



El Plan de medidas antifraude del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

- **Texto: Jesús M. Gómez García.**
Subsecretario de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana



En este artículo se describen los antecedentes y principales extremos abordados en el Plan de medidas antifraude del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el contexto del PRTR, así como sus fundamentos y previsiones de implementación.

Mitma entiende la aprobación y ejecución del Plan como una ventana de oportunidad para dar un nuevo impulso al compromiso del Departamento con la lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses, mediante la aprobación de un documento de carácter estratégico que incluye una declaración institucional del Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en este sentido.

Un nuevo paradigma del control frente al fraude en el contexto de la ejecución del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia

La lucha contra el fraude y la corrupción en la gestión de recursos públicos constituye un pilar fundamental en la implementación de las políticas públicas que contribuye a garantizar el cumplimiento de los principios de legalidad, eficacia y eficiencia y, con ello, reforzar la confianza de la ciudadanía en la pulcritud de la actividad desarrollada por los poderes públicos.

La emergencia de salud pública motivada por la COVID-19 a nivel mundial ha tenido como efecto, en el plano económico y social, una grave incidencia en la actividad productiva y una crisis a diferentes niveles a la que los Estados han tratado de dar respuesta con los instrumentos de los que disponían al efecto.

Sin embargo, ante la gravedad sin precedentes cercanos del reto que ha supuesto y supone la pandemia a nivel global, la Unión Europea (en adelante UE) decidió ofrecer una respuesta conjunta y coordinada que completara el esfuer-



**Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU**

zo individual realizado por los Estados miembros, y que esta respuesta estuviera a la altura de dicho reto, como refleja el volumen de recursos puesto a disposición de los Estados miembros para luchar contra los efectos de la pandemia. Para ello, el Consejo Europeo acordó en 2020 la creación del programa NextGenerationEU, dotándolo de un montante total de 750 000 millones de euros.

El instrumento principal del programa NextGenerationEU es el Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia (en lo sucesivo, MRR), dotado con un total de 672 500 millones de euros, de los cuales 312 500 millones se destinan a transferencias no reembolsables a favor de los Estados miembros y 360 000 millones a préstamos a estos. El MRR, junto con la Ayuda a la recuperación para la cohesión y los territorios de Europa (REACT-UE) y el resto de instrumentos previstos en el



Marco financiero plurianual 2021-2027, está llamado a impulsar reformas e inversiones en los ámbitos prioritarios a nivel europeo.

Para poder acogerse al MRR, y en cumplimiento de lo establecido al respecto por el Reglamento UE MRR¹, el Gobierno de España presentó el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, "Plan España puede" (en lo sucesivo, PRTR) el 30 de abril de 2021, que fue posteriormente aprobado por el Colegio de comisarios UE el 16 de junio de 2021 y por el Consejo de asuntos económicos y financieros de la UE (ECOFIN) el 13 de julio del mismo año.

El PRTR integra una ambiciosa agenda de inversiones y reformas estructurales destinadas al logro de cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista social y territorial, y más igualitaria.

Para cumplir estos cuatro objetivos transversales, el Plan se estructura en 10 políticas palanca de transformación estructural para un crecimiento sostenible e inclusivo, que inciden directamente en aquellos sectores productivos con mayor capacidad de transformación de nuestro tejido económico y social. Las 10 políticas palanca integran, a su vez, 30 componentes o líneas de acción estructuradas en 102 reformas y 110 inversiones.

Así, dentro de la primera política palanca, dedicada a la "Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura" se han articulado tres componentes, dos de los cuales son liderados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), en concreto el componente 1 ("Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos") y el 2 ("Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana"). Por su parte, dentro de la segunda política palanca, dedicada a las "Infraestructuras y ecosistemas resilientes" Mitma lidera el componente 6 ("Movilidad sostenible, segura y conectada").



Mitma gestiona casi 17000 millones de euros de fondos PRTR e importantes reformas comprometidas con la UE. Ello supone ser responsable de cumplir el 12% de H/O CID y el 16,67% de H/O OA.

Este liderazgo se traduce también en la gestión de los fondos PRTR, en concreto 13 203 millones están destinados al impulso de la movilidad sostenible (4 536 millones financiarán el c.1 y 6 667 millones el c.6) y 6 820 millones se ejecutan en desarrollo de políticas relacionadas con la vivienda y la agenda urbana y rural del componente 2.

