Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►B REGLAMENTO (UE) Nº 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 11 de diciembre de 2013

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 348 de 20.12.2013, p. 129)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►M1	Reglamento Delegado (UE) nº 275/2014 de la Comisión de 7 de enero de 2014	L 80	1	19.3.2014

Rectificado por:

►C1 Rectificación, DO L 21 de 28.1.2015, p. 22 (1316/2013)

▼B

REGLAMENTO (UE) Nº 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 11 de diciembre de 2013

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de estimular la creación de empleo, de acuerdo con los objetivos de la Estrategia Europa 2020, la Unión necesita infraestructuras modernas y de alto rendimiento que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todas sus regiones, en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Dichas conexiones deben contribuir a mejorar la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Las redes transeuropeas deben facilitar las conexiones transfronterizas, promover una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuir a una economía social de mercado más competitiva y a la lucha contra el cambio climático.

(2) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) mediante el presente Reglamento persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica. El MCE debe maximizar las sinergias entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, aumentado así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo una optimización de los costes de ejecución.

([1]) DO C 143 de 22.5.2012, p. 116.
([2]) DO C 277 de 13.9.2012, p. 125.
([3]) Posición del Parlamento Europeo de 19 de noviembre de 2013 (no publicada aún en el Diario Oficial).

▼B

(3) Según la Comisión Europea, se calcula que las necesidades de inversión ascenderán a 970 000 millones de euros hasta 2020 por lo que respecta a las redes transeuropeas en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía.

(4) El presente Reglamento establece, para la ejecución del MCE durante el período de 2014 a 2020, una dotación financiera de 33 242 259 000 EUR en precios corrientes que debe constituir el importe de referencia principal con arreglo al apartado 17 del Acuerdo Interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, de 2 de diciembre de 2013, sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera ([1]),para el Parlamento Europeo y el Consejo en el marco del procedimiento presupuestario anual.

(5) Con el fin de aprovechar de manera óptima los fondos presupuestarios asignados al MCE, la Comisión, tras la evaluación intermedia del MCE, debe estar en condiciones de proponer transferencias de créditos entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Dicha propuesta debe estar sujeta al procedimiento presupuestario anual.

(6) El importe de 11 305 500 000 EUR en precios corrientes transferidos del Fondo de Cohesión establecido en el Reglamento (UE) nº 1301/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) debe emplearse para comprometer recursos presupuestarios destinados a instrumentos financieros en el marco del presente Reglamento solamente a partir del 1 de enero de 2017.

(7) La creación de redes de infraestructuras eficientes de transporte y energía es una de las 12 acciones clave determinadas por la Comisión en su Comunicación de 13 de abril de 2011 titulada «Acta del Mercado Único – Doce prioridades para estimular el crecimiento y reforzar la confianza "Juntos por un nuevo crecimiento"».

(8) La Comisión se ha comprometido a integrar la lucha contra el cambio climático en los programas de gasto de la Unión y a dedicar el 20 % del presupuesto de la Unión a objetivos relacionados con el clima. Es importante garantizar que en la preparación, diseño y ejecución de los proyectos de interés común se fomente la adaptación al cambio climático y la mitigación del mismo, así como la prevención y gestión de riesgos. Las inversiones en infraestructura cubiertas por el presente Reglamento deben ayudar a fomentar la transición hacia una economía y una sociedad hipocarbónicas y con capacidad de recuperación frente al cambio climático y a las catástrofes, teniendo en cuenta las especificidades de las regiones con desventajas naturales y demográficas, en particular, las regiones ultraperiféricas y las insulares. En especial en los sectores del transporte y la energía, el MCE debe contribuir a los objetivos a medio y largo plazo de la Unión respecto a la descarbonización.

([1]) DO C 420 de 20.12.2013, p. 1.

([2]) Reglamento (UE) nº 1301/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo de Cohesión y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1084/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 289).

▼B

(9) En su Resolución de 8 de junio de 2011«Invertir en el futuro: un nuevo marco financiero plurianual (MFP) para una Europa [1] competitiva, sostenible e integradora», el Parlamento Europeo hizo hincapié en la importancia de garantizar la rápida ejecución de la Agenda Digital de la Unión y de continuar los esfuerzos para alcanzar de aquí a 2020 los objetivos de hacer el acceso a la internet de alta velocidad disponible para todos los ciudadanos de la Unión, también en las regiones menos desarrolladas. El Parlamento Europeo subrayó que la inversión en infraestructuras de transporte eficaces era fundamental para posibilitar la defensa de la competitividad de Europa y para abrir el camino a un crecimiento económico a largo plazo con posterioridad a la crisis, y que la red transeuropea de transporte (RTE-T) era vital para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y para proporcionar un importante valor añadido europeo. El Parlamento Europeo expuso también su opinión de que la RTE-T debe ser por tanto una prioridad fundamental del marco financiero plurianual, que también debe prever un aumento de los fondos para la RTE-T. Además, el Parlamento Europeo hizo hincapié en la necesidad de maximizar el impacto de la financiación concedida por la Unión y las posibilidades ofrecidas por el Fondo de Cohesión, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, y los instrumentos financieros para financiar proyectos europeos fundamentales de infraestructuras energéticas prioritarias, nacionales y transfronterizas, y enfatizó asimismo la necesidad de asignar fondos sustanciales del presupuesto de la Unión a instrumentos financieros en este campo.

(10) Conviene promover estrechas sinergias entre los instrumentos financieros del MCE y otros fondos de la Unión para financiar infraestructuras en las regiones transfronterizas, en el marco del desarrollo de las redes en su conjunto.

(11) El 28 de marzo de 2011, la Comisión adoptó el Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (en lo sucesivo, «Libro Blanco»). El Libro Blanco persigue la reducción en al menos el 60 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector del transporte de aquí a 2050, comparado con los niveles de 1990. En lo que se refiere a la infraestructura, el Libro Blanco tiene por objetivo la realización de aquí a 2030 de la «red básica» multimodal de la RTE-T en todo el territorio de la Unión. La interoperabilidad puede mejorarse con soluciones innovadoras destinadas a aumentar la compatibilidad entre los sistemas de que se trate. El Libro Blanco tiene también por objeto optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético. Para ello establece los siguientes objetivos principales de la política de la RTE-T: la transferencia hacia otros modos de transporte del 30 % de las mercancías transportadas por carretera en distancias superiores a 300 km de aquí a 2030, y de más del 50 % de aquí a 2050; la triplicación de la longitud de la red de ferrocarril de alta velocidad existente de aquí a 2030, y la transferencia al ferrocarril de la mayoría del transporte de pasajeros de media distancia de aquí a 2050; también de aquí a 2050, todos los aeropuertos de la red básica deben estar conectados a la red ferroviaria; y todos los puertos marítimos a la red ferroviaria de mercancías y, en la medida de lo posible, al sistema de vías navegables interiores.

[1] DO C 380 E de 11.12.2012, p. 89.

▼B

(12) En su Resolución de 6 de julio de 2010 sobre un futuro sostenible para el transporte ([1]), el Parlamento Europeo subrayó que una política de transporte eficiente requería un marco financiero adecuado para los desafíos que debe afrontar y que, a tal fin, deben aumentarse los recursos actuales para el transporte y la movilidad; consideró asimismo que era necesaria la creación de un mecanismo para coordinar y optimizar la utilización de distintas fuentes de financiación de los transportes y del conjunto de los medios y mecanismos financieros disponibles a escala de la Unión.

(13) En las conclusiones de 11 de junio de 2009 sobre la revisión de la política de RTE-T, el Consejo reafirmó la necesidad de continuar invirtiendo en infraestructura de transporte para asegurar el desarrollo adecuado de la RTE-T en todos los modos de transporte de tal forma que esta sirva de base para el mercado interior y la competitividad, la cohesión económica, social y territorial de la Unión y su conexión con los países vecinos, centrando toda intervención en el valor añadido europeo que ello aportaría. El Consejo también subrayó la necesidad de que la Unión facilite los recursos financieros necesarios para estimular la inversión en proyectos de la RTE-T y, en particular, la necesidad de reconciliar un apoyo financiero adecuado con cargo al presupuesto de la RTE-T a los proyectos prioritarios que contienen tramos transfronterizos relevantes y cuya ejecución vaya a prolongarse más allá de 2013 con las limitaciones institucionales del marco financiero plurianual. En opinión del Consejo, en este contexto y siempre que sea adecuado, deberán continuar desarrollándose y apoyándose estrategias de colaboración público-privada.

(14) Atendiendo a los objetivos establecidos en el Libro Blanco, las orientaciones para la RTE-T establecidas en el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) determinan la infraestructura de la RTE-T, especifican los requisitos que esta debe cumplir y dictan las medidas para su aplicación. Las orientaciones prevén en particular la finalización de la red básica a más tardar en 2030 con la creación de nuevas infraestructuras y la mejora y la modernización sustanciales de las ya existentes.

(15) Atendiendo al análisis de los planes de infraestructura de transporte de los Estados miembros, la Comisión calcula que las necesidades de inversión en transporte ascienden a 500 000 millones de euros en la totalidad de la red RTE-T para el período 2014-2020, de los cuales se calcula que será necesario invertir 250 000 millones de euros en la red básica de la RTE-T.

(16) Debe garantizarse, si procede, la adaptación geográfica de los corredores ferroviarios de mercancías previstos en el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) y de los corredores de la red básica con arreglo a la parte I del anexo I del presente Reglamento atendiendo a los objetivos de los instrumentos respectivos, con el fin de reducir la carga administrativa y racionalizar el desarrollo y la utilización de la infraestructura ferroviaria. Los corredores ferroviarios de mercancías deben

([1]) DO C 351 E de 2.12.2011, p. 13.

([2]) Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE (Véase la página 1 del presente Diario Oficial).

([3]) Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

▼B

estar sujetos exclusivamente a lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 913/2010, inclusive en lo relativo a modificaciones de su configuración.

(17) En el marco de la revisión de la política de la RTE-T puesta en marcha en febrero de 2009, se procedió a crear un grupo de expertos específico para prestar apoyo a la Comisión y estudiar la problemática de la estrategia de financiación y las perspectivas financieras para la RTE-T. El Grupo de Expertos nº 5 ([1]) aprovechó la experiencia de expertos externos de varios campos: gestores de infraestructura, planificadores de infraestructura, representantes nacionales, regionales y locales, expertos medioambientales, universidades y representantes del sector privado. El informe final del Grupo de Expertos nº 5 adoptado en julio de 2010 contiene 40 recomendaciones, algunas de las cuales han sido tenidas en cuenta en el presente Reglamento. Entre otras cosas, dicho informe recomienda que la Comisión proporcione un marco normalizado para la combinación de subvenciones de la Unión y asociaciones público-privadas en el ámbito RTE-T, que abarque tanto la política de cohesión como el presupuesto de la RTE-T.

(18) La experiencia con el marco financiero plurianual (2007-2013) demuestra que algunos de los Estados miembros que pueden optar a financiación del Fondo de Cohesión se enfrentan a dificultades significativas para elaborar y ejecutar proyectos transfronterizos de infraestructura de transporte complejos de alto valor añadido europeo, así como para asegurar el uso eficiente de los fondos de la Unión. Por consiguiente, para ayudar a la conclusión de los proyectos con alto valor añadido europeo en el sector de los transportes, en particular los proyectos transfronterizos, parte de la dotación del Fondo de Cohesión (11 305 500 000 EUR) debe transferirse para financiar proyectos en la red básica de transporte o proyectos de transporte relacionados con prioridades horizontales en los Estados miembros que pueden optar a la financiación del Fondo de Cohesión a través del MCE. En una fase inicial, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. La Comisión debe ayudar a los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a elaborar una cartera adecuada de proyectos, en particular fortaleciendo la capacidad institucional de las administraciones públicas pertinentes y organizando convocatorias adicionales de propuestas, al tiempo que garantiza un proceso transparente de selección de los proyectos.

(19) El importe de 11 305 500 000 EUR transferido del Fondo de Cohesión para gastarse exclusivamente en los Estados miembros que pueden optar a la financiación del Fondo de Cohesión no deberá emplearse para financiar medidas con sinergias entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía que contribuyan a proyectos de interés común que sean fruto de convocatorias de propuestas multisectoriales.

(20) Las capacidades institucionales y administrativas son condiciones esenciales para el cumplimiento eficaz de los objetivos del MCE. En la medida de lo posible, la Comisión debe proporcionar medios de apoyo adecuados que permitan la concepción y la ejecución de proyectos en el Estado miembro de que se trate.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

▼B

(21) En su Comunicación de 17 de noviembre de 2010 titulada «Las prioridades de la infraestructura energética a partir de 2020 – Esquema para una red de energía europea integrada», la Comisión señalaba un número limitado de corredores prioritarios, que eran necesarios para permitir a la Unión alcanzar sus ambiciosos objetivos en materia de energía y cambio climático de aquí a 2020, destinados a finalizar el mercado interior de la energía, garantizar la seguridad de abastecimiento, permitir la integración de las fuentes de energía renovables, y preparar las redes para una mayor descarbonización de la red energética después de 2020.

(22) Se necesitan grandes inversiones para modernizar y extender las infraestructuras energéticas de Europa, realizar las interconexiones de las redes en las fronteras y poner fin al aislamiento energético de ciertos Estados miembros, con miras a alcanzar los objetivos de la política energética y climática de la Unión en cuanto a competitividad, sostenibilidad y seguridad de abastecimiento de forma rentable. A juicio de la Comisión, las necesidades de inversión en infraestructura energética hasta 2020 calculadas ascienden a un billón de euros, incluida la inversión de aproximadamente 200 000 millones de euros para infraestructuras de transporte y almacenamiento de gas y electricidad consideradas de importancia europea. Según el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «Necesidades y carencias de la inversión en infraestructuras energéticas», presentado al Consejo, entre los proyectos de relevancia europea, se corre el riesgo de que inversiones de aproximadamente 100 000 millones de euros se malogren debido a obstáculos directamente relacionados con la concesión de permisos, la reglamentación, y la financiación.

(23) La urgente necesidad de construir la infraestructura de energía del futuro y el aumento significativo de los volúmenes de inversión en comparación con las tendencias del pasado exigen un cambio decisivo de la forma en que se apoya la infraestructura energética a nivel de la Unión. En sus conclusiones de 28 de febrero de 2011, el Consejo refrendó el carácter prioritario para Europa de los corredores de energía.

(24) Por lo que se refiere al sector de la energía, el Consejo Europeo de 4 de febrero de 2011 instó a la Comisión a simplificar y mejorar los procedimientos de autorización y a promover un marco reglamentario capaz de atraer la inversión. El Consejo Europeo subrayó que el grueso de la inversión tendría que proceder del mercado, que recuperaría los costes mediante tarifas. El Consejo reconoció que se necesita financiación pública para aquellos proyectos que, siendo imprescindibles desde la perspectiva de la seguridad de abastecimiento o de la solidaridad, no consiguen atraer financiación en el mercado. Subrayó, asimismo, la necesidad de modernizar y expandir la infraestructura energética europea y de interconectar las redes a través de las fronteras para garantizar que surta efecto la solidaridad entre los Estados miembros, que se implanten realmente rutas alternativas de suministro y tránsito y fuentes de energía alternativas y que las energías renovables se desarrollen y puedan competir con las energías tradicionales. Insistió en que el mercado interior de la energía tiene que haberse realizado de aquí a 2014, de modo que esté garantizada la libre circulación del gas y la electricidad, y en que ningún Estado miembro debe permanecer aislado de las redes europeas de gas y electricidad después de 2015 ni ver comprometida su seguridad energética por carecer de las conexiones apropiadas. En los dos primeros programas de trabajo anuales

▼B

adoptados en el marco del presente Reglamento debe darse prioridad a los proyectos de interés común y acciones asociadas destinados a poner fin al aislamiento y a eliminar los cuellos de botella energéticos, de modo que se avance hacia la ultimación del mercado interior de la energía.

(25) El Reglamento (UE) nº 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) determina las prioridades de infraestructura energética transeuropea que necesitan llevarse a la práctica de aquí a 2020 para cumplir los objetivos de la Unión en materia de política energética y climática; establece reglas para determinar los proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo estas prioridades, y dispone medidas en el campo de la concesión de permisos, la participación y regulación pública para acelerar y/o facilitar la ejecución de estos proyectos, incluidos los criterios de idoneidad que deben cumplir para recibir ayuda financiera de la Unión.

(26) Las telecomunicaciones se están convirtiendo cada vez más en infraestructuras basadas en internet en las que las infraestructuras de redes de banda ancha catalizan el uso de los servicios digitales en un gran abanico de actividades de la sociedad. Internet se está convirtiendo en la plataforma dominante para la comunicación, la actividad empresarial, la oferta de servicios públicos y privados, y la cohesión social y cultural. Además, la computación en nube y el «software como servicio» están emergiendo como los nuevos paradigmas de la informática. Por consiguiente, la disponibilidad transeuropea de acceso rápido y ubicuo a internet y de servicios digitales innovadores es esencial para el crecimiento económico y el mercado único.

(27) Las redes de internet modernas y rápidas constituyen una infraestructura crucial para el futuro en términos de conectividad de las empresas europeas, en particular las pequeñas medianas empresas (PYME), que pretendan utilizar la computación en nube para aumentar su rentabilidad. Para evitar la duplicación de infraestructuras, prevenir la fuga de las inversiones privadas y aumentar la capacidad para crear nuevas oportunidades de inversión y promover la adopción de medidas de reducción de costes, han de emprenderse acciones que permitan mejorar la coordinación del apoyo de la Unión a la banda ancha en el marco del MCE, así como el apoyo a la banda ancha de todos los demás instrumentos disponibles, también a través de los planes nacionales de banda ancha.

(28) La Estrategia Europa 2020 exige la realización de la Agenda Digital para Europa que, entre otras cosas, establece un marco jurídico estable para estimular la inversión en una infraestructura de internet de alta velocidad abierta y competitiva y en los servicios relacionados. El objetivo deberá consistir en que Europa disponga en 2020 de la banda ancha más rápida del mundo, basada en tecnologías de vanguardia.

