbito de competencia de la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente. La estrategia de lucha contra el fraude se actualiza cada dos años; la última vez en 2024. La Agencia crea sus propias medidas de lucha contra el fraude, como una estrategia de auditoría *ex post* para evaluar la legalidad y la regularidad de las operaciones subyacentes y recuperar los importes pagados indebidamente. La Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente se somete anualmente a la auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la imagen fiel de las cuentas y sobre la legalidad y regularidad de las operaciones subyacentes (ingresos y gastos) y se somete anualmente a los procedimientos de aprobación de la gestión del Parlamento Europeo y el Consejo de la UE.

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

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada a realizar controles y verificaciones *in situ* de los operadores económicos afectados directa o indirectamente por dicha financiación de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, con vistas a establecer cualquier posible fraude, corrupción u otra actividad ilegal que ataña a los intereses financieros de la Unión Europea en relación con un convenio o decisión de subvención o con un contrato relativo a la financiación de la Unión. La Fiscalía Europea dispondrá de los accesos necesarios para ejercer sus competencias de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

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

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND[32]	de países de la AELC[33]	de países candidatos y candidatos potenciales [34]	de otros terceros países	otros ingresos afectados

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
2	05 01 01 Gastos de apoyo al MCE (Transporte, Energía, Movilidad Militar)	/CND	N.º	SÍ	SÍ	N.º
2	05 02 01 01 — MCE Transporte	CD	N.º	SÍ	SÍ	N.º
2	05 02 01 02 — MCE Movilidad Militar	CD	N.º	SÍ	SÍ	N.º

[32] CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.
[33] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.
[34] Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

2	05 02 02 — MCE Energía	CD	N.º	SÍ	SÍ	N.º

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos.

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos, tal como se explica a continuación

3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	2

			Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	**Total MFP 2028-2034**
Créditos operativos										
05 02 01 01 — MCE Transporte	Compromisos	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Pagos	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 01 02 — MCE Movilidad Militar	Compromisos	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Pagos	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 02 — MCE Energía	Compromisos	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Pagos	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos										
05 01 01	Gastos de apoyo al MCE (Transporte, Energía, Movilidad Militar)	(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**

TOTAL de los créditos para DG MOVE/ENER	Compromisos	= 1a + 1b + 3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
	Pagos	= 2a + 2b + 3								

Rúbrica del marco financiero plurianual	**4**	«Gastos administrativos»[35]

DG		Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**	**Total MFP 2028-2034**
• Recursos humanos		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Otros gastos administrativos		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTAL DG MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 4 del marco financiero plurianual	(Total de compromisos = Total de pagos)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

35 Los créditos necesarios deben determinarse utilizando las cifras de costes medios anuales que figuran en la página web correspondiente de BUDGpedia.

		Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**	**Total MFP 2028-2034**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 4	Compromisos								
del marco financiero plurianual	Pagos								

En millones EUR (al tercer decimal)

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos

Los indicadores de productos y de resultados a efectos del seguimiento de los avances y los logros del presente programa corresponderán a los indicadores comunes previstos en el Reglamento (UE) [XXX]* del Parlamento Europeo y del Consejo [Reglamento sobre el rendimiento].

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación

3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

CRÉDITOS APROBADOS	Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**	**TOTAL 2028-2034**
RÚBRICA 4								
Recursos humanos	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Otros gastos administrativos	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Subtotal de la RÚBRICA 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Al margen de la RÚBRICA 4								
Recursos humanos	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Otros gastos de carácter administrativo	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Subtotal al margen de la RÚBRICA 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTAL	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

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

3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación

3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado

Estimación que debe expresarse en equivalentes a jornada completa (EJC)

CRÉDITOS APROBADOS	Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**
• **Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)**							
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0	0	0	0
• Personal externo (en EJC)								
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo	— en la sede	0	0	0	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTAL		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Necesidades totales de recursos humanos

TOTAL DE CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS		Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)								
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0	0	0	0
• Personal externo (en equivalentes a jornada completa)								
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo	— en la sede	0	0	0	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0	0	0	0

Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 4	0	0	0	0	0	0	0
Gastos de apoyo en favor de la Secretaría de Evaluación del Rendimiento	40	40	40	40	40	40	40
TOTAL	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Teniendo en cuenta la difícil situación general de la rúbrica 4, tanto en términos de personal como de nivel de créditos, los recursos humanos necesarios serán cubiertos por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reasignado dentro de la DG u otros servicios de la Comisión.

Personal necesario para dar efecto a la propuesta (en EJC):

•	• **Procedente del personal actual disponible en los servicios de la Comisión**	• **Personal adicional excepcional***		
•	•	• **Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación**	• **Financiado con cargo a la línea BA**	• **Financiado con tasas**
Empleos de plantilla	61		No procede	
Personal externo (AC, ENCS, INT)	32		10*	

*Los diez nuevos EJC corresponden a los diez puestos que se recibirán en 2028 para la Secretaría de Evaluación del Rendimiento con cargo a la línea presupuestaria 02 01 21 02, tal como acordaron los colegisladores durante las negociaciones del Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo (versión refundida).