A esto hay que añadir que, dentro de la séptima política palanca, dedicada a la "Educación y conocimiento, formación continua y desarrollo de capacidades", Mitma es uno de los departamentos ministeriales líderes de la inversión 3 (Competencias digitales para el empleo) del componente 19 (Plan nacional de capacidades digitales, *digital skills*), con un importe de 11 millones de euros.

En definitiva, Mitma asume, en el ámbito de los fondos PRTR, la gestión de casi 17 000 millones de euros. Pero la relevancia de la participación de este Ministerio en la gestión del MRR no sólo deriva del volumen de financiación a través del PRTR destinada a inversiones de Mitma (que le configura como Departamento con mayor dotación de fondos procedentes del MRR) sino también del conjunto de reformas comprometidas por el Gobierno de España con la UE en el ámbito de competencias del Departamento, entre las que cabe mencionar la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada; la Estrategia indicativa ferroviaria; la Ley de movilidad sostenible; la Agenda urbana española; la implementación de la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética



en el sector de la edificación en España (ERESEE) y su plan de acción; el proyecto de ley por el derecho a la vivienda; y, por último, el proyecto de ley de calidad de la arquitectura.

La ejecución del MRR y la valoración de los resultados que alcance nuestro país (cuantitativos y cualitativos) no puede ser entendida sin tener en consideración el cambio cultural que supone el sistema de financiación establecido por la normativa comunitaria sobre la materia: el MRR es un instrumento de gestión directa por parte de la Unión, que efectuará los correspondientes desembolsos a favor de cada Estado miembro, única y exclusivamente tras la verificación del cumplimiento por el mismo de una serie de hitos (cualitativos) y objetivos (cuantitativos) que han sido previamente pactados con la UE e instrumentados por el Consejo de la Unión por medio de una Decisión de ejecución (*Council Implementing Decision* o CID, por sus siglas en inglés).

El Reglamento UE MRR, en su artículo 2, define los hitos y objetivos (H/O) como las medidas de progresión hacia la consecución de una reforma o una inversión, considerándose que los hitos constituyen logros cualitativos y los objetivos constituyen logros cuantitativos. En el caso de nuestro país, los denominados H/O CID figuran en el

Anexo I de la Decisión de ejecución de 13 de julio de 2021 del Consejo, relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación y Resiliencia de España, cuyo cumplimiento debe acreditar España en los plazos establecidos en la misma Decisión para recibir los correspondientes desembolsos.

Del total de 416 H/O CID a cumplir y acreditar por el Gobierno de España ante la Comisión Europea, Mitma asume la responsabilidad de 50, lo que representa un 12 % del total, a lo que hay que añadir la responsabilidad compartida por Mitma en el cumplimiento del objetivo CID 292, establecido en relación con la inversión 3 del componente 19.

Por su parte, el Acuerdo operativo firmado entre la Comisión y España, (aprobado por Decisión de la Comisión de 29 de octubre de 2021) incluye un Anexo II que especifica los acuerdos y el calendario para monitorizar la aplicación de 132 de los 416 H/O CID comprometidos por nuestro país (los denominados H/O OAs). Mitma asume la responsabilidad de 22 de los 132 H/O OAs (16,67 % del total), sin incluir su responsabilidad en el objetivo CID 292, respecto al cual se han marcado dos objetivos OAs.

En resumen, Mitma es el departamento ministerial con mayor volumen de financiación del MRR a gestionar (24,14 % del total), y asume la responsabilidad del



cumplimiento de un total de 50 H/O CID (12 % del total), 22 de los cuales están incluidos en la monitorización establecida por el Anexo II del Acuerdo operativo (16,67 % del total de H/O incluidos en la monitorización).

Sin perjuicio de ello, y en paralelo al cambio cultural que supone el seguimiento de la ejecución de políticas públicas y actuaciones administrativas en base al mencionado sistema de hitos y objetivos, la normativa de la UE sobre el MRR, así como la interna que la complementa, conjuga la importancia dada a dicha cuestión con un nivel de exigencia máximo respecto al sistema de controles y garantías destinado a garantizar la ausencia de fraude, corrupción y conflicto de intereses en la gestión de los fondos del MRR asignados a España, con un firme compromiso en el cumplimiento de las normas jurídicas, éticas y morales sobre la materia, así como con la definitiva implantación de una gestión administrativa basada en los principios de integridad, objetividad y honestidad.