([1]) Reglamento (UE) nº 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga la Decisión nº 1364/2006/CE y se modifican los Reglamentos (CE) nº 713/2009, (CE) nº 714/2009 y (CE) nº 715/2009 (DO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

▼B

(29) El 31 de mayo de 2010, el Consejo concluyó que la Unión debe invertir los recursos necesarios en el desarrollo de un mercado único digital basado en un acceso a internet y unas aplicaciones interoperativas rápidas y ultrarrápidas y reconoció que la inversión eficiente y competitiva en las redes de banda ancha de próxima generación es necesaria para la innovación, la elección del consumidor y la competitividad de la Unión, y podría proporcionar una mayor calidad de vida mediante mejor atención sanitaria, transportes más seguros, nuevas oportunidades en materia de medios de comunicación y un acceso más fácil a los bienes, los servicios y el conocimiento, en particular en contextos transfronterizos.

(30) El sector privado debe desempeñar un papel de liderazgo en el despliegue y la modernización de las redes de banda ancha, con el apoyo de un marco regulador competitivo y favorable a la inversión. Cuando la inversión privada sea insuficiente, los Estados miembros deben llevar a cabo los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos de la Agenda Digital. La ayuda financiera pública a la banda ancha deben limitarse a los instrumentos financieros para programas o iniciativas relacionados con proyectos que no puedan ser financiados exclusivamente por el sector privado, extremo confirmado por una evaluación ex ante que describa las imperfecciones del mercado o las situaciones de inversión subóptimas.

(31) Por consiguiente, resulta esencial estimular, de acuerdo con el principio de neutralidad tecnológica, el despliegue en toda la Unión de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas, y facilitar el desarrollo y la difusión de servicios digitales transeuropeos. La inversión pública, a través de instrumentos financieros, en redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas no debe conllevar distorsiones del mercado ni desincentivar la inversión. Debe usarse para atraer la inversión privada y debe recurrirse a ella solo en casos en los que haya una falta de interés comercial en la inversión.

(32) Son necesarios varios métodos de ejecución que exigen porcentajes de financiación e instrumentos financieros diferentes para aumentar la eficiencia y el impacto de la ayuda financiera de la Unión, para fomentar la inversión privada, y para responder a los requisitos específicos de cada proyecto.

(33) Se determinarán mediante un reglamento sobre orientaciones para redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones los criterios con arreglo a los cuales se pueda prestar apoyo financiero a proyectos de interés común en el marco del presente Reglamento.

(34) Horizonte 2020 —el programa marco de investigación e innovación ([1])— se centrará, entre otras cosas, en dar respuesta a los retos de la sociedad (mediante, por ejemplo, transportes inteligentes, ecológicos, accesibles e integrados, energía segura, limpia y eficiente, y en la sanidad, la administración pública y el desarrollo sostenible basados en las tecnologías de la información y

([1]) Reglamento (UE) nº 1291/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020) y por el que se deroga la Decisión 1982/2006/CE (DO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

▼B

las comunicaciones), para responder directamente a los desafíos identificados en la Estrategia Europa 2020 mediante el apoyo a actividades que cubren todo el espectro que va desde la investigación hasta el mercado. El Programa Horizonte 2020 apoyará todas las fases de la cadena de innovación, especialmente las actividades más próximas del mercado, incluidos los instrumentos financieros innovadores. Con el fin de garantizar un mayor impacto de la financiación de la Unión, así como la coherencia, el MCE desarrollará sinergias estrechas con el Programa Horizonte 2020.

(35) En su Comunicación de 20 de julio de 2010 titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», la Comisión establece un marco para las acciones políticas en favor de infraestructuras seguras como un elemento fundamental para reducir en un 50 % el número de víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2020. El MCE debe, por tanto, garantizar que las solicitudes de financiación de la Unión cumplan los requisitos, recomendaciones y objetivos de seguridad establecidos en toda la normativa de la Unión pertinente en materia de seguridad vial. En la evaluación del rendimiento del MCE se tendrá en cuenta la disminución del número de víctimas de accidentes de tráfico en la red de carreteras de la Unión.

(36) La Unión Europea y la mayoría de los Estados miembros son partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, mientras que los Estados miembros restantes han iniciado el proceso de ratificación. Es importante que, en la ejecución de los proyectos pertinentes y en sus especificaciones, la accesibilidad de las personas con discapacidad a la que hace referencia la Convención sea tenida en cuenta.

(37) A pesar de que una parte significativa de la inversión en el marco de la Estrategia Europa 2020 se puede obtener de los mercados y mediante medidas reglamentarias, los retos de la financiación pueden requerir acciones públicas y ayuda de la Unión en forma de subvenciones e instrumentos financieros innovadores.

(38) Para conseguir una utilización óptima del presupuesto de la Unión, las subvenciones deberán centrarse en los proyectos que reciban una financiación insuficiente del sector privado.

(39) No debe excluirse a proyectos ferroviarios de la concesión de subvenciones en el marco del presente Reglamento por el hecho de que generen ingresos procedentes de cánones obligatorios con arreglo a la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

(40) Las medidas presupuestarias en muchos Estados miembros llevarán, si no lo han hecho ya, a las autoridades públicas a reevaluar sus programas de inversión en infraestructuras. En este contexto, las asociaciones público-privadas se han considerado un medio eficaz para ejecutar los proyectos de infraestructura que garantizan el logro de objetivos como la lucha contra el cambio climático, promover fuentes de energía alternativas y la eficiencia en

([1]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

▼B

el uso de la energía y los recursos, y el apoyo al transporte sostenible y el despliegue de redes de banda ancha. La Comisión, en su Comunicación de 19 de noviembre de 2009 titulada «Movilizar las inversiones públicas y privadas con miras a la recuperación y el cambio estructural a largo plazo: desarrollo de la colaboración público-privada (CPP)», se comprometió a mejorar el acceso a la financiación para la CPP mediante la ampliación del ámbito de los instrumentos financieros existentes.

(41) En su Comunicación de 19 de octubre de 2010 titulada «La Revisión Presupuestaria de la UE», la Comisión puso de relieve que la norma en el caso de los proyectos con potencial comercial a largo plazo debe ser el uso de fondos de la Unión en colaboración con los sectores financiero y bancario, especialmente el Banco Europeo de Inversiones y las instituciones financieras públicas de los Estados miembros, pero también con otras instituciones financieras internacionales y el sector financiero privado, también a escala nacional y regional.

(42) En caso de acciones con un claro valor añadido europeo y en consonancia con los objetivos del MCE, se deben utilizar instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas del mercado, sin excluir la financiación privada. Dichos instrumentos deben mejorar el efecto de apalancamiento del gasto presupuestario de la Unión y lograr un mayor efecto de multiplicación para atraer inversión del sector financiero privado. Lo anterior es particularmente importante en un contexto de difícil acceso al crédito, así como de restricciones en la hacienda pública, y habida cuenta de la necesidad de respaldar la recuperación económica de Europa. Antes de decidir el recurso a instrumentos financieros, la Comisión deberá realizar una evaluación previa del instrumento en cuestión, tal como se exige en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

(43) En la Estrategia Europa 2020, la Comisión se comprometió a movilizar instrumentos financieros de la Unión como parte de una estrategia de financiación coherente, que reúna fondos de la Unión y fondos nacionales, públicos y privados para infraestructuras. El razonamiento que sustenta esta decisión es que, en muchos casos, resulta más eficiente afrontar las situaciones de inversión insuficiente y las imperfecciones del mercado mediante instrumentos financieros que mediante subvenciones.

(44) El MCE debe disponer instrumentos financieros para promover la participación sustancial de inversores del sector privado e instituciones financieras en la inversión en infraestructura. Para que sean suficientemente interesantes para el sector privado, los instrumentos financieros deben concebirse y llevarse a la práctica siguiendo criterios de simplificación y reducción de la carga administrativa, pero también debe poder responder de un modo flexible a las necesidades de financiación observadas. El diseño de estos instrumentos debe inspirarse en la experiencia obtenida con la ejecución de los instrumentos financieros del marco financiero plurianual (2007-2013), tales como el Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de la RTE-T, el Instrumento de Financiación de Riesgos Compartidos (IFRC), el Fondo Europeo 2020 para la Energía, el Cambio Climático y las Infraestructuras («Fondo Marguerite») y la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos.

([1]) Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) nº 1605/2002 del Consejo (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

▼B

(45) Debe estudiarse el potencial de los instrumentos financieros innovadores, como las obligaciones para la financiación de proyectos, para respaldar la financiación de las infraestructuras de transporte con un valor añadido europeo, atendiendo a los resultados de las evaluaciones previas y otras evaluaciones afines, en especial la evaluación independiente en 2015 de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos.

(46) Para aprovechar de manera óptima los fondos presupuestarios asignados al MCE, la Comisión deberá velar por la continuidad de todos los instrumentos financieros establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y del instrumento de riesgo compartido relativo a las obligaciones para la financiación de proyectos establecido de conformidad con la Decisión nº 1639/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) en sus instrumentos sucesores a tenor del presente Reglamento, por medio de una evaluación previa conforme a lo dispuesto en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

(47) Al seleccionar la forma más eficaz de ayuda financiera, deben tenerse debidamente en cuenta las características específicas del sector y de los proyectos que puedan optar a dicha ayuda. Con miras a utilizar del modo más eficiente el presupuesto de la Unión y a potenciar el efecto multiplicador de la ayuda financiera de la Unión, por lo que respecta al sector de la energía, siempre que sea posible y con supeditación a la capacidad de aceptación del mercado, la Comisión ha de procurar dar prioridad al empleo de los instrumentos financieros, siempre que resulte oportuno, respetando al mismo tiempo el límite de utilización de tales instrumentos conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento. Conviene alentar a los promotores de proyectos energéticos a estudiar la posibilidad de recurrir a instrumentos financieros antes de solicitar subvenciones para obras. En tal sentido, la Comisión deberá prestar la ayuda adecuada con el fin de conseguir la máxima captación de esos instrumentos.

(48) Los proyectos de interés común en los campos de la electricidad, el gas, el petróleo y el dióxido de carbono deben poder optar a la ayuda financiera de la Unión para estudios y, en determinadas condiciones, para obras, en forma de subvenciones o en forma de instrumentos financieros innovadores. Esto asegurará que se pueda proporcionar una ayuda a la medida a aquellos proyectos de interés común que no sean viables dentro del marco regulador y en las condiciones del mercado existentes. En el sector de la energía es importante evitar cualquier distorsión de la competencia, en particular entre proyectos que contribuyan a la realización de los mismos corredores prioritarios de la Unión. Esta ayuda financiera debe asegurar las sinergias necesarias con los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, que financiarán las redes inteligentes de distribución de energía de importancia local o regional. Se aplica a los proyectos de interés común un enfoque compuesto de tres fases. En primer lugar, el mercado debe tener prioridad para invertir. En segundo lugar, si el mercado no efectúa inversiones, se deben examinar soluciones legislativas, ajustar

([1]) Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía (DO L 162 de 22.6.2007, p. 1).

([2]) Decisión nº 1639/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por la que se establece un programa marco para la innovación y la competitividad (2007 a 2013) (DO L 310 de 9.11.2006, p. 15).

▼B

en caso necesario el marco regulador aplicable y garantizar su correcta aplicación. En tercer lugar, si las dos fases anteriores no bastan para que se produzcan las inversiones necesarias en proyectos de interés común, podría concederse ayuda financiera de la Unión si el proyecto de interés común cumple los criterios de subvencionabilidad aplicables.

(49) De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) nº 347/2013, todos los proyectos de interés común incluidos en las categorías establecidas en el anexo II, puntos 1, 2 y 4 de dicho Reglamento pueden optar a una ayuda financiera de la Unión en forma de subvenciones para estudios e instrumentos financieros. Podrá recurrirse a subvenciones de obras para acciones que contribuyan a dichos proyectos de interés común y que, de acuerdo con el artículo 14 del Reglamento (UE) nº 347/2013, demuestran, en particular, la existencia de externalidades positivas significativas y son inviables desde el punto de vista comercial de acuerdo con el plan estratégico del proyecto y otras evaluaciones realizadas, en particular, por inversores o acreedores potenciales o por las autoridades reguladoras nacionales.

(50) Para garantizar la diversificación sectorial de los beneficiarios de los instrumentos financieros y para alentar la diversificación geográfica gradual por los diversos Estados miembros, prestando especial atención a aquellos Estados miembros que pueden optar a la ayuda del Fondo de Cohesión, la Comisión, en colaboración con el Banco Europeo de Inversiones, a través de iniciativas conjuntas como el Centro Europeo de Asesoramiento sobre las Asociaciones Público-Privadas (EPEC) y la Asistencia conjunta a los proyectos en las regiones europeas (Jaspers), debe dar apoyo a los Estados miembros en la elaboración de una cartera adecuada de proyectos que puedan ser considerados para financiación.

(51) Los instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento deben reflejar las normas establecidas en el título VIII del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y en el Reglamento Delegado (UE) nº 1268/2012 de la Comisión ([1]), y ajustarse a las normas de mejores prácticas aplicables a los instrumentos financieros.

(52) En relación con las condiciones para los instrumentos financieros, podrían resultar necesarios requisitos adicionales en los programas de trabajo, por ejemplo, para garantizar unos mercados competitivos con miras al desarrollo de las políticas de la Unión, los avances tecnológicos y otros factores que pudieran resultar pertinentes.

(53) Conviene que la programación plurianual de la ayuda a través del MCE se oriente hacia el apoyo a las prioridades de la Unión garantizando la disponibilidad de los recursos financieros necesarios, así como la coherencia, transparencia y continuidad de la acción conjunta de la Unión y los Estados miembros. En relación con las propuestas presentadas después de la ejecución del primer programa de trabajo plurianual en el sector del transporte, la admisibilidad de los costes deberá empezar el 1 de enero de 2014 para garantizar la continuidad de los proyectos ya abarcados por el Reglamento (CE) nº 680/2007.

([1]) Reglamento Delegado (UE) nº 1268/2012 de la Comisión, de 29 de octubre de 2012, sobre las normas de desarrollo del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (DO L 362 de 31.12.2012, p. 1).

▼B

(54) Debido al importante presupuesto necesario para la ejecución de algunos proyectos de infraestructuras, se ha de prever la posibilidad de dividir en plazos anuales los compromisos presupuestarios relativos a la ayuda financiera para algunas acciones.

(55) Habida cuenta de los recursos disponibles a nivel de la Unión, para obtener el efecto deseado es necesario concentrarse en la parte de mayor valor añadido europeo. Por consiguiente, la ayuda debe centrarse en la red básica y en los proyectos de interés común en el campo de los sistemas de gestión del tráfico (en particular los sistemas de gestión del tránsito aéreo derivados del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) que requieren recursos presupuestarios de la Unión del orden de 3 000 millones de euros, así como los sistemas de transporte inteligentes (STI), el sistema de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS), los servicios de información fluvial (SIF) y el sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo (ERTMS). En el sector de la energía, la ayuda financiera debe centrarse en finalizar el mercado interior de la energía, garantizar la seguridad del abastecimiento, fomentar la sostenibilidad, entre otros medios garantizando el transporte de la electricidad renovable desde la producción hasta los centros de consumo y almacenamiento y atraer inversiones públicas y privadas. En el sector de las telecomunicaciones, la ayuda financiera debe destinarse principalmente a los proyectos que generen demanda de banda ancha, incluida la creación de una infraestructura europea de servicios digitales, que, a su vez, debe estimular la inversión en el desarrollo de redes de banda ancha.

(56) En el sector de la energía, el presupuesto previsto debe atribuirse con carácter prioritario en forma de instrumentos financieros, supeditados a la captación por el mercado. Los proyectos de interés común en el sector de las telecomunicaciones deben poder optar al apoyo financiero de la Unión en forma de subvenciones y contratos para plataformas de servicios básicos, servicios genéricos y acciones horizontales. Las acciones en el ámbito de la implantación de la banda ancha, incluidas aquellas que generen demanda de banda ancha, también deben poder optar al apoyo financiero de la Unión en forma de instrumentos financieros.

(57) Según los análisis efectuados en la evaluación de impacto del Reglamento (UE) nº 347/2013, se calcula que el número de proyectos de interés común que más contribuyen a la realización de los corredores y áreas estratégicos de infraestructura energética es de unos 100 en el ámbito de la electricidad y 50 en el ámbito del gas. Por lo demás, atendiendo a la preponderancia previsible de la electricidad en el sistema energético de Europa a lo largo de las dos próximas décadas, se calcula que la ayuda a proyectos de electricidad de interés común absorberá la mayor parte de la dotación financiera para la energía en el marco del MCE. Si bien se observa que esta estimación podrá cambiar a medida que se disponga de más información, y teniendo presente la necesidad de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 347/2013, la Comisión debe prestar la

▼B

debida consideración a los proyectos de electricidad, con el propósito de atribuirles la mayor parte de la ayuda financiera disponible durante el período que va de 2014 a 2020, con supeditación a la capacidad de captación del mercado, a la calidad y la madurez de las acciones propuestas y a sus necesidades de financiación. Tal objetivo se entiende sin perjuicio de una posible reasignación de la financiación disponible para proyectos energéticos.

(58) Conviene que las evaluaciones intermedia y *ex-post* sean efectuadas por la Comisión y comunicadas al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto en los objetivos generales del MCE y en las prioridades de la Estrategia Europa 2020. La Comisión deberá hacer pública la información sobre los proyectos específicos en el marco del MCE. Esta información deberá actualizarse de forma anual.

(59) Por lo que atañe a los sectores del transporte y de la energía, atendiendo a las orientaciones sectoriales específicas propuestas en el Reglamento (UE) nº 1315/2013 y el Reglamento (UE) nº 347/2013, se han elaborado listas de proyectos, de corredores y áreas prioritarios en los que será de aplicación el presente Reglamento, que deben adjuntarse en un anexo del presente Reglamento. En el sector del transporte, a fin de tener en cuenta los posibles cambios en las prioridades políticas y en las capacidades tecnológicas, así como en los flujos de tráfico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en lo relativo a la adopción de modificaciones de la parte I del anexo I y a la definición de las prioridades de financiación de las acciones subvencionables de conformidad con el artículo 7, apartado 2, que habrán de reflejarse en los programas de trabajo.