Descripción de las tareas que deben llevar a cabo:

Funcionarios y personal temporal	• Concepción de la política y estrategia • Ayuda a foros regionales y temáticos para la determinación de los proyectos de interés común y los proyectos de interés mutuo • Coordinación y enlace con todas las partes interesadas (Estados miembros, terceros países, otras DG y otras instituciones de la UE, foros temáticos y regionales, etc.) • Elaboración del programa de trabajo • Procesos de selección • Gestión de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán ayuda financiera de la UE • Gestión operativa y financiera de los proyectos • Evaluaciones
Personal externo	• Ayuda a foros regionales y temáticos para la determinación de los proyectos de interés común y los proyectos de interés mutuo • Apoyo a los procesos de selección

	• Apoyo a la gestión de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán ayuda financiera de la UE • Apoyo a la gestión financiera y de los proyectos • Apoyo a la organización de las evaluaciones

3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

TOTAL Créditos para fines digitales e informáticos	Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**	**TOTAL MFP 2028-2034**
RÚBRICA 4								
Gasto informático* (institucional)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Subtotal de la RÚBRICA 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Al margen de la RÚBRICA 4								
Gasto informático en programas operativos	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTAL	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*Los gastos informáticos que figuran en la Rúbrica 4 se calcularon siguiendo las instrucciones de la DG BUDG: número de EJC multiplicado por 8 200 EUR por EJC.

3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta es coherente con la propuesta del MFP 2028-2034.

La propuesta/iniciativa:

– ☒ no prevé la cofinanciación por terceros

– ☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**	Total

Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

– ☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

  – ☐ en los recursos propios

  – ☐ en otros ingresos

  – ☐ indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[36]						
		Año **2028**	Año **2029**	Año **2030**	Año **2031**	Año **2032**	Año **2033**	Año **2034**
Artículo …….								

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

Otras observaciones (por ejemplo, método o fórmula utilizada para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

4. DIMENSIONES DIGITALES

4.1. Obligaciones con repercusión digital

El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) seguirá apoyando las herramientas informáticas que han demostrado ser clave para una gestión eficiente y transparente de los proyectos. Herramientas como el espacio de intercambio electrónico de datos único (SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (u otra solución de inteligencia empresarial y análisis de datos que sea compatible con la visualización, exploración y análisis de datos),

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

la Plataforma de Transparencia (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey y ARACHNE son fundamentales a este respecto. Además, el MCE seguirá respaldando las actividades de ejecución de la Comisión relacionadas con un conjunto de sistemas informáticos y entornos de intercambio de información exigidos por la legislación y las iniciativas de la UE, como ESSKY, ICR PAIFE, EMSWe, IETM, etc.

El SEDIA, a través del Portal de Financiación de Licitaciones, proporciona un punto de entrada único para los procesos de financiación y contratación, y centraliza los datos de los participantes y reduce el trabajo manual. EGrants abarca todo el ciclo de vida de las subvenciones, y garantiza la coherencia y la trazabilidad. Map-IT permite codificar los indicadores de proyectos, tanto cualitativos como cuantitativos, para respaldar la presentación de informes temáticos y por país. CIRCABC facilita la gestión colaborativa de documentos con control de versiones y acceso multilingüe. EUSurvey se utiliza para la recogida estructurada de datos, mientras que ARACHNE mejora el seguimiento de los proyectos y detecta posibles riesgos de fraude mediante datos enriquecidos e indicadores de riesgo.

TENtec, el sistema de información de la red transeuropea de transporte (RTE-T), proporciona mapas interactivos e informes actualizados para contribuir a la transparencia, la toma de decisiones fundamentada y la sensibilización del público. TENtec recopila y almacena información geográfica, financiera e histórica sobre la infraestructura de las redes de transporte de la UE y sus países vecinos con fines de planificación, toma de decisiones políticas y seguimiento de la ejecución del programa de la RTE-T. TENtec es un sistema exigido por el Reglamento (UE) 2024/1679. Desarrollado con los Estados miembros y partes interesadas, ofrece una visión global de la política de la RTE-T, ayuda al seguimiento de los proyectos y apoya la modelización del transporte y la planificación futura. TENtec también incluye datos sobre movilidad militar y la infraestructura para los combustibles alternativos, los cuales fundamentan las prioridades políticas pertinentes, y puede dar cabida a diversos tipos de datos estratégicos que requieren geolocalización.