Exigencia de un plan de medidas antifraude como mecanismo ex novo y adicional de control

La clave de bóveda de la normativa del MRR en la lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses es el artículo 22 del Reglamento UE MRR, que dispone que:

“Al ejecutar el Mecanismo, **los Estados miembros**, en su condición de beneficiarios o prestatarios de fondos en el marco del Mecanismo, **adoptarán todas las medidas adecuadas para proteger los intereses financieros de la Unión** y para velar por que la utilización de los fondos en relación con las medidas financiadas por el Mecanismo **se ajuste al Derecho aplicable de la Unión y nacional, en particular en lo que se refiere a la prevención, detección y corrección del fraude, la corrup-**



Exigencia máxima en el sistema de controles destinado a la lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses.

ción y los conflictos de intereses.

A tal efecto, los Estados miembros **establecerán un sistema de control interno eficaz y eficiente y recuperarán los importes abonados erróneamente o utilizados de modo incorrecto.** Los Estados miembros podrán recurrir a sus sistemas nacionales habituales de gestión presupuestaria”.

Se establece, por tanto, una obligación concreta en la protección de los intereses financieros de la Unión, en la que se destacan cuatro riesgos específicos contra los que los Estados miembros deben tomar las medidas adecuadas: el fraude, la corrupción, el conflicto de intereses y la doble financiación.

Por lo que respecta a la normativa nacional, el contenido del artículo 22 del Reglamento UE MRR ha tenido desarrollo específico a través de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del PRTR, y, concretamente, por su artículo 6, relativo al refuerzo de los mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses, donde se establece que:

“Toda entidad, decisora o ejecutora, que participe en la ejecución de las medidas del PRTR **deberá disponer de un «Plan de medidas antifraude»** que le permita garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos correspondientes se han utilizado de conformidad con las normas aplicables, en particular, en lo que se refiere a la preven-



ción, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses”.

Según ese mismo artículo, se configuran como actuaciones obligatorias para los órganos gestores la evaluación de riesgos de fraude, la cumplimentación de la Declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI) y la disponibilidad de un procedimiento para abordar eventuales conflictos de intereses.

Establecido lo anterior, la cultura administrativa impulsada desde hace años en Mitma hace que la adopción de un “Plan de medidas antifraude PRTR” sea entendida no solamente como respuesta a la obligación de contar con una herramienta para planificar las actuaciones para prevenir, detectar y responder a los riesgos de fraude, corrupción y conflicto de intereses en la gestión de los fondos del PRTR asignados a Mitma, sino como una excelente oportunidad para incorporar a un documento estratégico específico la gestión destinada a luchar contra estos riesgos en el Departamento.

En coherencia con el nivel de responsabilidad ya descrito en cuanto al importe

a ejecutar, los H/O CID e H/O OA que se deben cumplir y las reformas estructurales con las que Mitma participa en la ejecución del PRTR, nuestro Departamento está doblemente obligado a la adopción de un plan de medidas antifraude en los términos señalados en el artículo 6 de la citada orden ministerial, al reunir al mismo tiempo la condición de “Entidad decisora” y “Entidad ejecutora” del PRTR de acuerdo a las definiciones incluidas en el glosario de términos anexo a la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre².

En cumplimiento de las previsiones anteriores, Mitma aprobó por Resolución del Subsecretario, de 15 de marzo de 2022, el **Plan de medidas antifraude del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, en su condición de entidad decisora en relación con las medidas de su competencia incluidas en los componentes 1, 2 y 6 del PRTR, así como de entidad ejecutora, en su caso.

Con este Plan de medidas antifraude, Mitma persigue sumar a las ya existentes, nuevas medidas eficaces y proporcionadas de lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses, a

través de un planteamiento proactivo, estructurado y específico, con objeto de minimizar el riesgo de aparición de los mismos, reforzar los sistemas de detección de los casos que puedan darse y, finalmente, corregir los casos que se detecten.