(60) A fin de tener en cuenta el nivel efectivo de demanda de financiación correspondiente a los objetivos específicos de transporte de que se trate y de dar efecto a las conclusiones de la evaluación intermedia, cuando resulte necesario apartarse en más de cinco puntos porcentuales de la dotación para un objetivo específico de transporte indicada en la parte IV del anexo I del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, con objeto de modificar los porcentajes indicativos para cada uno de los objetivos específicos de transporte. Las dotaciones indicativas para los objetivos específicos de transporte no obstarán a que el importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión se gasten totalmente en proyectos que den aplicación a la red básica o para los proyectos y prioridades horizontales definidos en la parte I del anexo I del presente Reglamento.

(61) Con objeto de reflejar las conclusiones que se deriven de la ejecución del MCE, incluidas las de la evaluación intermedia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, con objeto de modificar las orientaciones generales que deban tenerse en cuenta a la hora de establecer criterios de concesión.

▼B

(62) A la hora de adoptar actos delegados en virtud del presente Reglamento, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(63) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a los programas de trabajo plurianuales y anuales. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

(64) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, incluidas la prevención, la detección y la investigación de irregularidades, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la imposición de sanciones, de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012. Todas estas medidas deben ser puestas en conocimiento del Parlamento Europeo.

(65) Con el fin de garantizar una competencia amplia y equitativa para los proyectos que se beneficien de fondos del MCE, la forma del contrato debe ser coherente con los objetivos y las circunstancias del proyecto. Las condiciones del contrato deben estar redactadas de tal modo que asignen de manera equitativa los riesgos vinculados al contrato, con el fin de lograr la máxima rentabilidad en función de los costes y una eficiencia óptima en la ejecución del contrato. Este principio debe aplicarse con independencia de que se utilice un modelo de contrato nacional o internacional.

(66) Algunos de los proyectos de infraestructura de interés común podrían necesitar conexiones con los países vecinos, candidatos a la adhesión, y otros países terceros, y atravesar su territorio. El MCE debe ofrecer medios simplificados de conectar y financiar esas infraestructuras para garantizar la coherencia entre los instrumentos internos y externos del presupuesto de la Unión.

(67) En caso de que participen terceros países y entidades establecidas en terceros países en acciones que contribuyan a proyectos de interés común, únicamente deben poder concedérseles subvenciones si resulta improbable que la acción se financie de manera adecuada por otras formas de ayuda financiera en el marco del MCE o de otros programas de la Unión.

(68) La orientación general con arreglo a la cual la Comisión debe tener en cuenta el impacto social, climático y medioambiental, prevista en la parte V del anexo I del presente Reglamento, no debe aplicarse en el ámbito de la energía, de conformidad con el enfoque adoptado en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (UE) nº 347/2013.

([1]) Reglamento (UE) nº 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).

▼B

(69) En el sector de las comunicaciones, la orientación general con arreglo a la cual debe tenerse en cuenta el efecto estimulante de la ayuda de la Unión en la inversión pública y privada únicamente debe aplicarse a las infraestructuras de servicios digitales que tengan por objeto propiciar nuevas inversiones.

(70) No procede aplicar la orientación general con arreglo a la cual debe tenerse en cuenta la dimensión transfronteriza en relación con las redes de banda ancha, puesto que todas las inversiones en banda ancha, incluidas las que se realicen dentro de las fronteras de los Estados miembros, potenciarán la conectividad de las redes transeuropeas de telecomunicaciones.

(71) La participación en el MCE de los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) que sean parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo («Acuerdo sobre el EEE») debe efectuarse de conformidad con las condiciones establecidas en el Acuerdo sobre el EEE. A estos efectos, debe considerarse cada sector cubierto por el presente Reglamento como un programa separado. Debe preverse la participación de los Estados de la AELC en el MCE especialmente en el ámbito de las telecomunicaciones.

(72) Por lo que respecta a los transportes, a efectos de la idoneidad de proyectos de interés común en terceros países para recibir subvenciones en el marco del presente Reglamento, deben aplicarse los mapas indicativos que se recogen en el anexo III del Reglamento (UE) nº 1315/2013. En los terceros países para los que dicho Reglamento no incluya mapas indicativos, conviene que los proyectos de interés común puedan optar a financiación cuando exista una cooperación recíproca en curso con miras a llegar a un acuerdo sobre tales mapas indicativos.

(73) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la coordinación, desarrollo y financiación de las redes transeuropeas de transporte, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

(74) Por razones de claridad procede derogar los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

(75) El presente Reglamento debe entrar en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, a fin de permitir la adopción a su debido tiempo de los actos delegados y de los actos de ejecución que se dispone en el presente Reglamento.

([1]) Reglamento (CE) nº 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (DO L 27 de 30.1.2010, p. 20).

▼B

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

TÍTULO I

DISPOSICIONES COMUNES

CAPÍTULO I

Mecanismo «conectar europa»

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» («MCE»), que determina las condiciones, métodos y procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas a fin de apoyar proyectos de interés común en el sector de las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, y de explotar las sinergias potenciales entre esos sectores. Establece asimismo el desglose de los recursos que deben facilitarse con arreglo al marco financiero plurianual del período 2014-2020.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las siguientes definiciones:

1) «proyecto de interés común»: proyecto identificado en el Reglamento (UE) nº 1315/2013, o en el Reglamento (UE) nº 347/2013 o en un reglamento sobre orientaciones para redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones;

2) «tramo transfronterizo»: en el sector del transporte, el tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común entre los nodos urbanos más próximos a ambos lados de la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino;

3) «país vecino»: un país que entre dentro del ámbito de la Política Europea de Vecindad, incluida la Asociación Estratégica, la política de ampliación, y el Espacio Económico Europeo o la Asociación Europea de Libre Comercio;

4) «tercer país»: cualquier país vecino y cualquier otro país con el que la Unión pueda cooperar para alcanzar los objetivos perseguidos por el presente Reglamento;

5) «obras»: la adquisición, suministro y despliegue de componentes, sistemas y servicios, incluido el software, la realización de actividades de desarrollo, construcción e instalación relacionadas con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto;

▼B

6) «estudios»: actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, incluidos los estudios preliminares, de cartografía, de viabilidad, de evaluación, de prueba y de validación, incluso en forma de software, así como cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar un proyecto y la toma de decisiones respecto a su financiación, como las acciones de reconocimiento de los emplazamientos afectados y la preparación del plan financiero;

7) «actuaciones de apoyo a programas»: en el ámbito del MCE, todas las medidas de acompañamiento necesarias para su ejecución y la aplicación de las orientaciones específicas para el sector de que se trate, como los servicios (en especial la prestación de asistencia técnica, inclusive para la utilización de los instrumentos financieros), así como las actividades preparatorias, de viabilidad, de coordinación, de seguimiento, de consulta a las partes interesadas, de control, auditoría y evaluación que resulten directamente necesarias para la gestión del MCE y el logro de sus objetivos. Entre las actuaciones de apoyo a programas figuran, en particular, estudios, reuniones, cartografía de infraestructuras, acciones de información, difusión, comunicación y sensibilización, y los gastos relacionados con las herramientas y las redes de TI centradas en el intercambio de información sobre el MCE, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa efectuados por la Comisión que puedan resultar necesarios para la gestión del MCE o la aplicación de las orientaciones específicas para cada sector. También se incluyen entre las actuaciones de apoyo a programas las actividades necesarias para facilitar la preparación de proyectos de interés común, en especial en los Estados miembros que pueden optar a financiación del Fondo de Cohesión, con miras a la obtención de financiación en el marco del presente Reglamento o en el mercado financiero. Las actuaciones de apoyo a programas incluyen asimismo, en su caso, los costes de la Agencia Ejecutiva a la que la Comisión encargue la ejecución de determinadas partes del MCE (Agencia Ejecutiva);

8) «acción»: cualquier actividad que haya sido identificada como independiente desde el punto de vista financiero y técnico que esté delimitada cronológicamente y sea necesaria para realizar un proyecto de interés común;

9) «costes subvencionables»: término de idéntico significado que en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012;

10) «beneficiario»: Estado miembro, organización internacional, o empresa u organismo público o privado seleccionado para recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento y según las modalidades especificadas en el correspondiente programa de trabajo contemplado en el artículo 17;

11) «organismo de ejecución»: empresa u organismo público o privado designado por un beneficiario, cuando el beneficiario sea un Estado miembro o una organización internacional, para ejecutar la acción en cuestión. Esta designación será decidida por el beneficiario bajo su propia responsabilidad y, si exige la adjudicación de un contrato público, de conformidad con las normas de contratación pública aplicables, de la Unión y nacionales;

12) «red global»: las infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

▼B

13) «red básica»: la infraestructura de transporte determinada con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

14) «corredores de la red básica»: instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica con arreglo a lo dispuesto en el capítulo IV del Reglamento (UE) nº 1315/2013 y cuya lista figura en la parte I del anexo I del presente Reglamento;

15) «cuello de botella»: en el sector del transporte, barrera física, técnica o funcional que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia o transfronterizos y que se puede superar mediante la creación de una infraestructura nueva o mediante una mejora sustancial de la infraestructura existente capaz de aportar mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella;

16) «prioridad»: cualquiera de los corredores de electricidad prioritarios, de los corredores de gas prioritario o de las áreas temáticas prioritarias designados en el Reglamento (UE) nº 347/2013;

17) «aplicaciones telemáticas»: las aplicaciones definidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

18) «infraestructura energética»: la infraestructura definida en el artículo 2 del Reglamento (UE) nº 347/2013;

19) «sinergias entre sectores»: la existencia de acciones similares o complementarias entre al menos dos de los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía contemplados en el presente Reglamento, que pueden permitir la optimización de los costes o de los resultados gracias a la puesta en común de recursos financieros, técnicos o humanos;

20) «red aislada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o una parte de la misma, definida en el Reglamento (UE) nº 1315/2013.

Artículo 3

Objetivos generales

El MCE permitirá la preparación y ejecución de proyectos de interés común, en el marco de la política de las redes transeuropeas en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. En particular, el MCE apoyará la ejecución de los proyectos de interés común encaminados al desarrollo y construcción de infraestructuras y servicios nuevos o a la mejora de infraestructuras y servicios existentes en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Dará prioridad a los enlaces inexistentes en el sector del transporte. Además, el MCE contribuirá a apoyar proyectos con valor añadido europeo y ventajas sociales significativas, que no reciban financiación adecuada del mercado. Los siguientes objetivos generales se aplicarán a los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía:

a) contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, en línea con la Estrategia Europa 2020, mediante el desarrollo de redes transeuropeas modernas y de altas prestaciones que tengan en cuenta los futuros flujos de transporte previstos, beneficiando así a toda la Unión en términos de mejora de la competitividad en el mercado

▼B

mundial y de la cohesión económica, social y territorial en el mercado interior, y creando un entorno más propicio a la inversión privada, pública o público-privada gracias a una combinación de instrumentos financieros y de apoyo directo de la Unión, cuando los proyectos puedan beneficiarse de tal combinación de instrumentos, y al aprovechamiento adecuado de las sinergias intersectoriales.

La consecución de este objetivo se medirá por el volumen de inversión de asociaciones privadas, públicas o público-privadas en proyectos de interés común, en particular el volumen de inversiones privadas en proyectos de interés común obtenidas a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento. Se hará especial hincapié en la utilización eficiente de la inversión pública;

b) permitir a la Unión lograr sus objetivos en materia de desarrollo sostenible, incluidos la reducción del 20 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a los niveles de 1990 y el aumento del 20 % de la eficiencia energética, y el incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, contribuyendo así a los objetivos a medio y largo plazo de la Unión respecto a la descarbonización y garantizando al mismo tiempo una mayor solidaridad entre los Estados miembros.

Artículo 4

Objetivos sectoriales específicos

1. Sin perjuicio de los objetivos generales mencionados en el artículo 3, el MCE contribuirá a la consecución de los objetivos sectoriales específicos recogidos en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo.

2. En el sector del transporte, el MCE brindará apoyo a proyectos de interés común contemplados en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (UE) nº 1315/2013, que persigan los objetivos que figuran a continuación, según se desarrollan en el artículo 4 de dicho Reglamento:

a) eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad del transporte, realizar conexiones donde no existan y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos. La consecución de este objetivo se medirá por:

i) el número de conexiones transfronterizas nuevas o mejoradas,

ii) el número de kilómetros de líneas ferroviarias adaptados al ancho de vía nominal europeo y provistos del ERTMS,

iii) el número de cuellos de botella eliminados y de tramos en que se ha incrementado la capacidad en las rutas de transporte de todos los modos de transporte que hayan recibido financiación del MCE,

iv) la longitud de la red de vías navegables por clase en la Unión, y

v) la longitud de la red ferroviaria en la Unión mejorada de acuerdo con los requisitos del artículo 39, apartado 2, del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

▼B

b) garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, con objeto de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como de hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías hipocarbónicas innovadoras y eficientes en el uso de la energía, al tiempo que se optimiza la seguridad. La consecución de este objetivo se medirá por:

   i) el número de puntos de suministro de fuentes alternativas de energía para vehículos que empleen la red básica de la RTE-T para el transporte por carretera en la Unión,

   ii) el número de puertos terrestres y marítimos de la red básica de la RTE-T provistos de puntos de suministro de combustibles alternativos en la Unión, y

   iii) la reducción del número de víctimas mortales en la red de carreteras en la Unión;

c) optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte, garantizando al mismo tiempo la accesibilidad de las infraestructuras de transporte. La consecución de este objetivo se medirá por:

   i) el número de plataformas logísticas multimodales que incluyan puertos terrestres y marítimos y aeropuertos, conectados a la red ferroviaria,

   ii) el número de terminales de ferrocarril-carretera mejoradas, y el número de conexiones mejoradas o nuevas entre puertos a través de las autopistas del mar,

   iii) el número de kilómetros de vías navegables provistos de SIF,

   iv) y el nivel de despliegue de SESAR, VTMIS y STI para el sector de carreteras.

Los indicadores previstos en el presente apartado no se aplicarán a los Estados miembros que no dispongan de red ferroviaria o de red de vías navegables, según los casos.

Dichos indicadores no constituirán criterios de selección ni de subvencionabilidad respecto de las actuaciones de apoyo del MCE.

En la parte IV del anexo I del presente Reglamento se establecen porcentajes indicativos que reflejan la proporción de los recursos presupuestarios totales previstos en el artículo 5, apartado 1, letra a), que se asignarán a cada uno de los tres objetivos específicos de transporte. La Comisión no se apartará de dichos porcentajes indicativos en más de 5 puntos porcentuales.

3. En el sector de la energía, el MCE brindará apoyo a proyectos de interés común que persigan uno o más de los siguientes objetivos:

a) aumentar la competitividad fomentando una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y gas. La consecución de este objetivo se medirá *a posteriori* en función de:

▼B

i) el número de proyectos que interconectan efectivamente las redes de los Estados miembros y que eliminan limitaciones internas;

ii) la reducción o eliminación del aislamiento energético de los Estados miembros;

iii) el porcentaje de la capacidad transfronteriza de transporte de electricidad en relación con la capacidad de producción de electricidad instalada en los Estados miembros de que se trate;

iv) la convergencia de precios en los mercados de gas o de electricidad en los Estados miembros de que se trate; y

v) el porcentaje de la mayor demanda máxima de los dos Estados miembros afectados cubierto mediante interconexiones de gas de flujo reversible;

b) aumentar la seguridad del abastecimiento energético de la Unión.

La consecución de este objetivo se medirá *a posteriori* en función de:

i) el número de proyectos que permiten la diversificación de fuentes de suministro, de suministradores y de vías de suministro;

ii) el número de proyectos que incrementan la capacidad de almacenamiento;

iii) la resistencia de los sistemas, a tenor del numero de interrupciones de suministro y su duración;

iv) la cantidad de restricciones del suministro de energías renovables evitadas;

v) las conexiones de mercados aislados con fuentes de suministro más diversificadas;

vi) el aprovechamiento óptimo de las infraestructuras energéticas;

c) contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, entre otros medios integrando la energía de fuentes renovables en la red de transporte, y a través del desarrollo de redes de energía y redes de dióxido de carbono inteligentes.

La consecución de este objetivo se medirá *a posteriori* en función de:

i) la cantidad de electricidad renovable transportada desde las instalaciones de producción hasta los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento;

ii) la cantidad de restricciones del suministro de energías renovables evitadas;

iii) el número de proyectos de redes inteligentes instalados que hayan recibido apoyo del MCE y la respuesta de la demanda que hayan hecho posible;

iv) la cantidad de emisiones de CO_2 evitadas mediante los proyectos que se hayan beneficiado del MCE.

▼B

Los indicadores recogidos en el presente apartado, empleados para la medición *a posteriori* de la realización de los objetivos, no constituirán criterios de selección ni de subvencionabilidad de actuaciones de apoyo del MCE.

Los requisitos de subvencionabilidad con ayuda financiera de la Unión para proyectos de interés común se establecen en el artículo 14 del Reglamento (UE) nº 347/2013, en tanto que los criterios para la selección de proyectos de interés común figuran en el artículo 4 de dicho Reglamento.

▼C1

4. En el sector de las telecomunicaciones, el MCE apoyará actuaciones que persigan los objetivos especificados en el correspondiente Reglamento relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones.

▼B

Artículo 5

Presupuesto

1. La dotación financiera para la aplicación del MCE para el período 2014-2020 será de 33 242 259 000 EUR ([1]) en precios corrientes. Esta cantidad se distribuirá como sigue:

a) sector del transporte: 26 250 582 000 EUR, de los cuales 11 305 500 000 EUR serán transferidos del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del presente Reglamento únicamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;

b) sector de las telecomunicaciones: 1 141 602 000 EUR;

c) sector de la energía: 5 850 075 000 EUR.