En relación con TENtec, el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos (EAFO) es una herramienta informática clave para apoyar el seguimiento de la transición hacia una movilidad sostenible, como se establece, por ejemplo, en el Reglamento (UE) 2023/1804, sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. El EAFO proporciona datos y estadísticas exhaustivos y actualizados sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, la adopción de vehículos y las medidas políticas nacionales en toda la UE. El EAFO es la herramienta informática de apoyo al cumplimiento de las obligaciones legales con arreglo al Reglamento (UE) 2023/1804, como el punto de acceso común europeo a los datos sobre combustibles alternativos.

EMI-ECS es una herramienta informática utilizada para la selección y contratación de los expertos externos que participan en las evaluaciones de propuestas. QlikSense es una herramienta utilizada para las estadísticas y el seguimiento de proyectos. La Plataforma de Transparencia y TP Viewer son herramientas para proporcionar al público información y estadísticas sobre los proyectos financiados.

La plataforma del cielo único europeo (ESSKY) presta apoyo a las partes interesadas en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo. Proporciona acceso a la información pertinente a través de bibliotecas y ofrece una funcionalidad de presentación de documentos.

El sistema de indicadores clave de rendimiento de la Plataforma de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias Europeas (ICR PAIFE) permite hacer un seguimiento de los indicadores clave de rendimiento relacionados con el transporte ferroviario. Ofrece una

plataforma de notificación para los administradores de infraestructuras.

El sistema de la Unión Europea para la gestión de credenciales de seguridad de los sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (STI-C) contribuye a la implantación de estos sistemas y tecnologías en Europa. Se basa en elementos centrales para apoyar la interoperabilidad segura a escala europea. La Directiva 2010/40/UE, sobre los sistemas de transporte inteligentes, define las funciones de la Comisión en cuanto al sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C.

El entorno europeo de ventanilla única marítima se creó mediante el Reglamento (UE) 2019/1239 y constituye un marco jurídico y técnico para armonizar el intercambio de formalidades administrativas entre los operadores marítimos y las autoridades durante una escala portuaria en la UE. Consiste en una red de ventanillas únicas marítimas nacionales complementadas por componentes y servicios informáticos comunes gestionados por la Comisión.

El entorno de intercambio de información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM) es una arquitectura informática descentralizada a escala de la UE, establecida por el Reglamento (UE) 2020/1056. Contribuirá al intercambio de información entre los operadores y las autoridades competentes para los controles del cumplimiento de seis reglamentos y directivas de la UE en materia de transporte, así como de más de ciento setenta actos jurídicos nacionales que regulan el transporte de mercancías en los Estados miembros.

La solución Galileo Green Lane hace un seguimiento de la situación del tráfico en los pasos fronterizos de la RTE-T para el transporte de mercancías por carretera y del tiempo de viaje para el transporte ferroviario de mercancías en los corredores de la RTE-T. Proporciona visibilidad a los funcionarios de fronteras y a los transportistas sobre la situación fronteriza y les permite ver qué fronteras están más saturadas. Galileo Green Lane permite que las fronteras cumplan los requisitos del «corredor verde» y facilita que el flujo de tráfico transcurra en menos de quince minutos.

El espacio europeo de datos relativos a la movilidad debe permitir el descubrimiento y el intercambio de datos procedentes de fuentes de datos existentes y futuras sobre transporte y movilidad. En la Comunicación sobre el espacio común europeo de datos relativos a la movilidad [COM(2023) 751 final], la Comisión señaló que uno de los principales componentes es un portal de (meta)datos en el que todos los ecosistemas de datos pertinentes podrían compartir metadatos de los tipos de datos que gestionan y de las respectivas condiciones de acceso.

4.2. Datos

Las herramientas digitales que reciben apoyo del MCE son de naturaleza muy diferente, atañen a diferentes modos de transporte y a distintos agentes que intercambian información (servicios de la Comisión, beneficiarios, autoridades nacionales, socios comerciales, etc.). Por lo tanto, las herramientas también tratan una amplia gama de datos diferentes. En general, siguen el principio de «solo una vez», garantizan la máxima reutilización de los datos y evitan la introducción repetitiva de datos, al tiempo que comparten datos de forma segura.

4.3. Soluciones digitales

Todas las herramientas descritas están diseñadas para promover la coherencia, mejorar la eficiencia y garantizar la interoperabilidad, reforzando así la calidad general de los procesos que sustentan a los servicios de la Comisión relacionados con el MCE, así como para respaldar la correcta realización del mercado único.

4.4. Evaluación de la interoperabilidad

Todas las herramientas digitales mencionadas ya están siendo utilizadas por las partes interesadas. Demuestran una sólida interoperabilidad a través de técnicas normalizadas de intercambio de información.

En cuanto al espacio europeo de datos relativos a la movilidad, la Comisión está en proceso de ultimar los detalles de su implantación.

4.5. Medidas de apoyo a la digitalización

Las herramientas digitales descritas funcionan con eficacia, y cualquier cambio o mejora futuro se aplicará de manera controlada y gradual a fin de garantizar la continuidad y evitar cualquier perturbación de las operaciones o para la aplicación del Reglamento.