En la búsqueda de estos objetivos, el Plan recoge un abanico de actuaciones actualmente en fase de desarrollo e implantación en el Ministerio con una doble finalidad:

- Reforzar la concienciación sobre la importancia de la lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses y el conocimiento de qué constituye o puede ser indicio de fraude, corrupción y conflicto de intereses, para evitar la aparición o la no detección de supuestos por simple desconocimiento.
- Establecer las medidas e instrumentos organizativos que complementarán los procesos, sistemas y herramientas ya existentes en el Departamento para los mismos objetivos de prevención y, en su caso, detección y corrección.

Ventana de oportunidad: la importancia del control en la gestión de fondos públicos

Como se ha señalado anteriormente, el espíritu con el que Mitma ha elaborado y está implementado el Plan de medidas antifraude trasciende el cumplimiento de la normativa aplicable, para afrontar la cuestión como un refuerzo de la cultura ética de la organización, en línea con la concienciación general sobre el riesgo inherente al volumen de financiación a recibir por nuestro país para la ejecución del PRTR en términos de fraude, corrupción y conflicto de intereses.

Así, el Plan ha sido concebido como una herramienta de planificación de la actuación del Departamento en la gestión de fondos del MRR, contando con un cronograma de desarrollo de sus principales hitos, de cara a asegurar que su elaboración y aprobación es seguida por su aplicación efectiva.

Gobernanza antifraude en Mitma

Como se ha señalado, el Plan de medidas antifraude implica reforzar las actuaciones de sensibilización y formación en materia de lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses, así como sumar a los ya existentes, nuevos controles internos respecto a la gestión de fondos del MRR por parte de Mitma, orientados a mejorar la capacidad del Departamento en la detección de los eventuales casos de fraude, corrupción o conflicto de interés que pudieran darse, y en su caso, a su corrección.

Desde el punto de vista organizativo, dicho refuerzo conlleva una doble línea de actuación: de una parte, la creación de un nuevo órgano colegiado de naturaleza intraministerial con visión estratégica y, de otra, la atribución de las funciones de control interno previstas en el propio Plan a una unidad específica del Departamento.

Así, en primer lugar, el Plan prevé la creación un **comité antifraude** como órgano responsable del seguimiento, evaluación, revisión y, en su caso, actualización del Plan, para una mejor defensa contra los posibles casos de fraude, corrupción, conflicto de intereses o potenciales irregularidades. El comité nace con vocación de permanencia vinculada a la aplicación del Plan de medidas antifraude que finalizaría tras la recepción de fondos del MRR prevista, de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable y previa acreditación del cumplimiento de los correspondientes hitos y objetivos, no más tarde del 31 de diciembre de 2026. Estando prevista la vigencia del Plan, al menos, hasta la fecha mencionada, el comité antifraude, concluida la ejecución de las actuaciones sujetas al Plan y realizadas las tareas *ex post* que procedan en el marco del mismo, cesará en su actividad.

Dada su función de seguimiento y control de la actuación de órganos administrativos, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 40/2015, de