Estos importes se entienden sin perjuicio de la aplicación del mecanismo de flexibilidad previsto en el Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo ([2]).

2. La dotación financiera del para la aplicación MCE cubrirá los gastos relacionados con:

a) acciones que contribuyan a proyectos de interés común y actuaciones de apoyo a programas a tenor de lo dispuesto en el artículo 7;

b) actuaciones de apoyo a programas consistentes en gastos de asistencia técnica y administrativa efectuados por la Comisión para la Gestión del MCE, incluidos los necesarios para garantizar la transición entre el MCE y las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº 680/2007, hasta el 1 % de la dotación financiera; los costes de la Agencia Ejecutiva se incluirán en este límite.

([1]) La dotación financiera del MCE para 2014-2020 en precios constantes de 2011 es de 29 300 000 000 EUR, repartidos del modo siguiente: 23 174 000 000 EUR, incluidos 10 000 000 000 EUR para los países de cohesión (transportes), 5 126 000 000 EUR (energía), 1 000 000 000 EUR (telecomunicaciones).

([2]) Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 (DO L 347 de 20.12.2013, p. 884).

▼B

3. Tras la evaluación intermedia prevista en el artículo 27, apartado 1, el Parlamento Europeo y el Consejo, a propuesta de la Comisión, podrán transferir créditos entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, a partir de la asignación mencionada en el apartado 1, a excepción del importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión para financiar proyectos del sector del transporte en los Estados miembros que pueden optar a dicho Fondo.

4. El Parlamento Europeo y el Consejo autorizarán los créditos anuales dentro de los límites del marco financiero plurianual para el período 2014-2020.

CAPÍTULO II

Formas de financiación y disposiciones financieras

Artículo 6

Formas de ayuda financiera

1. El MCE se ejecutará mediante una o varias de las formas de ayuda financiera previstas por el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012, a saber, subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros.

2. A efectos del presente Reglamento, las formas de ayuda financiera que podrán utilizarse (en particular, subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros) se establecerán en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 17.

3. En función de un análisis de costes y beneficios, la Comisión podrá confiar parte de la ejecución del MCE a los organismos a que hacen referencia el artículo 58, apartado 1, letra a), y el artículo 62 del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y, en particular, a la Agencia Ejecutiva, con miras a las necesidades de una gestión óptima y eficiente del MCE para los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Además, la Comisión podrá también confiar parte de la ejecución del MCE a los organismos a que se hace referencia en el artículo 58, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Artículo 7

Subvencionabilidad y condiciones para la concesión de ayuda financiera

▼C1

1. Solamente podrán recibir ayuda financiera de la Unión en forma de subvenciones, instrumentos financieros y contratos públicos las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con los Reglamentos (UE) nº 1315/2013, (UE) nº 347/2013 y el Reglamento relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones, y las actuaciones de apoyo a programas.

▼B

2. En el sector del transporte, solamente las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento (UE) nº 1315/2013 y las actuaciones de apoyo a programas podrán recibir apoyo consistente en ayuda financiera de la Unión en forma de contratos públicos e instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento. Solamente podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión en forma de subvenciones, en virtud del presente Reglamento las acciones siguientes:

▼B

a) acciones que ejecuten la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) nº 1315/2013, incluido el despliegue de nuevas tecnologías e innovación de conformidad con el artículo 33 de dicho Reglamento y proyectos y prioridades horizontales indicados en la parte I del anexo I del presente Reglamento;

b) acciones que ejecuten la red global de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) nº 1315/2013, cuando dichas acciones contribuyan a superar enlaces inexistentes, a facilitar los flujos de tráfico transfronterizo o a suprimir los cuellos de botella y cuando dichas acciones contribuyan también al desarrollo de la red básica o interconecten corredores de la red básica, o cuando dichas acciones contribuyan a la implantación del ERTMS en las principales rutas de los corredores de mercancías según se definen en el anexo del Reglamento (UE) nº 913/2010, hasta un límite del 5 % de la dotación financiera correspondiente al transporte como se especifica en el artículo 5 del presente Reglamento;

c) estudios de proyectos de interés común conforme a la definición del artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

d) estudios de proyectos transfronterizos prioritarios recogidos en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

e) acciones de apoyo a proyectos de interés común conforme a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, letras a), d) y e), del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

f) acciones de implantación de infraestructura de transporte en nodos de la red básica, incluidos los nodos urbanos, según se definen en el artículo 41 del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

g) acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas con arreglo al artículo 31 del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

h) acciones de apoyo a los servicios de transporte de mercancías con arreglo al artículo 32 del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

i) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías, inclusive mediante la modernización del material rodante existente, en cooperación con el sector ferroviario, entre otros sectores;

j) actuaciones de apoyo a programas;

k) acciones que ejecuten unas infraestructuras seguras y protegidas con arreglo al artículo 34 del Reglamento (UE) nº 1315/2013;

l) acciones de apoyo a las autopistas del mar con arreglo al artículo 21 del Reglamento (UE) nº 1315/2013.

Las acciones en el sector del transporte relativas a un tramo transfronterizo o parte del mismo solo podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión si entre los Estados miembros interesados, o entre los Estados miembros y terceros países interesados, existe un acuerdo escrito para completar el tramo transfronterizo.

([1]) Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

▼B

3. En el sector de la energía, todas las acciones que ejecuten los proyectos de interés común relacionados con los corredores prioritarios y los sectores prioritarios contemplados en la parte II del anexo I del presente Reglamento y que cumplan los requisitos del artículo 14 del Reglamento (UE) nº 347/2013, así como las actuaciones de apoyo a programas, podrán recibir ayuda financiera de la Unión en forma de instrumentos financieros y subvenciones de acuerdo con el presente Reglamento.

Con miras a utilizar del modo más eficiente el presupuesto de la Unión para potenciar el efecto multiplicador de la ayuda financiera de la Unión, la Comisión prestará ayuda financiera con carácter prioritario en forma de instrumentos financieros, si procede, con supeditación a la capacidad de absorción del mercado y respetando al mismo tiempo el límite de utilización de tales instrumentos financieros conforme al artículo 14, apartado 2, y al artículo 21, apartado 4.

▼C1

4. En el sector de las telecomunicaciones, todas las acciones relativas a la ejecución de los proyectos de interés común y las actuaciones de apoyo a programas indicadas en el Reglamento relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones que cumplan los criterios de subvencionabilidad establecidos de conformidad con dicho Reglamento podrán optar a recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento con arreglo a lo siguiente:

▼B

a) los servicios genéricos, las plataformas de servicios centrales y las acciones de apoyo al programa se financiarán a través de subvenciones o de contratos públicos;

b) las acciones en el sector de las redes de banda ancha se financiarán a través de instrumentos financieros.

5. Las acciones con sinergias entre sectores que contribuyan a proyectos de interés común subvencionables de conformidad con al menos dos de los Reglamentos contemplados en el artículo 2, apartado 1, podrán recibir ayuda financiera en virtud del presente Reglamento para fines de convocatorias de propuestas multisectoriales contempladas en el artículo 17, apartado 7, únicamente si resulta posible desglosar claramente por sectores los componentes y los costes de ese tipo de acciones conforme a lo previsto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo.

CAPÍTULO III

Subvenciones

Artículo 8

Formas de subvención y costes subvencionables

1. Las subvenciones concedidas en virtud el presente Reglamento podrán revestir cualquiera de las formas previstas en el Reglamento (UE) nº 966/2012.

Los programas de trabajo previstos en el artículo 17 del presente Reglamento establecerán las formas de subvención que podrán utilizarse para financiar las acciones de que se trate.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 966/2012, los gastos relativos a acciones que resulten de proyectos incluidos en el primer programa de trabajo plurianual y en los programas de trabajo anuales podrán ser subvencionables a partir del 1 de enero de 2014.

▼B

3. Solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común afecte al territorio de uno o más países terceros y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate.

4. El coste de los equipos y de las infraestructuras que sea considerado un gasto de capital por el beneficiario podrá ser subvencionable en su totalidad.

5. Los gastos relacionados con estudios sobre la protección del medio ambiente y sobre la conformidad con la normativa pertinente de la Unión podrán ser subvencionables.

6. Los gastos relacionados con la compra de terrenos se considerarán costes no subvencionables, excepto en el caso de los fondos transferidos desde el Fondo de Cohesión en el sector del transporte con arreglo a un reglamento que establezca disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo Social Europeo, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y que establezca disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión.

7. Se incluirá en los costes subvencionables el impuesto sobre el valor añadido (IVA) de conformidad con el artículo 126, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

En lo que se refiere al importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión para gastos en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, las normas de subvencionabilidad relativas al IVA serán las aplicables al Fondo de Cohesión a que se haga referencia en un reglamento que establezca disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y que establezca disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión.

8. Las normas de subvencionabilidad de los costes realizados por los beneficiarios se aplicarán *mutatis mutandis* a los costes realizados por los organismos de ejecución.

Artículo 9

Condiciones de participación

1. Las propuestas serán presentadas por uno o varios Estados miembros o, con el acuerdo del Estado o Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes, u organismos o empresas públicos o privados establecidos en los Estados miembros.

2. Las propuestas podrán ser presentadas por entidades que carezcan de personalidad jurídica con arreglo al Derecho nacional aplicable, siempre y cuando sus representantes tengan capacidad para contraer obligaciones jurídicas en nombre de las entidades y ofrezcan una garantía de protección de los intereses financieros de la Unión equivalente a la ofrecida por las personas jurídicas.

3. No serán admisibles las propuestas presentadas por personas físicas.

▼B

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

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

5. Los programas de trabajo plurianuales y anuales contemplados en el artículo 17 podrán recoger normas específicas adicionales sobre la presentación de propuestas.

Artículo 10

Porcentajes de financiación

1. Salvo en los casos a que hace referencia el Reglamento (UE) nº 966/2012, las propuestas serán seleccionadas mediante convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 17 del presente Reglamento.

2. En el sector del transporte, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá:

a) en lo que se refiere a las subvenciones para estudios, del 50 % del coste subvencionable;

b) en lo que respecta a las subvenciones para obras:

i) para redes de ferrocarril y de carretera en el caso de los Estados miembros sin redes ferroviarias en su territorio o en caso de un Estado miembro, o de una parte de un Estado miembro, con una red aislada y sin transporte de mercancías por ferrocarril de larga distancia: del 20 % de los costes subvencionables; el porcentaje de financiación podrá ascender al 30 % como máximo en el caso de acciones para resolver cuellos de botella; y al 40 % en el caso de acciones relativas a tramos transfronterizos y acciones de refuerzo de la interoperabilidad del transporte ferroviario;

ii) para las vías navegables interiores: 20 % de los costes subvencionables; el porcentaje de financiación podrá ascender hasta el 40 % en el caso de acciones dirigidas a suprimir los cuellos de botella y hasta el 40 % para acciones relativas a tramos transfronterizos;

iii) para el transporte terrestre, los accesos y el desarrollo de plataformas logísticas multimodales, incluidos los enlaces de la red de carreteras con puertos marítimos e interiores y aeropuertos, así como el desarrollo de puertos: del 20 % de los costes subvencionables;

iv) para acciones destinadas a reducir el ruido de los trenes de mercancías incluso mediante la modernización del material rodante existente; del 20 % del coste subvencionable hasta un límite máximo combinado del 1 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a);

▼B

v) para una mejor accesibilidad a la infraestructura de transporte para las personas con discapacidad: del 30 % del coste subvencionable de las obras de adaptación que en todo caso no superará el 10 % del coste subvencionable total de las obras;

vi) para acciones que respalden nuevas tecnologías e innovaciones para todos los modos de transporte: del 20 % de los costes subvencionables;

vii) para acciones en favor de tramos de carretera transfronterizos: del 10 % de los costes subvencionables;

c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de aplicaciones telemáticas:

i) para los componentes terrestres del ERTMS, de SESAR, de los SIF y del VTMIS: del 50 % de los costes subvencionables;

ii) para los componentes terrestres de los STI para el sector de carreteras: del 20 % de los costes subvencionables;

iii) para los componentes de a bordo del ERTMS: del 50 % de los costes subvencionables;

iv) para los componentes de a bordo de SESAR, del SIF, del VTMIS y del STI para el sector de carreteras: del 20 % de los costes subvencionables hasta un límite máximo combinado del 5 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a);

v) para acciones de apoyo al desarrollo de las autopistas del mar: del 30 % de los costes subvencionables.

La Comisión creará condiciones propicias al desarrollo de proyectos que contemplen el desarrollo de autopistas del mar con terceros países;

vi) para los sistemas de aplicaciones telemáticas distintos de los contemplados en los incisos i) a iv), los servicios de transporte de mercancías y las áreas de estacionamiento protegidas en la red básica de carreteras: del 20 % de los costes subvencionables.

3. En el sector de la energía la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % del coste subvencionable de los estudios y/o obras. Los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 75 % para las acciones que, atendiendo a las pruebas a que se refiere el artículo 14, apartado 2 del Reglamento (UE) nº 347/2013, ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, refuercen la solidaridad de la Unión o propongan soluciones altamente innovadoras.

4. En el sector de las telecomunicaciones, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá:

a) para acciones en el ámbito de los servicios genéricos: del 75 % de los costes subvencionables;

b) para acciones transversales, incluidas la cartografía de infraestructuras, los hermanamientos y la asistencia técnica: del 75 % de los costes subvencionables.

▼B

Normalmente, las plataformas de servicios básicos se financiarán mediante contratos públicos. En casos excepcionales, podrán financiarse con una subvención que cubra hasta el 100 % de los costes subvencionables, sin perjuicio del principio de cofinanciación.

5. Los porcentajes de financiación se podrán incrementar como máximo en 10 puntos porcentuales respecto a los porcentajes contemplados en los apartados 2, 3 y 4 para acciones que presenten sinergias entre, al menos, dos de los sectores cubiertos por el MCE. Este incremento no se aplicará a los porcentajes de financiación mencionados en el artículo 11.

6. El importe de la ayuda financiera concedida a las acciones seleccionadas se modulará sobre la base de un análisis de la relación coste-beneficio de cada proyecto, la disponibilidad de recursos presupuestarios de la Unión y la necesidad de maximizar el efecto multiplicador de la financiación de la Unión.

Artículo 11

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

1. En lo que respecta al importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión destinados a gasto exclusivamente en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, se publicarán convocatorias específicas para los proyectos de ejecución de la red básica o para los proyectos relacionados y prioridades horizontales indicados en la parte I del anexo I exclusivamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación del Fondo de Cohesión.

2. Las normas aplicables al sector del transporte en virtud del presente Reglamento se aplicarán a dichas convocatorias específicas. Hasta el 31 de diciembre de 2016, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. Con efectos a partir del 1 de enero de 2017, los recursos transferidos al MCE que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transportes se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transportes con arreglo al presente Reglamento.

3. Con el fin de apoyar a los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que puedan experimentar dificultades en el diseño de proyectos con la necesaria madurez o calidad y suficiente valor añadido para la Unión, se prestará especial atención a las actuaciones de apoyo a programas en el marco del MCE, con miras a fortalecer la capacidad y la eficiencia institucionales de las administraciones y los servicios públicos en lo que se refiere al desarrollo y la ejecución de los proyectos que figuran en la parte I del anexo I. Para garantizar la máxima absorción posible de los fondos transferidos en todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión, la Comisión podrá organizar convocatorias complementarias.

4. El importe de 11 305 500 000 EUR transferido del Fondo de Cohesión podrá emplearse para comprometer recursos presupuestarios a instrumentos financieros en el marco del presente Reglamento solamente a partir del 1 de enero de 2017. Desde esa fecha, el importe de 11 305 500 000 EUR transferido del Fondo de Cohesión podrá emplearse para comprometer recursos presupuestarios en relación con proyectos para los que las entidades en las que se hayan delegado competencias ya hayan celebrado compromisos contractuales.

▼B

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, y en lo que se refiere al importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión para gasto exclusivamente en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de financiación serán los aplicables a los Fondos de Cohesión a que se haga referencia en un reglamento que establezca disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y que establezca disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, para las acciones siguientes:

a) relativas a las subvenciones para estudios;

b) relativas a las subvenciones para obras:

   i) ferrocarriles y vías navegables interiores;

   ii) actuaciones de apoyo a los tramos transfronterizos de carreteras y, en el caso de los Estados miembros sin redes ferroviarias, de la red de carreteras RTE-T;

   iii) actuaciones para el transporte terrestre, los accesos y el desarrollo de plataformas logísticas multimodales, incluidos los enlaces de la red de carreteras con puertos marítimos e interiores y aeropuertos, así como el desarrollo de puertos, incluidas las capacidades de rompehielos, así como los puntos de interconexión, con especial hincapié en los enlaces ferroviarios, salvo en el caso de los Estados miembros que carezcan de red ferroviaria;

c) relativas a subvenciones para sistemas y servicios de aplicaciones telemáticas:

   i) el ERTMS, los SIF, el VTMIS, el sistema SESAR y el STI en el sector del transporte por carretera;

   ii) sistemas de aplicaciones telemáticas;

   iii) actuaciones de apoyo al desarrollo de las autopistas del mar;

d) relativas a las subvenciones para apoyar las nuevas tecnologías y la innovación para todos los modos de transporte.

Artículo 12

Anulación, reducción, suspensión y supresión de la subvención

1. Salvo en casos debidamente justificados, la Comisión anulará la ayuda financiera concedida a estudios que no se hayan iniciado en el plazo de un año tras la fecha de inicio determinada en las condiciones de concesión de la ayuda financiera o en el plazo de dos años tras dicha fecha en el caso de todas las demás acciones que puedan optar a una ayuda financiera con arreglo al presente Reglamento.

▼B

2. La Comisión podrá suspender, reducir, recuperar o suprimir la ayuda financiera de conformidad con las condiciones establecidas en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012, o a raíz de una evaluación de la marcha del proyecto, en particular en caso de retrasos importantes en la ejecución de la acción.

3. La Comisión podrá exigir el reembolso íntegro o parcial de la ayuda financiera concedida si, en el plazo de dos años tras la fecha de finalización determinada en las condiciones de concesión de la ayuda, no se ha concluido la ejecución de la acción beneficiaria de la ayuda financiera.

4. Antes de tomar cualquiera de las decisiones previstas en los apartados 1, 2 y 3, del presente artículo, la Comisión examinará detenidamente el caso de que se trate de manera coordinada con los órganos mencionados respectivamente en el artículo 6, apartado 3, y consultará a los beneficiarios interesados a fin de que estos puedan presentar sus observaciones dentro de un plazo razonable. Tras la evaluación intermedia, la Comisión comunicará al Parlamento Europeo y al Consejo todas las decisiones tomadas sobre la adopción anual de los programas de trabajo con arreglo al artículo 17.

CAPÍTULO IV

Contratación pública

Artículo 13

Contratación pública

1. Los procedimientos de contratación pública seguidos por la Comisión o por uno de los organismos a que hace referencia el artículo 6, apartado 3, en nombre propio o conjuntamente con los Estados miembros podrán:

a) prever condiciones específicas, como el lugar de realización de las actividades contratadas, si tales condiciones están debidamente justificadas por los objetivos de las acciones y siempre que dichas condiciones no infrinjan los principios de la Unión que rigen los contratos públicos de la Unión y nacionales;

b) autorizar la concesión múltiple de contratos dentro del mismo procedimiento («proveedores múltiples»).

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

CAPÍTULO V

Instrumentos financieros

Artículo 14

Tipos de instrumentos financieros

▼C1

1. Los instrumentos financieros creados de conformidad con el título VIII del Reglamento (UE) nº 966/2012 podrán utilizarse para facilitar el acceso a financiación por parte de las entidades que realicen acciones que contribuyan a proyectos de interés común tal y como se definen en los Reglamentos (UE) nº 1315/2013, y (UE) nº 347/2013 y en el Reglamento relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones, y al

▼C1

logro de sus objetivos. Los instrumentos financieros se basarán en evaluaciones *ex ante* de las imperfecciones del mercado o de las situaciones de inversión subóptimas, así como de las necesidades de inversión. En la parte III del anexo I del presente Reglamento, se establecen las condiciones y procedimientos principales de cada instrumentos financiero.

▼B

2. La aportación total del presupuesto de la Unión a los instrumentos financieros no excederá del 10 % de la dotación financiera total del MCE a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 1.

3. Todos los instrumentos financieros creados en virtud del Reglamento (CE) nº 680/2007 y el instrumento de riesgo compartido relativo a las obligaciones para la financiación de proyectos establecido en virtud de la Decisión nº 1639/2006/CE podrán fusionarse, si procede, y sujeta a una evaluación previa, con los del presente Reglamento.

La fusión de las obligaciones para la financiación de proyectos estará supeditada al informe provisional que debe realizarse en el segundo semestre de 2013 según se prevé en el Reglamento (CE) nº 680/2007 y en la Decisión nº 1639/2006/CE. La Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos dará comienzo de manera paulatina, con un tope máximo de 230 millones de euros durante los años 2014 y 2015. La total realización de la Iniciativa estará supeditada a una evaluación completa independiente que deberá realizarse en 2015 según se prevé en el Reglamento (CE) nº 680/2007 y en la Decisión nº 1639/2006/CE. A la vista de dicha evaluación y teniendo en cuenta todas las opciones, la Comisión estudiará la conveniencia de proponer las modificaciones pertinentes de la normativa, incluidas modificaciones legislativas, en particular si la respuesta del mercado prevista no es satisfactoria o en caso de que surjan suficientes fuentes alternativas de financiación de la deuda a largo plazo.

4. Podrán utilizarse los siguientes instrumentos financieros:

a) instrumentos de capital tales como fondos de inversión centrados en la aportación de capital de riesgo para acciones que contribuyan a proyectos de interés común;

b) préstamos y/o garantías facilitados por instrumentos de riesgo compartido, tales como mecanismos de mejora crediticia de las obligaciones para la financiación de proyectos que respalden proyectos concretos o carteras de proyectos, emitidos por una institución financiera con cargo a sus recursos propios, con una contribución de la Unión a la provisión y/o dotación de capital.

Artículo 15

Condiciones de concesión de ayuda financiera mediante instrumentos financieros

1. Las acciones apoyadas mediante instrumentos financieros se seleccionarán atendiendo al vencimiento y procurarán una diversificación sectorial de conformidad con los artículos 3 y 4, así como un equilibrio geográfico entre todos los Estados miembros. Deberán:

▼B

a) representar un valor añadido europeo;

b) responder a los objetivos de la Estrategia Europa 2020;

c) presentar un efecto de apalancamiento por lo que respecta al respaldo de la Unión; es decir, tendrán por objeto movilizar una inversión global que supere la cuantía de la aportación de la Unión a tenor de los indicadores definidos previamente.

2. La Unión, cualquier Estado miembro y otros inversores podrán aportar ayuda financiera adicional además de las contribuciones recibidas a través de los instrumentos financieros, siempre que la Comisión acepte cualesquiera cambios de los criterios de admisibilidad de las acciones y/o de la estrategia de inversión del instrumento que puedan resultar necesarios a consecuencia de la contribución adicional.

3. Los instrumentos financieros tendrán como objetivo potenciar el efecto multiplicador del gasto de la Unión atrayendo recursos complementarios procedentes de inversores privados. Los instrumentos financieros podrán generar rentabilidades aceptables para cumplir los objetivos de otros socios o inversores, respondiendo a la vez al objetivo de preservar el valor de los activos proporcionados por el presupuesto de la Unión.

4. Los instrumentos financieros del presente Reglamento se podrán combinar con subvenciones financiadas por el presupuesto de la Unión.

5. La Comisión podrá establecer condiciones adicionales en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 17 con arreglo a las necesidades específicas de los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía.

Artículo 16

Acciones en países terceros

Las acciones realizadas en países terceros podrán recibir apoyo mediante los instrumentos financieros si dichas acciones resultan necesarias para la ejecución de un proyecto de interés común.

CAPÍTULO VI

Programación, ejecución y control

Artículo 17

Programas de trabajo plurianuales o anuales

▼C1

1. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, programas plurianuales y anuales para cada uno de los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. La Comisión podrá adoptar asimismo programas de trabajo plurianuales y anuales que abarquen más de un sector. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 25, apartado 2.

▼B

2. La Comisión revisará los programas plurianuales de trabajo como mínimo a mitad de cada período. En caso necesario, revisará el programa plurianual de trabajo mediante un acto de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 25, apartado 2.

▼B

3. La Comisión adoptará los programas de trabajo plurianuales en el sector del transporte para proyectos de interés común enumerados en la parte I del anexo I.

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

Los proyectos detallados en la parte I del anexo I no serán vinculantes para los Estados miembros en sus decisiones de programación. La decisión de ejecutar dichos proyectos es competencia de los Estados miembros y depende de las capacidades de financiación pública, y su viabilidad socioeconómica con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (UE) nº 1315/2013.

4. La Comisión adoptará los programas anuales de trabajo para los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía en relación con proyectos de interés común no incluidos en los programas de trabajo plurianuales.

▼C1

5. A la hora de elaborar los programas de trabajo plurianuales y los programas de trabajo sectoriales anuales, la Comisión establecerá los criterios de selección y adjudicación con arreglo a los objetivos y prioridades establecidos en los artículos 3 y 4 del presente Reglamento y en el Reglamento (UE) nº 1315/2013, y en el Reglamento (UE) nº 347/2013 o en el Reglamento relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones. A la hora de fijar los criterios de adjudicación, la Comisión tendrá en cuenta las orientaciones generales establecidas en la parte V del anexo I del presente Reglamento.

▼B

6. En el sector de la energía, en los dos primeros programas de trabajo anuales se dará prioridad a los proyectos de interés común y las acciones asociadas que tengan por objeto poner fin al aislamiento energético y eliminar los cuellos de botella energéticos así como completar el mercado interior de la energía.

7. Los programas de trabajo se coordinarán de modo que aprovechen las sinergias entre el transporte, la energía y las telecomunicaciones, especialmente en ámbitos tales como las redes energéticas inteligentes, la movilidad eléctrica, los sistemas de transporte inteligentes y sostenibles, los trazados comunes o el agrupamiento de infraestructuras. La Comisión adoptará al menos una convocatoria de propuestas multisectorial para acciones subvencionables con arreglo al artículo 7, apartado 5, ponderándose las dotaciones financieras asignadas a cada sector en función de la participación de ese sector en los costes subvencionables de las acciones seleccionadas para recibir financiación en el marco del MCE.

Artículo 18

Concesión de ayuda financiera de la Unión

1. Después de cada una de las convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo plurianuales o anuales a que se refiere el artículo 17, la Comisión, de acuerdo con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 25, decidirá la cuantía de la ayuda financiera que se concederá a los proyectos seleccionados o partes de ellos. La Comisión precisará las condiciones y modalidades de su aplicación.

▼B

2. La Comisión notificará a los beneficiarios y a los Estados miembros interesados las ayudas financieras que vayan a ser concedidas.

Artículo 19

Tramos anuales

La Comisión podrá dividir los compromisos presupuestarios en tramos anuales. En tal caso, la Comisión comprometerá los tramos anuales teniendo en cuenta el avance de las acciones que se beneficien de ayudas financieras, sus necesidades previstas y las disponibilidades presupuestarias.

La Comisión comunicará a los beneficiarios de subvenciones, a los Estados miembros interesados y cuando sea aplicable a los instrumentos financieros, a las instituciones financieras interesadas un calendario indicativo que cubra el compromiso de los cada uno de los tramos anuales.

Artículo 20

Prórroga de los créditos anuales

Los créditos que no se hubieren utilizado al término del ejercicio en el que hubieren sido consignados serán automáticamente prorrogados, de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Artículo 21

Actos delegados

1. A reserva de la aprobación de los Estados miembros interesados como se dispone en el párrafo segundo del artículo 172 del TFUE, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 del presente Reglamento, en lo referente a la modificación de la parte I del anexo I del presente Reglamento, para tener en cuenta los cambios en las prioridades de financiación de las redes transeuropeas y los cambios relativos a los proyectos de interés común definidas en el Reglamento (UE) nº 1315/2013. Al modificar la parte I del anexo I del presente Reglamento la Comisión velará por:

a) que los proyectos de interés común con arreglo al Reglamento (UE) nº 1315/2013 tengan posibilidades de realizarse total o parcialmente con arreglo al marco financiero plurianual para el período 2014-2020;

b) que las modificaciones cumplan los criterios de admisibilidad establecidos en el artículo 7 del presente Reglamento;

c) en lo que se refiere a la parte I del anexo I del presente Reglamento, que todas las secciones Incluyan proyectos de infraestructura cuya realización necesite su inclusión en un programa marco plurianual en virtud del artículo 17, apartado 3, del presente Reglamento, sin cambiar la configuración de los corredores de la red básica.

▼B

2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 del presente Reglamento, con objeto de modificar las condiciones principales y procedimientos establecidos en la parte III del anexo I del presente Reglamento por los que se rige la aportación de la Unión a cada instrumento financiero establecido en el contexto del Marco de Deuda o del Marco de Capital establecidos en la parte III del anexo I del presente Reglamento, de acuerdo con los resultados del informe provisional y de la evaluación completa e independiente de la fase piloto de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos establecida en virtud de la Decisión nº 1639/2006/CE y del Reglamento (CE) nº 680/2007, y con el fin de tener en cuenta las condiciones cambiantes del mercado, con miras a optimizar el diseño y ejecución de los instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento.

A la hora de modificar la parte III del anexo I del presente Reglamento en los supuestos recogidos en el párrafo primero, la Comisión velará en todo momento por que:

a) las modificaciones se efectúen de acuerdo con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012, inclusive la evaluación previa prevista en su artículo 140, apartado 2, letra f), y

b) las modificaciones se limiten a:

i) la modificación del umbral de la financiación de la deuda subordinada a que se refieren las letras a) y b) del punto I.1 de la parte III del anexo I del presente Reglamento con miras a conseguir una diversificación sectorial y un equilibrio geográfico entre los Estados miembros de conformidad con el artículo 15;

ii) la modificación del umbral de la financiación de la deuda principal a que se refiere la letra a) del punto I.1 de la parte III del anexo I del presente Reglamento con miras a conseguir una diversificación sectorial y un equilibrio geográfico entre los Estados miembros de conformidad con el artículo 15;

iii) la combinación con otras fuentes de financiación según lo previsto en los puntos I.3 y II.3 de la parte III del anexo I;

iv) la selección de las entidades en las que se deleguen competencias a que se refieren los puntos I.4 y II.4 de la parte III del anexo I; y

v) la fijación de precios y el reparto de riesgos e ingresos a que se refieren los puntos I.6 y II.6 de la parte III del anexo I.

3. En el sector de los transportes, y en el marco de los objetivos generales previstos en el artículo 3 y de los objetivos sectoriales específicos previstos en el artículo 4, apartado 2,se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26, con objeto de desarrollar las prioridades de financiación que se reflejarán en los programas de trabajo a que se hace referencia en el artículo 17 durante la vigencia del MCE para las acciones subvencionables a tenor del artículo 7, apartado 2. La Comisión adoptará un acto delegado a más tardar el 22 de diciembre de 2014.

4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26, con objeto de elevar hasta el 20 % el tope previsto en el artículo 14, apartado 2, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

▼B

i) el resultado de la evaluación de la fase piloto de la Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos efectuada en 2015 es positivo; y

ii) la absorción de los instrumentos financieros rebasa el 8 % en términos de compromisos contractuales para proyectos.

5. En caso de que resulte necesario apartarse en más de 5 puntos porcentuales de la dotación para un objetivo de transporte determinado, la Comisión queda facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 destinados a modificar los porcentajes indicativos que figuran en la parte IV del anexo I.

6. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26, con objeto de modificar la lista de orientaciones generales de la parte V del anexo I que habrán de tenerse en cuenta para la fijación de criterios de concesión, a efectos de reflejar la evaluación intermedia del presente Reglamento o las conclusiones que se deriven de su aplicación. La adopción de estos actos se hará de manera compatible con las orientaciones sectoriales correspondientes.

Artículo 22

Responsabilidad de los beneficiarios y de los Estados miembros

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

Los Estados miembros efectuarán un seguimiento técnico y un control financiero de las acciones en estrecha colaboración con la Comisión, y certificarán que los gastos incurridos en relación con proyectos o partes de ellos se han desembolsado y que dicho desembolso se ajustaba a las normas pertinentes. Los Estados miembros podrán solicitar la participación de la Comisión con ocasión de controles e inspecciones sobre el terreno.

Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión, de ser oportuno a través de un sistema interactivo de información geográfica y técnica, sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad, incluido el importe de la ayuda empleado en la consecución de los objetivos en materia de lucha contra el cambio climático. Partiendo de esta base, la Comisión publicará y actualizará, al menos una vez al año, la información sobre los proyectos específicos en el marco del MCE.

Artículo 23

Conformidad con las políticas y el Derecho de la Unión

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

▼B

Artículo 24

Protección de los intereses financieros de la Unión

1. La Comisión adoptará las medidas adecuadas para garantizar que, cuando se realicen las acciones financiadas en el marco del presente Reglamento, los intereses financieros de la Unión queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, mediante la realización de controles efectivos y, si se detectan irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades abonadas indebidamente y, cuando proceda, la imposición de sanciones administrativas y financieras efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas estarán facultados para auditar, bien analizando documentos, bien mediante controles *in situ*, las acciones de todos los beneficiarios de subvenciones, organismos de ejecución, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión en virtud del presente Reglamento.

3. La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) podrá realizar investigaciones, incluidos controles y verificaciones *in situ* de conformidad con las disposiciones y los procedimientos previstos en el Reglamento (UE, Euratom) nº 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y el Reglamento (Euratom, CE) nº 2185/96 del Consejo ([2]), con miras a determinar si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión en lo que respecta a un convenio de subvención o decisión de subvención, o a un contrato financiados en virtud del presente Reglamento.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los acuerdos de cooperación con terceros países y con organizaciones internacionales, los convenios de subvención y las decisiones de subvención y los contratos derivados de la aplicación del presente Reglamento contendrán disposiciones que faculten expresamente a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a la OLAF para llevar a cabo esas auditorías e investigaciones con arreglo a sus competencias respectivas.

TÍTULO II

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 25

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Coordinación del MCE. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

([1]) Reglamento (UE, Euratom) nº 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) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) nº 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

([2]) Reglamento (Euratom, CE) nº 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).

▼B

3. El Comité asegurará una visión transversal de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 17 para garantizar su coherencia, así como la identificación, la explotación y la evaluación de las sinergias entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Se esforzará, en particular, por coordinar los programas de trabajo con miras a permitir convocatorias de propuestas multisectoriales.

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 21 se otorga a la Comisión del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 21 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior precisada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. 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 21 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 27

Evaluación

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2017, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y los beneficiarios interesados, preparará un informe de evaluación, destinado al Parlamento Europeo y al Consejo, sobre la consecución de los objetivos de todas las medidas (en cuanto a resultados e incidencia), la eficiencia en la utilización de los recursos y el valor añadido europeo del MCE, con miras a adoptar una decisión sobre la renovación, modificación o suspensión de las medidas. La evaluación examinará también el margen de posible simplificación, la coherencia interna y externa de las medidas, el mantenimiento de la pertinencia de todos los objetivos, y su contribución a las prioridades de la Unión en términos de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, incluidas sus repercusiones en la cohesión económica, social y territorial. El informe de evaluación contendrá una evaluación de las economías de escala conseguidas por la Comisión en los ámbitos financiero, técnico y humano al gestionar el MCE y, en su caso, del número total de proyectos que aprovechen las sinergias entre sectores. En dicha evaluación se analizará asimismo el modo de dar mayor eficacia a los instrumentos financieros. El informe de evaluación tendrá en cuenta los resultados de las evaluaciones de la incidencia a largo plazo de las medidas anteriores.