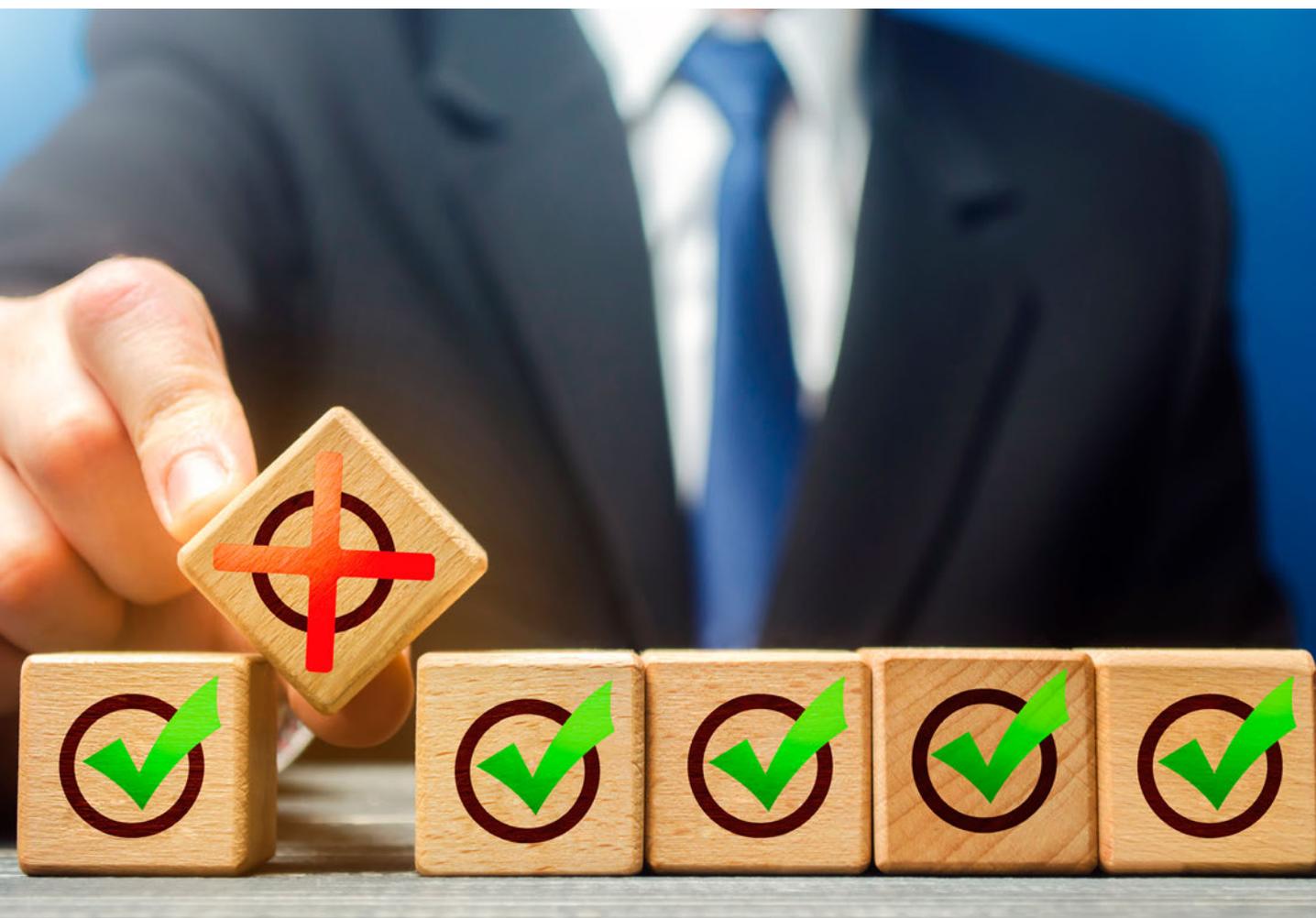
1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el comité antifraude ha de tener condición de órgano colegiado, creándose por orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En cuanto a su composición, será presidido por la persona titular de la Dirección General de Organización e Inspección y lo integrarán representantes de las unidades cuya gestión repercute con carácter general en la ejecución del PRTR por parte de Mitma, los representantes de los órganos gestores que sean convocados, en función de los temas a tratar en cada reunión y la persona responsable de la unidad del Ministerio que asume las funciones de control interno prevista en el Plan. Asimismo, formarán parte del comité, en calidad de asesores, representantes de la abogacía del Estado y de la intervención delegada en el

Departamento, en este último caso, siempre que la participación en la reunión del comité antifraude de que se trate no suponga merma de su ejercicio independiente de las funciones de control.

Las principales competencias atribuidas al comité son las de velar por la adecuada implantación del Plan de medidas antifraude, realizar el seguimiento del mismo, así como supervisar el Plan de control interno a través del cual se implementarán en la práctica las previsiones del Plan de medidas antifraude. La elaboración del Plan de control interno corresponde a la Unidad que tiene atribuidas las funciones de dicha naturaleza, y su aprobación a la persona titular de la Dirección General de Organización e Inspección.

En segundo lugar, desde el punto de vista organizativo, el Plan de medidas



antifraude establece que las funciones de control interno a realizar en su cumplimiento sean atribuidas a una Unidad específica, función que desempeña la Subdirección General de Inspección de los Servicios e Información al Ciudadano de la Dirección General de Organización e Inspección³.