▼B

2. El MCE tendrá en cuenta la evaluación independiente y completa de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, que se llevará a cabo en 2015. Atendiendo a esa evaluación, la Comisión y los Estados miembros valorarán la pertinencia de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, así como su eficacia a la hora de incrementar el volumen de inversión en proyectos prioritarios y reforzar la eficiencia del gasto de la Unión.

3. La Comisión realizará una evaluación *ex-post* en estrecha colaboración con los Estados miembros y los beneficiarios. La evaluación *ex-post* examinará la eficacia y eficiencia del MCE y su impacto en la cohesión económica, social y territorial, así como su contribución a las prioridades de la Unión en materia de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, y la magnitud y los resultados de la ayuda empleada para la consecución de objetivos de lucha contra el cambio climático.

4. Las evaluaciones tendrán en cuenta los progresos realizados evaluados sobre la base de los indicadores de eficacia a que hacen referencia los artículos 3 y 4.

5. La Comisión comunicará las conclusiones de dichas evaluaciones al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

6. La Comisión y los Estados miembros, asistidos por los demás posibles beneficiarios, podrán proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos, así como del impacto de su ejecución, a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

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

Artículo 28

Información, comunicación y publicidad

1. Los beneficiarios y, llegado el caso, los Estados miembros interesados garantizarán una publicidad adecuada y la transparencia de la ayuda concedida en virtud del presente Reglamento a fin de dar a conocer a la opinión pública el papel desempeñado por la Unión en la realización de los proyectos.

2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación en relación con los proyectos y resultados del MCE. Los recursos asignados a acciones de comunicación con arreglo al artículo 5, apartado 2, deben también contribuir a la comunicación institucional de las prioridades políticas de la Unión Europea, siempre que estas estén en relación con los objetivos generales a que se refiere el artículo 3.

▼B

Artículo 29

Modificación del Reglamento (UE) nº 913/2010

El Reglamento (UE) nº 913/2010 queda modificado como sigue:

El anexo del Reglamento (UE) nº 913/2010 se sustituye por el texto del anexo II del presente Reglamento. En consecuencia, los corredores ferroviarios de mercancías revisados seguirán estando sujetos a las disposiciones del Reglamento (UE) nº 913/2010.

Artículo 30

Disposiciones transitorias

El presente Reglamento no afectará a la continuación o modificación, incluida la supresión total o parcial, de los proyectos afectados, hasta su finalización, o de la ayuda concedida por la Comisión sobre la base de los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010, o de cualquier otra norma que se aplique a dicha ayuda a 31 de diciembre de 2013, que, por ende, se aplicará a partir de esa fecha a las acciones afectadas hasta su conclusión.

Artículo 31

Derogación

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30 del presente Reglamento, los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010 quedan derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2014.

Artículo 32

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2014.

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

▼B

ANEXO I

PARTE I

LISTA PRELIMINAR DE PROYECTOS DE LA RED BÁSICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

1. **Prioridades horizontales**

Gestión y servicios innovadores	Cielo único europeo– Sistema SESAR
Gestión y servicios innovadores	Sistemas de aplicaciones telemáticas para tráfico viario, ferroviario, por vías navegables interiores y marítimo (STI, ERTMS, SIF y VTMIS)
Gestión y servicios innovadores	Puertos marítimos, autopistas del mar y aeropuertos de la red básica, infraestructuras seguras y protegidas
Nuevas tecnologías e innovación	Nuevas tecnologías e innovación con arreglo al artículo 33, letras a) a d), del Reglamento (UE) nº 1315/2013

2. **Corredores de la red básica**

Adriático – Báltico

CONFIGURACIÓN:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Gdynia – Katowice	Ferrocarril	Obras
Gdynia, Gdańsk	Puertos	Interconexiones portuarias, ampliación de las plataformas multimodales
Warszawa – Katowice	Ferrocarril	Obras
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Ferrocarril	Obras
Świnoujście, Szczecin	Puerto	Interconexiones portuarias
Bielsko Biala – Žilina	Carretera	Obras
Katowice – Ostrava – Brno – Wien y Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	Ferrocarril	Obras, en particular de los tramos transfronterizos PL-CZ, CZ-AT, PL-SK y SK-AT, línea Brno-Přerov; ampliación de las plataformas multimodales e interconexiones ferrocarril-aeropuertos

▼B

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravenna	Ferrocarril	Construcción parcial de nuevas líneas (túnel de base de Semmering y línea ferroviaria de Koralm), acondicionamiento de la vía férrea; obras en curso; ampliación de las plataformas multimodales; acondicionamiento de la línea de doble vía existente entre Udine-Cervignano y Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Ferrocarril	Estudios y obras para la segunda vía
Trieste, Venenezia, Ravenna, Koper	Puertos	Interconexiones portuarias, ampliación de las plataformas multimodales

Mar del Norte – Báltico

CONFIGURACIÓN:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Frontera BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Helsinki – Tallinn	Puertos, autopistas del mar	Interconexiones portuarias; ampliación de las plataformas multimodales y sus accesos; capacidad de rompehielos; autopistas del mar
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	Ferrocarril	Estudios detallados para una nueva línea de ancho UIC plenamente interoperable; inicio de las obras de la nueva línea antes de 2020; acondicionamiento y nueva línea en territorio PL; interconexiones ferrocarril-aeropuertos o puertos, terminales ferrocarril-carretera, autopistas del mar
Ventspils – Rīga	Ferrocarril	Acondicionamiento, interconexiones portuarias, autopistas del mar
Klaipėda – Kaunas	Ferrocarril	Acondicionamiento, interconexiones portuarias, autopistas del mar
Kaunas – Vilnius	Ferrocarril	Acondicionamiento, interconexiones aeroportuarias, terminales ferrocarril-carretera

▼B

Corredor de la Vía Báltica	Carretera	Obras de los tramos transfronterizos (EE, LV, LT y PL)
Frontera BY – Warszawa – Poznań – Frontera DE	Ferrocarril	Acondicionamiento en la línea existente, estudios para ferrocarril de alta velocidad
Frontera PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	Ferrocarril	Estudios y acondicionamiento de varios tramos (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Ferrocarril	Estudios y obras
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Canales germanos occidentales, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	VNI	Estudios, obras de mejora de la navegabilidad y acondicionamiento de las vías navegables y esclusas
Esclusas de Amsterdam y Amsterdam – Rijnkanaal	VNI	Estudios en curso sobre las esclusas; puerto: accesos (estudios y obras, incluida la mejora de la esclusa Beatrix)

Mediterráneo

CONFIGURACIÓN:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA border

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Algeciras – Madrid	Ferrocarril	Estudios en curso, las obras empezarán antes de 2015 y deberán finalizar en 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Ferrocarril	Estudios y obras
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Ferrocarril	Acondicionamiento de las líneas existentes (ancho de vía, apartaderos y plataformas)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Ferrocarril	Construcción entre 2014 y 2020
Barcelona	Puerto	Accesos ferroviarios al puerto y aeropuerto
Barcelona – Perpignan	Ferrocarril	Tramo transfronterizo, en obras, nueva línea concluida de aquí a 2015, acondicionamiento de la línea existente (ancho de vía, apartaderos y andenes)
Perpiñán – Montpellier	Ferrocarril	Variante Nîmes – Montpellier operativa en 2017, Montpellier – Perpignan en 2020

▼B

Lyon	Ferrocarril	Mitigación de los cuellos de botella de Lyon: estudios y obras
Lyon – Avignon – Marseille	Ferrocarril	Acondicionamiento
Lyon – Torino	Ferrocarril	Tramo transfronterizo, obras en el túnel de base; estudios y obras accesos
Milano – Brescia	Ferrocarril	Acondicionamiento parcial a la alta velocidad con tramos nuevos de alta velocidad
Brescia – Venezia – Trieste	Ferrocarril	Las obras empezarán antes de 2014 en varios tramos, en sinergia con los acondicionamientos emprendidos en los tramos comunes, como en el corredor Báltico Adriático
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	VNI	Estudios y obras
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Puertos de navegación interior	Accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
Trieste – Divača	Ferrocarril	Estudios y acondicionamiento parcial en curso; tramo transfronterizo pendiente de construcción hasta después de 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Ferrocarril	Estudios y acondicionamiento/línea parcialmente nueva
Rijeka – Zagreb – Budapest	Ferrocarril	Estudios y obras (incluida la construcción de un nuevo tramo y de un segundo tramo entre Rijeka y frontera HU)
Rijeka	Puerto	Acondicionamiento y desarrollo de infraestructura, desarrollo de plataformas multimodales e interconexiones
Ljubljana – Zagreb	Ferrocarril	Estudios y obras
Ljubljana node	Ferrocarril	Nodo ferroviario de Liubliana, incluida una plataforma multimodal interconexión ferroviaria con el aeropuerto
Pragersko – Zalalövö	Ferrocarril	Tramo transfronterizo: estudios, inicio de las obras antes de 2020
Lendava – Letenye	Carretera	Acondicionamiento del tramo transfronterizo
Boba – Székesfehérvár	Ferrocarril	Acondicionamiento
Budapest – Miskolc – frontera UA	Ferrocarril	Acondicionamiento
Vásárosnamény – frontera UA	Carretera	Acondicionamiento del tramo transfronterizo

Oriente/Mediterráneo Oriental

CONFIGURACIÓN:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – Frontera TR

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Dresden – Praha	Ferrocarril	Estudios para línea de alta velocidad
Praha	Ferrocarril	Acondicionamiento de la variante de mercancías; acceso ferroviario al aeropuerto
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	VNI	Estudios para el Elba y el Moldava, obras de mejora de la navegabilidad y acondicionamiento
Děčín locks	VNI	Estudios
Praha – Brno – Břeclav	Ferrocarril	Acondicionamiento, incluidos el nodo ferroviario Brno y la plataforma multimodal
Břeclav – Bratislava	Ferrocarril	Acondicionamiento del tramo transfronterizo
Bratislava – Hegyeshalom	Ferrocarril	Acondicionamiento del tramo transfronterizo
Mosonmagyaróvár – SK Border	Carretera	Acondicionamiento del tramo transfronterizo
Tata – Biatorbágy	Ferrocarril	Acondicionamiento
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Ferrocarril	Modernización en Hungría casi finalizada, en curso en Rumanía
Vidin – Sofia – Burgas /TR border Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Ferrocarril	Estudios y obras Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; acondicionamiento Sofia – Burgas/ frontera TR
Vidin – Craiova	Carretera	Acondicionamiento del tramo transfronterizo
Thessaloniki, Igoumenitsa	Puerto	Acondicionamiento y desarrollo de infraestructuras, conexiones multimodales
Athíina/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Puerto, autopista del mar	Capacidad del puerto e interconexiones multimodales
Lemesos – Lefkosia	Puertos, plataformas multimodales	Acondicionamiento de la interconexión modal, incluido el orbital de Lefkosia sur, estudios y obras, sistemas de gestión del tráfico
Lefkosia – Larnaca	Plataformas multimodales	Interconexiones multimodales y sistemas de aplicaciones telemáticas

▼B

Patras	Puerto	Accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
Athíina – Patras	Ferrocarril	Estudios y obras, interconexiones portuarias

Escandinavia – Mediterráneo

CONFIGURACIÓN:

Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

HaminaKotka – Helsinki	Puerto, ferrocarril	Interconexiones portuarias, acondicionamiento ferroviario, capacidad de rompehielos
Helsinki	Ferrocarril	Enlace ferroviario al aeropuerto
Frontera RU – Helsinki	Ferrocarril	Obras en curso
Helsinki – Turku	Ferrocarril	Acondicionamiento
Turku/Naantali – Stockholm	Puertos, autopistas del mar	Interconexiones portuarias, capacidad de rompehielos
Stockholm – Malmö (triángulo nórdico)	Ferrocarril	Obras en curso en tramos específicos
Trelleborg – Malmö – Göteborg – Frontera NO	Ferrocarril, puertos, autopistas del mar	Obras, plataformas multimodales y enlaces portuarios con el interior
Fehmarn	Ferrocarril	Estudios en curso, las obras de construcción del enlace fijo sobre el Fehmarn Belt comenzarán en 2015
København – Hamburg vía Fehmarn: accesos	Ferrocarril	Los accesos a DK deberán estar finalizados para 2020, los accesos a DE deberán realizarse en dos etapas: la electrificación de una vía con la terminación del enlace fijo, y la doble vía siete años más tarde
Rostock	Puertos, autopistas del mar	Interconexiones entre puertos y ferrocarril; transbordadores de bajas emisiones; capacidad de rompehielos
Rostock – Berlin – Nürnberg	Ferrocarril	Estudios y acondicionamiento
Hamburg/Bremen – Hannover	Ferrocarril	Estudios en curso

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Ferrocarril	Obras en curso, finalización prevista para 2017
München – Wörgl	Ferrocarril	Acceso al túnel de base del Brennero y tramo transfronterizo: estudios
Brenner Base Tunnel	Ferrocarril	Estudios y obras
Fortezza – Verona	Ferrocarril	Estudios y obras
Napoli – Bari	Ferrocarril	Estudios y obras
Napoli – Reggio Calabria	Ferrocarril	Acondicionamiento
Verona – Bologna	Ferrocarril	Acondicionamiento en curso
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Puertos	Accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Ferrocarril	Acondicionamiento (tramos restantes)
Palermo/Taranto – Valletta/ Marsaxlokk	Puertos, autopistas del mar	Interconexiones portuarias
Valletta – Marsaxlokk	Puerto, aeropuerto	Acondicionamiento de la interconexión modal, incluida Marsaxlokk – Luqa – Valletta
Bologna – Ancona	Ferrocarril	Acondicionamiento

Rin – Alpino

CONFIGURACIÓN:

Genova – Milano – Lugano – Basel

Genova –Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Genova	Puerto	Accesos al puerto
Genova-Milano/Novara-frontera CH	Ferrocarril	Estudios; inicio de las obras antes de 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	VNI	Obras de mejora de la navegabilidad
Karlsruhe – Basel	Ferrocarril	Obras en curso
Frankfurt – Mannheim	Ferrocarril	Estudios en curso
Liège	Ferrocarril	Enlace ferroviario con el puerto y el aeropuerto
Rotterdam – Zevenaar	Ferrocarril	Estudios en curso, acondicionamiento

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrocarril	Obras en curso
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – frontera DE	Ferrocarril	Acondicionamiento

Atlántico

CONFIGURACIÓN:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Ferrocarril de alta velocidad Sines/Lisboa – Madrid	Ferrocarril, puertos	Estudios y obras en curso, mejora de la interconexión modal de los puertos de Sines/Lisboa
Ferrocarril de alta velocidad Porto – Lisboa	Ferrocarril	Estudios en curso
Enlace ferroviario Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Ferrocarril	Tramo transfronterizo: obras en curso
Enlace ferroviario Bergara – San Sebastián – Bayona	Ferrocarril	Finalización prevista en España para 2016, en Francia para 2020
Bayonne – Bordeaux	Ferrocarril	Consulta pública en curso
Bordeaux – Tours	Ferrocarril	Obras en curso
Paris	Ferrocarril	Variante Sur de alta velocidad
Baudrecourt – Mannheim	Ferrocarril	Acondicionamiento
Baudrecourt – Strasbourg	Ferrocarril	En obras, finalización prevista para 2016
Le Havre – Paris	VNI	Acondicionamiento
Le Havre – Paris	Ferrocarril	Estudios, acondicionamiento
Le Havre	Puerto, ferrocarril	Estudios y obras sobre la capacidad del puerto, las autopistas del mar y las interconexiones

Mar del Norte – Mediterráneo

CONFIGURACIÓN:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London/Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Corcaigh/Cork – Dublin – Baile Átha Cliath/Belfast	Ferrocarril	Estudios y obras; interconectores de Dublín (DART)
Belfast	Puerto, conexiones multimodales	Acondicionamiento
Glasgow – Edinburgh	Ferrocarril	Acondicionamiento
Manchester – Liverpool	Ferrocarril	Acondicionamiento y electrificación, incluido el centro de distribución del Norte
Birmingham – Reading – Southampton	Ferrocarril	Acondicionamiento de la línea de mercancías
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Puertos, ferrocarril	Estudios y obras sobre la capacidad del puerto, las autopistas del mar y los accesos
Dunkerque	Puerto	Ampliación de las plataformas e interconexiones multimodales
Calais – Paris	Ferrocarril	Estudios preliminares
Bruxelles/Brussel	Ferrocarril	Estudios y redes (enlace Norte-Sur para el ferrocarril convencional y de alta velocidad)
Felixstowe – Midlands	Ferrocarril, puerto, plataformas multimodales	Acondicionamiento de la vía férrea, interconexiones entre el puerto y las plataformas multimodales
Mosa, incluido el programa de obras del Mosa	VNI	Acondicionamiento
Albertkanaal/Canal Bocholt-Herentals	VNI	Acondicionamiento
Corredor Rin-Scheldt: esclusas de Volkerak, Kreekrak, Krammer y Hansweert	VNI	Esclusas: estudios en curso
Terneuzen	Marítimo	Esclusas: estudios en curso; obras
Terneuzen – Gante	VNI	Estudios, acondicionamiento
Zeebrugge	Puerto	Esclusas: estudios, accesos (estudios y obras)
Antwerpen	Puerto marítimo, ferrocarril	Esclusas: estudios en curso; puerto: accesos (incluido segundo acceso ferroviario al puerto de Antwerpen)
Rotterdam – Antwerpen	Ferrocarril	Acondicionamiento de la línea de mercancías

▼B

Canal Sena Norte; Sena – Escaut	VNI	Estudios y obras; acondicionamiento, incluidas las conexiones transfronterizas y multimodales
Dunkerque – Lille	VNI	Estudios en curso
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	VNI	Acondicionamiento
Mejora de las vías navegables en Wallonie	VNI	Estudios, acondicionamiento, conexiones intermodales
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Ferrocarril	Obras en curso
Antwerpen – Namur – frontera LU – frontera FR	Ferrocarril	Acondicionamiento de la línea de mercancías
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Ferrocarril	Acondicionamiento
Enlaces ferroviarios Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rin – Ródano)	Ferrocarril	Estudios y obras
Lyon	Ferrocarril	Variante Este: estudios y obras
Canal Saône – Mosela/Rin	VNI	Estudios preliminares en curso
Ródano	VNI	Acondicionamiento
Puerto de Marseille – Fos	Puerto	Accesos y terminales multimodales
Lyon – Avignon – Port de Marseille – Fos	Ferrocarril	Acondicionamiento

Rin – Danubio

CONFIGURACIÓN:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontera UA

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

SECCIONES PREDETERMINADAS INCLUIDOS LOS PROYECTOS:

Enlace ferroviario Strasbourg – Kehl Appenweier	Ferrocarril	Obras de interconexión Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – München	Ferrocarril	Estudios y obras en curso
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontera UA	Ferrocarril	Acondicionamiento, plataformas multimodales

▼B

Zlín – Žilina	Carretera	Tramo transfronterizo de carretera
München – Praha	Ferrocarril	Estudios y obras
Nürnberg – Praha	Ferrocarril	Estudios y obras
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Ferrocarril	Estudios y obras en curso
Salzburg – Wels	Ferrocarril	Estudios
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Ferrocarril	Estudios y obras
Enlace ferroviario Wels – Wien	Ferrocarril	Finalización prevista para 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Ferrocarril	Estudios de ferrocarril de alta velocidad (incluida la configuración de las conexiones entre las tres ciudades)
Budapest – Arad	Ferrocarril	Estudios para una red de alta velocidad entre Budapest y Arad
Komárom – Komárno	VNI	Estudios y obras del puente fronterizo
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanţa	Ferrocarril	Acondicionamiento de tramos específicos; estudios para alta velocidad
Main – Canal Main-Danubio	VNI	Estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: conexiones multimodales con ferrocarril
Slavonski Brod	Puerto	Estudios y obras
Giurgiu, Galaţi	Puerto	Ampliación de plataformas multimodales y enlaces con el interior: estudios y obras
Danube (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina)	VNI	Estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: interconexiones multimodales
Sava	VNI	Estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella (incluido el puente transfronterizo)
Bucureşti – Dunăre Canal	VNI	Estudios y obras
Constanţa	Puerto, autopista del mar	Interconexiones portuarias, autopista del mar (incluidos servicios de rompehielos)
Craiova – Bucureşti	Ferrocarril	Estudios y obras

3. **Otros tramos de la red básica**

Sofia – frontera con la Antigua República Yugoslava de Macedonia	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios en curso
Sofia – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios en curso
Timişoara – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios en curso
Wrocław – Praha	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Transfronterizo	Carretera	Obras
Brno – frontera AT	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Budapest – Zvolen	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Budapest – frontera RS	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios
Corredor botnio: Luleå – Oulu	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios y obras
Iasi – frontera MD	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios en curso y obras
Suceava – frontera UA	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios y obras
Proyectos prioritarios definidos en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE Praha – Linz – nuevo ferrocarril de alta capacidad: paso transpirenaico central, «Rin Férreo» (Rheidt-Amberes)	Transfronterizo	Ferrocarril	Estudios en curso
Târgu Neamt–Ungheni	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Marijampolė-Kybartai (frontera LT/RU)	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Vilnius – frontera LT/BY	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Ioannina– Kakavia(frontera EL/AL)	Transfronterizo	Carretera	Estudios
Kleidi– Polikastro – Evzonoi(frontera EL/FYROM)	Transfronterizo	Carretera	Acondicionamiento
Serres– Promahonas – frontera EL/BG	Transfronterizo	Carretera	Obras en curso
Alexandroupoli – Kipoi frontera EL/TR	Transfronterizo	Carretera	Estudios y obras
Dubrovnik – frontera HR/ME	Transfronterizo	Carretera	Obras
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfronterizo	Ferrocarril	Obras
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Cuello de botella	Ferrocarril, autopistas del mar	Obras en curso (incluidos puertos y plataformas multi-modales)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Cuello de botella	Ferrocarril	Estudios
Ferrocarril Egnatia	Cuello de botella	Ferrocarril	Estudios en curso
Sundsvall – Umeå – Luleå	Cuello de botella	Ferrocarril	Estudios y obras
Zagreb – frontera SR	Cuello de botella	Ferrocarril	Estudios y obras
A Coruña – Madrid (servicio de alta velocidad de pasajeros)	Cuello de botella	Ferrocarril	Obras en curso

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Otros red básica	Ferrocarril	Obras
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Otros red básica	Ferrocarril	Obras
Bothnian – Kiruna –frontera NO	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios y obras
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento
Enlace ferroviario Sionainn/ Shannon Faing/Foynes – empalme de – Gabhal Luimnigh/Limerick	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios
Alta velocidad 2	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios y obras de una línea de alta velocidad Londres – Midlands
Frontera UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Otros red básica	Ferrocarril	Obras
Riga – frontera RU/BY	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento
Vilnius – frontera BY	Otros red básica	Ferrocarril	Mejora del acceso ferroviario al aeropuerto
Kybartai – Kaunas	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento
Tallin – Tartu – Koidula – frontera RU	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios para alta velocidad
Bordeaux – Toulouse	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios para alta velocidad
Helsinki – Oulu	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento de tramos
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios y obras
Brunsbüttel – Kiel (Canal Nord-Ostsee)	Otros red básica	VNI	Optimización de la situación de la navegación
Cardiff – Bristol – London	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento, incluida la red de cercanías Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios y obras
București – Buzău	Otros red básica	Ferrocarril	Mejora y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria y enlaces con el interior
Zona del Ruhr – Münster – Osnabrück – Hamburg	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento del tramo Münster – Lünen (doble vía)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios y obras
Ploieşti-Suceava	Otros red básica	Ferrocarril	Estudios
Heraklion	Otros red básica	aeropuerto, infraestructuras/ sistemas de transporte combinado	Estudios y obras de construcción, acondicionamiento y desarrollo de infraestructuras, interconexiones multimodales
Huelva – Sevilla	Otros red básica	Ferrocarril	Obras en curso
Fredericia-Frederikshavn	Otros red básica	Ferrocarril	Acondicionamiento, incluida electrificación
Barcelona – Valencia – Livorno	Otros red básica	Autopistas del mar	Acondicionamiento

PARTE II

LISTA DE CORREDORES Y ÁMBITOS PRIORITARIOS EN EL SECTOR DE LA ENERGÍA

1. **Corredores de electricidad prioritarios**

(1) Red eléctrica marítima en los mares septentrionales («NSOG»): desarrollo de la red eléctrica marina integrada y de los interconectores correspondientes situados en el Mar del Norte, el Mar de Irlanda, el Canal de la Mancha, el Mar Báltico y las aguas confinantes para transportar electricidad desde fuentes de energía renovables en alta mar a centros de consumo y almacenamiento y para incrementar el intercambio transfronterizo de electricidad.

Estados miembros afectados: Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia.

(2) Interconexiones eléctricas en el eje norte-sur de Europa Occidental («NSI Oeste Electricidad»): Interconexiones entre Estados miembros de la región y con la región mediterránea, incluida la Península Ibérica, en particular para integrar la electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables y reforzar las infraestructuras de la red interior para fomentar la integración del mercado en la región.

Estados miembros afectados: Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido.

(3) Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Electricidad»): interconexiones y líneas interiores en las direcciones norte-sur y este-oeste para completar el mercado interior e integrar la producción a partir de fuentes de energía renovables.

Estados miembros afectados: Alemania, Austria, Bulgaria, República Checa, Chipre, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia y Rumanía.

(4) Plan de interconexión del mercado báltico de la energía («BEMIP Electricidad»): interconexiones entre Estados miembros de la región báltica y refuerzo consiguiente de las infraestructuras de la red interior, para poner fin al aislamiento de los Estados bálticos y fomentar la integración del mercado obrando, entre otras cosas, por integrar la energía renovable de la región.

Estados miembros afectados: Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia.

▼B

2. **Corredores de gas prioritarios**

(1) Interconexiones gasísticas Norte-Sur en Europa occidental («NSI Oeste Gas»): infraestructuras de gas para los flujos de gas del eje norte-sur en Europa Occidental para seguir diversificando las rutas de suministro e incrementar la capacidad de entrega de gas a corto plazo.

Estados miembros afectados: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido.

(2) Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Gas»): infraestructura de gas para las conexiones regionales entre la región del Mar Báltico, el Mar Adriático, el Mar Egeo, la Cuenca del Mediterráneo Oriental y el Mar Negro, y en el interior de estas regiones, y para incrementar la diversificación y la seguridad del suministro del gas.

Estados miembros afectados: Alemania, Austria, Bulgaria, República Checa, Chipre, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia y Rumanía.

(3) Corredor Meridional de Gas («SGC»): infraestructura para el transporte de gas procedente de la Cuenca del Caspio, Asia Central, Oriente Medio y la Cuenca del Mediterráneo Oriental a la Unión para incrementar la diversificación del suministro de gas.

Estados miembros afectados: Alemania, Austria, Bulgaria, República Checa, Chipre, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Francia, Hungría, Italia, Polonia y Rumanía.

(4) Plan de interconexión gasística del mercado báltico de la energía («BEMIP Gas»): infraestructura de gas para poner fin al aislamiento de los tres Estados bálticos y de Finlandia y a su dependencia de un único suministrador, para reforzar en consecuencia las infraestructuras de la red interior y para incrementar la diversificación y la seguridad del suministro en la región del Mar Báltico.

Estados miembros afectados: Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia.

3. **Áreas temáticas prioritarias**

(1) Despliegue de redes inteligentes: adopción de tecnologías de redes inteligentes en toda la Unión para integrar de forma eficiente la conducta y las acciones de todos los usuarios conectados a la red eléctrica, en particular la generación de grandes cantidades de electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables o de fuentes de energía distribuida y la respuesta a la demanda por parte de los consumidores.

Estados miembros afectados: todos.

(2) Autopistas de la electricidad: primeras autopistas de la electricidad de aquí a 2020, con miras a la construcción de un sistema de autopistas de la electricidad que recorra toda la Unión y que sea capaz de:

a) acoger los excedentes cada vez mayores de generación eólica de los mares septentrionales y el Báltico y su entorno, e incrementar la generación de energía renovable en el este y sur de Europa y en el norte de África;

b) conectar estos nuevos centros de producción con las grandes capacidades de almacenamiento en los países nórdicos, en los Alpes y en otras regiones con grandes centros de consumo; y

c) lidiar con el carácter cada vez más variable y descentralizado de la oferta y con la demanda flexible de electricidad.

Estados miembros afectados: todos.

▼B

(3) Red transfronteriza de dióxido de carbono: desarrollo de una infraestructura de transporte de dióxido de carbono entre Estados miembros y con terceros países vecinos con miras a la implantación de la captura y almacenamiento de dióxido de carbono.

Estados miembros afectados: todos.

PARTE III

CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Objetivo y justificación

El objetivo de los instrumentos financieros previstos en el marco del MCE es facilitar el acceso de los proyectos de infraestructuras a la financiación de proyectos y empresas utilizando como palanca la financiación de la Unión.

Los instrumentos financieros contribuirán a financiar proyectos de interés común con un claro valor añadido europeo, así como a facilitar una mayor participación del sector privado en la financiación a largo plazo de tales proyectos en el sector del transporte, las telecomunicaciones y la energía, incluidas las redes de banda ancha.

Los instrumentos financieros se destinarán a proyectos que tengan necesidades de financiación a medio y largo plazo y producirán mayores beneficios por lo que respecta a la repercusión en el mercado, la eficiencia administrativa y la utilización de los recursos.

Proporcionarán a las partes interesadas en las infraestructuras, tales como agentes financieros, poderes públicos, gestores de infraestructuras, empresas de construcción y operadores, un conjunto de instrumentos de ayuda financiera de la Unión orientado al mercado.

Los instrumentos financieros constarán de:

a) un instrumento para créditos y garantías facilitados por instrumentos de reparto de riesgo, en particular mecanismos de mejora crediticia y obligaciones para la financiación de proyectos («Instrumento de Deuda»), y

b) un instrumento para el capital («Instrumento de Capital»),

que contribuirán a superar las limitaciones del mercado mediante la mejora de la financiación y/o de los perfiles de riesgo de las inversiones en infraestructuras. Con ello, a su vez, se mejorará el acceso de las empresas y de otros beneficiarios a los créditos, las garantías, el capital y otras formas de financiación privada.

Antes de concluir el diseño del Instrumento de Deuda y del Instrumento de Capital, la Comisión llevará a cabo una evaluación previa de acuerdo con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012. Contribuirán a dicha evaluación, cuando proceda, valoraciones comparables de instrumentos financieros existentes.

I. **Instrumento de deuda**

1. *Disposiciones generales*

El objetivo del Instrumento de Deuda será contribuir a superar las deficiencias de los mercados europeos de capital de deuda ofreciendo reparto de riesgos para la financiación de la deuda. La financiación de la deuda correrá a cargo de entidades encargadas o de medios especializados de inversión en forma de deuda o garantías preferentes o subordinadas.

▼B

El Instrumento de Deuda constará de un instrumento de reparto de riesgos para créditos y garantías y de la Iniciativa sobre obligaciones para la financiación de proyectos. Los promotores de proyectos podrán, además, tratar de obtener financiación de capital en el marco del Instrumento de Capital.

a. Instrumento de reparto de riesgos para créditos y garantías

El instrumento de reparto de riesgo para créditos y garantías estará diseñado para crear capacidad de riesgo adicional en las entidades encargadas. Esto permitirá que las entidades encargadas ofrezcan deuda subordinada y preferente, consolidada o no, a los proyectos y empresas con objeto de facilitar el acceso de los promotores a la financiación bancaria. Si la financiación de la deuda es subordinada, en el orden de prelación quedará por detrás de la deuda prioritaria pero por delante del capital y de la financiación conexa relacionada con el capital.

La financiación de deuda subordinada no dotada de fondos no excederá el 30 % del importe total de la deuda preferente emitida.

La financiación de la deuda preferente proporcionada en el marco del Instrumento de Deuda no excederá del 50 % del importe total de la financiación global de la deuda preferente proporcionada por la entidad encargada o por el medio especializado de inversión.

b. Iniciativa de obligaciones para la financiación de proyectos

El instrumento de reparto de riesgos para obligaciones para la financiación de proyectos se diseñará como financiación de deuda subordinada cuyo objeto es facilitar la financiación para empresas de proyectos mediante la emisión de deuda preferente en forma de obligaciones. Este instrumento de mejora del crédito tendrá como finalidad contribuir a que la deuda preferente alcance la clasificación crediticia de valor de inversión.

Quedará por detrás de la deuda preferente pero por delante del capital y de la financiación relacionada con el capital.

La financiación de deuda subordinada no excederá el 30 % del importe total de la deuda preferente emitida.

2. *Parámetros financieros y apalancamiento*

Los parámetros de reparto de riesgos e ingresos se fijarán de modo tal que los objetivos específicos de la acción, en particular la actuación respecto de categorías especiales de proyectos, puedan lograrse sin dejar de mantener el enfoque orientado al mercado del Instrumento de Deuda.

El apalancamiento previsto del Instrumento de Deuda —definido como la financiación total (es decir, la financiación de la Unión más las contribuciones de otras instituciones financieras) dividida por la contribución de la Unión— será previsiblemente del 6 al 15 como promedio, en función del tipo de operaciones de que se trate (nivel de riesgo, beneficiarios destinatarios y el mecanismo de deuda en cuestión).

3. *Combinación con otras fuentes de financiación*

La financiación del Instrumento de Deuda podrá combinarse con otras contribuciones presupuestarias delimitadas que se enumeran a continuación, con sujeción a las normas establecidas en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y a la base jurídica pertinente:

a) otras partes del MCE;

b) otros instrumentos, programas y líneas presupuestarias del presupuesto de la Unión;

c) los Estados miembros, incluidas las autoridades regionales locales, que deseen contribuir con recursos propios o con recursos disponibles procedentes de los fondos de la política de cohesión sin modificar la naturaleza del instrumento.

▼B

4. *Aplicación*

Entidades encargadas

Las entidades encargadas serán seleccionadas de acuerdo con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

La aplicación con arreglo al modo de ejecución indirecta podrá consistir en mandatos directos para las entidades encargadas. Respecto de los instrumentos sometidos a mandatos directos (es decir, que se acojan al modo de ejecución indirecta), las entidades encargadas gestionarán la contribución de la Unión al Instrumento de Deuda y serán socios que reparten el riesgo.

Además, podrá contemplarse la creación de vehículos especializados de inversión para hacer posible la puesta en común de contribuciones procedentes de múltiples inversores. La contribución de la Unión podrá subordinarse a la de otros inversores.

Diseño y aplicación

El diseño se ajustará a las disposiciones generales relativas a los instrumentos financieros establecidas en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Las condiciones detalladas para la aplicación del Instrumento de Deuda, con inclusión de la supervisión y el control, se establecerán en un acuerdo entre la Comisión y la entidad encargada respectiva, teniendo en cuenta las disposiciones establecidas en el presente anexo y el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Cuenta fiduciaria

La entidad encargada creará una cuenta fiduciaria en la que se abonará la contribución de la Unión y los ingresos derivados de ella.

5. *Utilización de la contribución de la Unión*

La contribución de la Unión se utilizará:

a) con miras al aprovisionamiento de riesgos;

b) para cubrir tasas y costes convenidos asociados al establecimiento y la gestión del Instrumento de Deuda, con inclusión de su evaluación y las actuaciones de apoyo, que se hayan determinado en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y la práctica del mercado. Las tasas administrativas y basadas en el rendimiento que hayan de abonarse a la entidad encargada no excederán, respectivamente, del 2 % y el 3 % de la contribución de la Unión efectivamente utilizada para una determinada operación, con arreglo a una metodología basada en el coste y acordada entre la Comisión y las entidades encargadas;

c) para actuaciones de apoyo directamente relacionadas.