Entre las funciones asignadas a esta Unidad destaca la elaboración y ejecución de un plan de control interno (previa evaluación del riesgo de fraude, corrupción o conflicto de intereses existente en la gestión de fondos MRR por el Departamento), que comprenderá la comprobación y análisis de expedientes considerados de riesgo; la elaboración de los modelos de documentos necesarios para la prevención, detección, corrección y persecución de dichos fraude, corrupción y conflicto de intereses; y, respecto a los ámbitos de gestión con elevada carga de trabajo por razón del número de expedientes o características de los procedimientos, la definición de un sistema de muestreo, priorizando

riesgos, y los criterios para su modificación o ampliación.

En definitiva, la nueva estructura organizativa establecida para la aplicación del Plan de medidas antifraude no sólo supone un refuerzo de recursos, sino que permite abordar el proceso con una separación de funciones, asumiendo el comité antifraude las funciones de carácter estratégico sobre la materia, mientras la Unidad de control interno centraliza la implementación del Plan y de las medidas que ésta conlleva. Así mismo, la Unidad elevará propuestas al comité antifraude, facilitando la toma de decisiones por parte de éste.

Estructura y objetivos del Plan de medidas antifraude en Mitma

El Plan comienza con una declaración institucional del Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la que se manifiesta al más alto nivel en la gestión de los fondos del PRTR el compromiso de Mitma en la lucha contra



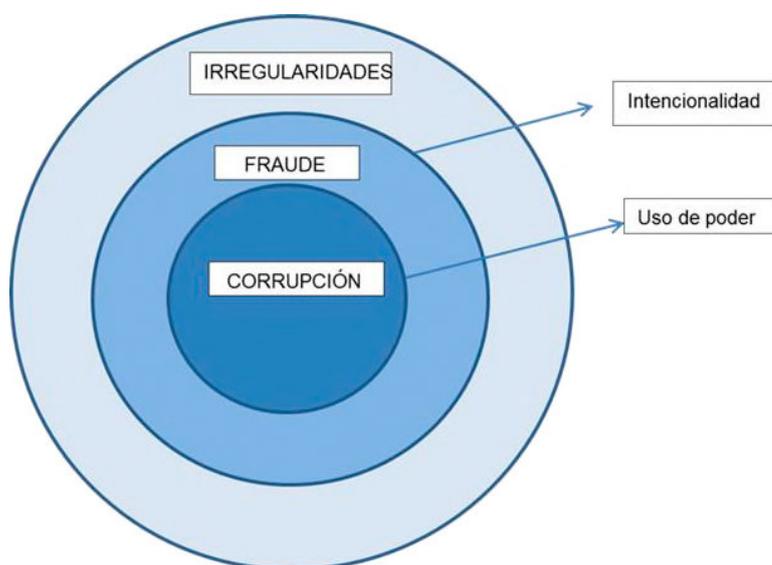
Fuente: Tribunal de cuentas europeo, a partir del marco del Comité de organizaciones patrocinadoras de la comisión Treadway (COSO).

el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses.

A partir de ello, el Plan aborda el marco jurídico del que resulta y a cuyo cumplimiento responde; su objeto y las definiciones de sus conceptos clave; sus ámbitos subjetivo y objetivo; la estructura organizativa en torno a la cual se articula la ejecución del Plan; los instrumentos para evitar el fraude (descritos a lo largo de las fases del ciclo antifraude: prevención, detección, corrección y persecución); y prevé la forma de su propia revisión y actualización.

El Plan prevé, igualmente, la realización de una evaluación de riesgo, impacto y probabilidad de riesgo de fraude en los procesos clave, que deberá realizarse con carácter previo y repetirse anualmente y/o en caso de concurrencia de cualquiera de los tres riesgos o de cambios significativos que afecten a la actuación de Mitma en la gestión de fondos PRTR; y el establecimiento de medidas preventivas adecuadas y proporcionadas, así como de medidas de detección ajustadas a las señales de alerta (“banderas rojas”) determinadas en el Plan, que serán objeto de revisión a partir de las sucesivas evaluaciones del riesgo, y de medidas de corrección en caso de actualización de alguno de los riesgos.