6. *Fijación de precios, riesgo y reparto de ingresos*

Los Instrumentos de Deuda tendrán un precio, que se cobrará al beneficiario, de acuerdo con las normas y los criterios pertinentes de las entidades encargadas o de los medios especializados de inversión y en consonancia con las mejores prácticas del mercado.

Por lo que respecta a los mandatos directos a las entidades encargadas, el esquema de reparto de riesgos se reflejará en un reparto adecuado, entre la Unión y la entidad encargada, de la remuneración del riesgo que la entidad encargada cobre a sus prestatarios.

Por lo que respecta a los medios especializados de inversión, el esquema de reparto de riesgos se reflejará en un reparto adecuado, entre la Unión y la entidad encargada, de la remuneración del riesgo que la entidad encargada cobre a sus prestatarios.

▼B

Con independencia del esquema de reparto de riesgos elegido, la entidad encargada compartirá siempre una parte del riesgo definido y soportará en todos los casos la totalidad del tramo de riesgo residual.

El riesgo máximo cubierto por el presupuesto de la Unión no excederá del 50 % del riesgo de la cartera de deuda objeto de la acción en el marco del Instrumento de Deuda. El límite máximo de asunción de riesgo del 50 % se aplicará a la magnitud de los vehículos especializados de inversión que sea objeto de la acción.

7. *Procedimiento de solicitud y aprobación*

Las solicitudes se dirigirán a la entidad encargada o a un medio especializado de inversión, respectivamente, de acuerdo con sus procedimientos normales de solicitud. Las entidades encargadas y los medios especializados de inversión aprobarán los proyectos de acuerdo con sus procedimientos internos.

8. *Duración del Instrumento de Deuda*

La Comisión comprometerá el último tramo de la contribución de la Unión al Instrumento de Deuda a más tardar el 31 de diciembre de 2020. La aprobación efectiva de la financiación de la deuda por las entidades encargadas o por los medios especializados de inversión se llevará a término a más tardar el 31 de diciembre de 2022.

9. *Vencimiento*

La contribución de la Unión asignada al Instrumento de Deuda se devolverá a la cuenta fiduciaria a medida que la financiación de la deuda venza o sea reembolsada. La cuenta fiduciaria mantendrá una financiación suficiente para cubrir las tasas o los riesgos relacionados con el Instrumento de Deuda hasta su vencimiento.

10. *Informes*

Los métodos de información sobre la aplicación del Instrumento de Deuda serán aprobados por la Comisión y la entidad encargada en el acuerdo en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Además, la Comisión, con el apoyo de las entidades encargadas, informará al Parlamento Europeo y al Consejo anualmente, hasta 2023, de la aplicación, de las condiciones vigentes en el mercado para el uso del instrumento, de los proyectos actualizados y de la secuencia de concepción de los proyectos, incluida información sobre los proyectos en diferentes fases del procedimiento, respetando la confidencialidad y la información sensible del mercado de acuerdo con el artículo 140, apartado 8, del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

11. *Supervisión, control y evaluación*

La Comisión supervisará la aplicación del Instrumento de Deuda, mediante controles *in situ* cuando proceda, y llevará a cabo verificaciones y controles en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

12. *Actuaciones de apoyo*

La aplicación del Instrumento de Deuda podrá estar apoyada por una serie de medidas de acompañamiento. Estas podrán comprender, entre otras medidas, asistencia técnica y ayuda financiera; medidas para sensibilizar a los suministradores de capital; sistemas para atraer a inversores privados.

El Banco Europeo de Inversiones proporcionará, a petición de la Comisión Europea o de los Estados miembros afectados, asistencia técnica, en particular respecto de la estructuración financiera de proyectos de interés común, entre ellos los que aplican los corredores de la red básica enumerados en la parte I. Dicha asistencia técnica comprenderá asimismo apoyo a las administraciones para desarrollar la capacidad institucional adecuada.

▼B

II. **Instrumento de capital**

1. *Disposiciones generales*

El objetivo del Instrumento de Capital será contribuir a superar las deficiencias de los mercados europeos de capital proporcionando inversiones de capital y cuasicapital.

Los importes máximos de la contribución de la Unión se limitarán como sigue:

— 33 % de la magnitud del fondo de capital objeto de la acción; o bien

— la coinversión de la Unión en un proyecto no excederá el 30 % del capital total de una empresa.

Los promotores de proyectos podrán, además, tratar de obtener financiación de capital en el marco del Instrumento de Capital.

2. *Parámetros financieros y apalancamiento*

Los parámetros de la inversión se establecerán de modo tal que puedan alcanzarse objetivos políticos específicos, incluida la acción respecto de categorías particulares de proyectos de infraestructuras, al tiempo que se mantiene el enfoque orientado al mercado propio de este instrumento.

El apalancamiento previsto del Instrumento de Capital —definido como la financiación total (es decir, la financiación de la Unión más todas las contribuciones de otros inversores) dividida por la contribución de la Unión— será previsiblemente del 5 al 10 como promedio, en función de las especificidades del mercado.

3. *Combinación con otras fuentes de financiación*

La financiación del Instrumento de Capital podrá combinarse con otras contribuciones presupuestarias delimitadas que se enumeran a continuación, con sujeción a las normas del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y a la base jurídica pertinente:

a) otras partes del MCE;

b) otros instrumentos, programas y líneas presupuestarias del presupuesto de la Unión; y

c) los Estados miembros, incluidas las autoridades regionales locales, que deseen contribuir con recursos propios o con recursos disponibles procedentes de los fondos de la política de cohesión sin modificar la naturaleza del instrumento.

4. *Aplicación*

Entidades encargadas

Las entidades encargadas se seleccionarán de acuerdo con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

La aplicación con arreglo al modo de ejecución indirecta podrá consistir en mandatos directos para las entidades encargadas, en el modo de ejecución indirecta. Respecto de los instrumentos sometidos a mandatos directos (es decir, que se acojan al modo de ejecución indirecta), las entidades encargadas gestionarán la contribución de la Unión al Instrumento de Capital.

Además, podrá contemplarse la creación de vehículos especializados de inversión par hacer posible la puesta en común de contribuciones procedentes de múltiples inversores. La contribución de la Unión podrá subordinarse a la de otros inversores.

▼B

En casos debidamente justificados y con objeto de alcanzar objetivos políticos específicos, una entidad encargada podrá proporcionar la contribución de la Unión a un proyecto específico en calidad de coinversión.

Diseño y aplicación

El diseño se ajustará a las disposiciones generales relativas a los instrumentos financieros establecidas en el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Las condiciones detalladas para la aplicación del Instrumento de Capital, con inclusión de la supervisión y el control, se establecerán en un acuerdo entre la Comisión y la entidad encargada respectiva, teniendo en cuenta las disposiciones establecidas en el presente anexo y el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

Cuenta fiduciaria

La entidad encargada creará una cuenta fiduciaria en la que se abonará la contribución de la Unión y los ingresos derivados de ella.

5. *Utilización de la contribución de la Unión*

La contribución de la Unión se utilizará:

a) con miras a las participaciones en el capital;

b) para cubrir tasas y costes convenidos asociados al establecimiento y la gestión del Instrumento de Capital, con inclusión de su evaluación, que se hayan determinado en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 y la práctica del mercado; y

c) para actuaciones de apoyo directamente relacionadas.

6. *Fijación de precios, riesgo y reparto de ingresos*

La remuneración del capital comprenderá los componentes habituales de rentabilidad atribuidos a los inversores de capital y dependerá del rendimiento de las inversiones subyacentes.

7. *Procedimiento de solicitud y aprobación*

Las solicitudes se dirigirán a la entidad encargada o a un medio especializado de inversión, respectivamente, de acuerdo con sus procedimientos normales de solicitud. Las entidades encargadas y los medios especializados de inversión aprobarán los proyectos de acuerdo con sus procedimientos internos.

8. *Duración del Instrumento de Capital*

La Comisión comprometerá el último tramo de la contribución de la Unión al Instrumento de Capital a más tardar el 31 de diciembre de 2020. La aprobación efectiva de la financiación de la deuda por las entidades encargadas o por los medios especializados de inversión se llevará a término a más tardar el 31 de diciembre de 2022.

9. *Vencimiento*

La contribución de la Unión asignada al Instrumento de Capital se devolverá a la cuenta fiduciaria a medida que se salga de las inversiones o estas venzan de otro modo. La cuenta fiduciaria mantendrá una financiación suficiente para cubrir las tasas o los riesgos relacionados con el Instrumento de Capital hasta su vencimiento.

10. *Informes*

Los métodos de información sobre la aplicación del Instrumento de Capital serán aprobados por la Comisión y la entidad encargada en el acuerdo en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

▼B

Además, la Comisión, con el apoyo de las entidades encargadas, informará al Parlamento Europeo y al Consejo anualmente, hasta 2023, de la aplicación, de acuerdo con el artículo 140, apartado 8, del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

11. *Supervisión, control y evaluación*

La Comisión supervisará la aplicación del Instrumento de Capital, mediante controles *in situ* cuando proceda, y llevará a cabo verificaciones y controles en consonancia con el Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012.

12. *Actuaciones de apoyo*

La aplicación del Instrumento de Capital podrá estar apoyada por una serie de medidas de acompañamiento. Estas podrán comprender, entre otras medidas, asistencia técnica y ayuda financiera; medidas para sensibilizar a los suministradores de capital; y sistemas para atraer a inversores privados.

PARTE IV

PORCENTAJES DE LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL TRANSPORTE

Los recursos presupuestarios a que se refiere el artículo 5, apartado 1, letra a), excluidos los asignados a actuaciones de apoyo de programas, se repartirán entre los objetivos específicos del transporte definidos en el artículo 4, apartado 2, como sigue:

a) eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad del transporte, construir los enlaces pendientes y, en particular, acondicionar los tramos transfronterizos – 80 %;

b) garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, con objeto de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como de hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías hipocarbónicas innovadoras y eficientes en el uso de la energía, al tiempo que se optimiza la seguridad – 5 %;

c) optimizar la integración e interconexión de los modos de transporte y potenciar la interoperabilidad de los servicios de transporte al tiempo que se garantiza la accesibilidad de las infraestructuras de transporte, y teniendo en cuenta el límite máximo para los componentes a bordo de los sistemas SESAR, SIF, VTMIS y STI para el sector viario a que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra b), inciso vi) – 15 %.

El importe de 11 305 500 000 EUR transferidos del Fondo de Cohesión se gastarán totalmente en proyectos que den aplicación a la red básica o para los proyectos y prioridades horizontales definidos en la parte I del presente anexo.

PARTE V

LISTA DE ORIENTACIONES GENERALES QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA AL FIJAR LOS CRITERIOS DE CONCESIÓN

Al fijar los criterios de concesión de acuerdo con el artículo 17, apartado 5, se tendrán en cuenta como mínimo las siguientes orientaciones generales:

a) madurez de la acción en el desarrollo del proyecto;

b) idoneidad del plan de aplicación propuesto;

c) efecto de estímulo del apoyo de la Unión en la inversión pública y privada, cuando sea aplicable;

▼B

d) necesidad de superar obstáculos financieros como la falta de financiación del mercado;

e) cuando sea aplicable, impacto económico, social, climático y medioambiental, y accesibilidad;

f) dimensión transfronteriza, cuando sea aplicable.

▼M1

PARTE VI

PRIORIDADES DE FINANCIACIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE A EFECTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO PLURIANUALES Y ANUALES

1. **Prioridades de financiación de los programas de trabajo plurianuales**

1.1. Prioridades de financiación con el objetivo de construir enlaces pendientes, eliminar cuellos de botella, reforzar la interoperabilidad ferroviaria y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos:

i) Proyectos predeterminados de los corredores de la red principal (ferrocarriles, vías de navegación interior, carreteras y puertos marítimos e interiores).

ii) Proyectos predeterminados de los demás tramos de la red principal (ferrocarriles, vías de navegación interior, carreteras y puertos marítimos e interiores).

iii) Interoperabilidad ferroviaria.

iv) Despliegue del sistema ERTMS

1.2. Prioridades de financiación con el objetivo de garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, a fin de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como de hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías hipocarbónicas innovadoras y eficientes en el uso de la energía, al tiempo que se optimiza la seguridad:

i) Despliegue de nuevas tecnologías e innovación en todos los modos de transporte, con énfasis en la descarbonización, la seguridad y las tecnologías innovadoras de fomento de la sostenibilidad, explotación, gestión, accesibilidad, multimodalidad y eficiencia de la red.

ii) Seguridad física y operacional de la infraestructura, incluidos unos aparcamientos seguros y protegidos en la red principal de carreteras.

1.3. Prioridades de financiación con el objetivo de optimizar la integración e interconexión de los modos de transporte y el refuerzo de la interoperabilidad de los servicios de transporte garantizando la accesibilidad de las infraestructuras de transporte:

i) Cielo único europeo — SESAR.

ii) Servicios de información fluvial.

iii) Servicios inteligentes de transporte por carretera.

iv) Sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS).

v) Autopistas del mar.

▼M1

vi) Acciones de implementación de la infraestructura de transporte en los nodos de la red principal, incluidos los nodos urbanos.

vii) Conexiones con las plataformas logísticas multimodales y desarrollo de las mismas.

1.4. Acciones de apoyo a los programas

2. **Prioridades de financiación de los programas de trabajo anuales**

2.1. Prioridades de financiación con el objetivo de eliminar cuellos de botella, reforzar la interoperabilidad ferroviaria, construir enlaces pendientes y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos:

i) Proyectos ferroviarios, de vías de navegación interior y de carreteras de la red principal, incluidos los accesos a los puertos interiores y marítimos y a los aeropuertos, así como el desarrollo de los puertos.

ii) Proyectos de la red global (ferrocarriles, vías de navegación interior, carreteras y puertos marítimos e interiores).

iii) Proyectos de conexión de la red transeuropea de transporte con las redes de infraestructura de los países vecinos, y en particular los proyectos relacionados con los tramos transfronterizos de ferrocarriles, vías de navegación interior, carreteras y puertos marítimos e interiores.

2.2. Prioridades de financiación con el objetivo de garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, a fin de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como de hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías hipocarbónicas innovadoras y eficientes en el uso de la energía, al tiempo que se optimiza la seguridad:

i) Despliegue de nuevas tecnologías e innovación distintas de las cubiertas por el Programa de Trabajo plurianual.

ii) Servicios de transporte de mercancías.

iii) Acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente.

2.3. Prioridades de financiación con el objetivo de optimizar la integración e interconexión de los modos de transporte y el refuerzo de la interoperabilidad de los servicios de transporte garantizando la accesibilidad de las infraestructuras de transporte:

i) Sistemas de aplicaciones telemáticas distintos de los cubiertos por el Programa de Trabajo plurianual.

ii) Acciones para mejorar la accesibilidad a la infraestructura de transporte por parte de las personas con discapacidad.

iii) Acciones de implementación de la infraestructura de transporte en los nodos de la red principal, incluidos los nodos urbanos.

iv) Conexiones con las plataformas logísticas multimodales y desarrollo de las mismas.

2.4. Instrumentos financieros del Mecanismo «Conectar Europa»

i) Contribución a los instrumentos financieros con arreglo a lo previsto en el artículo 14 y en la parte III del anexo del Mecanismo «Conectar Europa».

ii) Acciones de apoyo a los programas en el ámbito de los instrumentos financieros innovadores.

▼B

ANEXO II

«*ANEXO*

LISTA DE CORREDORES DE MERCANCÍAS INICIALES

	Estados miembros	Rutas principales ([1])	Establecimiento de corredores de mercancías:
«Rin – Alpino»	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-Basel-Milano- Genova	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Mar del Norte – Mediterráneo»	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/Basel-Marseille (+)	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Escandinavia – Mediterráneo»	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/Oslo (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Plazo: 10 de noviembre de 2015
«Atlántico»	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/Bilbao/ San Sebastián-Irun-Bordeaux-Paris/ Le Havre/Metz Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Báltico – Adriático»	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Plazo: 10 de noviembre de 2015
«Mediterráneo»	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Koper-Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Frontera húngaro-ucraniana)	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Oriente/ Mediterráneo Oriental»	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontera búlgaro-turca)/ Promachonas-Thessaloniki- Athína-Patras (*)	Plazo: 10 de noviembre de 2013

▼B

	Estados miembros	Rutas principales ([1])	Establecimiento de corredores de mercancías:
«Mar del Norte – Báltico» (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontera polaco-bielorrusa)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Plazo:10 de noviembre de 2015
«Rin-Danubio» (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna y Tisou (frontera eslovaco ucraniana)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Plazo: 10 de noviembre de 2020

([1]) '/' significa rutas alternativas. En consonancia con las directrices RTE-T, en un futuro los corredores atlántico y mediterráneo deberán verse completados por el Eje Ferroviario de Mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París, que atraviesa el Pirineo Central mediante túnel de baja cota.

(+) Las rutas señaladas con + se incluirán en los corredores respectivos a más tardar 3 años después de la fecha de establecimiento indicada en el presente cuadro. Las estructuras existentes definidas en los artículos 8 y 13, apartado 1, del presente Reglamento se ajustarán a la participación de nuevos Estados miembros y gestores de infraestructuras en los corredores respectivos. Estas inclusiones se basarán en estudios de mercado y tomarán en consideración el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento.

(*) Las rutas señaladas con * se incluirán en los corredores respectivos a más tardar 5 años después de la fecha de establecimiento indicada en el presente cuadro. Las estructuras existentes definidas en los artículos 8 y 13, apartado 1; del presente Reglamento se ajustarán a la participación de nuevos Estados miembros y gestores de infraestructuras en los corredores respectivos. Estas inclusiones se basarán en estudios de mercado y tendrán en cuenta el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento.

(°) Hasta que se realice una línea ferroviaria báltica de ancho de vía nominal de 1435 mm, las especificidades de los distintos sistemas de ancho de vía se tendrán en cuenta en el establecimiento y la explotación de este corredor.

(‡) La creación de este corredor se basará en estudios de mercado y tomará en consideración el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento. El tramo «Čierna y Tisou (frontera eslovaco-ucraniana)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha» se establecerá a más tardar el 10 de noviembre de 2013.»