En sus anexos, el Plan incluye, desglosado por componente, medidas y proyectos en relación con el cual tienen competencias, los órganos destinatarios del mismo (responsables, órganos gestores y unidad de control, así como, en el caso de las inversiones, unidad de pago); un código de conducta (germen del Código de conducta ética del que, en cumplimiento del Plan, se dotará a Mitma en el segundo semestre de 2022); los aspectos relacionados con la prevención, detección y gestión del conflicto de intereses; el modelo de Declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI) a utilizar; las principales conclusiones en materia de conflicto de intereses, fraude y corrupción de auditorías ya realizadas a Mitma; las mencionadas señales de



Documento estratégico que planifica y orienta actuaciones, multiplicando el potencial individual de cada una de ellas.

alerta/banderas rojas de posible existencia de fraude, corrupción o conflicto de intereses; el formulario de comunicación de procedimientos sancionadores; y el formulario de denuncia ante la Fiscalía europea.

El Plan de medidas antifraude ha sido elaborado de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, que manda su aprobación por toda entidad decisora o ejecutora del PRTR, y su contenido ha sido diseñado en seguimiento de las recomendaciones contenidas en la *Guía de orientaciones para el refuerzo de los mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses*, de la Secretaría General de Fondos Europeos (de 24 de enero de 2022) y de la *Guía para la aplicación de*

medidas antifraude en la ejecución del PRTR del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude de la Intervención General de la Administración del Estado (de 24 de febrero de 2022).

Conclusiones

La elaboración, aprobación e implementación del Plan de medidas antifraude es un proceso novedoso, que supone un punto de inflexión en las tradicionales formas de gestión y control de los órganos administrativos, para que la lucha contra el fraude, la corrupción y el conflicto de intereses se articule no solo en base a una normativa a cumplir y múltiples actuaciones y sistemas administrativos dirigidos a su cumplimiento, sino también mediante un documento de carácter estratégico, que planifica y orienta dichas actuaciones, ejerciendo en este sentido un claro efecto multiplicador del potencial que cada una de las mismas podría alcanzar individualmente.

La excepcionalidad de la situación provocada por la pandemia y el esfuerzo que la respuesta financiera de la Unión Europea ya descrita exige, obliga, sin duda, a contar con unos mecanismos reforzados de control para garantizar la eficiencia y la pulcritud en la ejecución de las medidas e inversiones financiadas por los diferentes instrumentos del programa NextGenerationEU.

En definitiva, con este Plan de medidas antifraude, Mitma da un paso adelante en el reforzamiento de una cultura de ética e integridad en la gestión de los fondos públicos acorde a la responsabilidad que los poderes públicos de todos los Estados miembros de la UE tenemos frente a la ciudadanía, empresas e instituciones en un momento de encrucijada histórica como el presente.

Referencias-Bibliografía

Resolución del Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 15 de marzo de 2022, por la que se aprueba el Plan de medidas antifraude

en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Plan de medidas antifraude en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aprobado por Resolución del Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 15 de marzo de 2022.

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España.

Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda.

Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el MRR.

Reglamento (CE, Euratom) nº 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas.

Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (Reglamento financiero).

Directiva (UE) 2017/1371, sobre la lucha contra el fraude que afecta a los intereses financieros de la Unión (Directiva PIF).

Recomendaciones del Consejo de la OCDE sobre integridad pública.

Guía de orientaciones para el refuerzo de los mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses de la Secretaría General de Fondos Europeos, de 24 de enero de 2022.

Guía para la aplicación de medidas antifraude en la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude, de 24 de febrero de 2022.

Notas

1 Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

2 Entidad decisora es toda "Entidad con dotación presupuestaria en el PRTR, a la que le corresponde la responsabilidad de la planificación y seguimiento de las reformas e inversiones, así como del cumplimiento de los hitos y objetivos de las mismas. Las entidades decisoras son los departamentos ministeriales, responsables de componentes. Para un mismo componente, se establecen tantas entidades decisoras como departamentos ministeriales responsables existan".

Entidad ejecutora es toda "entidad a la que le corresponde, en el ámbito de sus competencias, la ejecución de los proyectos o subproyectos de las correspondientes reformas e inversiones, bajo los criterios y directrices de la entidad decisora. Las entidades ejecutoras de proyectos son los departamentos ministeriales y entidades de la Administración General del Estado (AGE) y en el caso de subproyectos son departamentos ministeriales, entidades de la AGE, de las administraciones autonómica y local y otros participantes del sector público".

3 De acuerdo con lo previsto en el *Real Decreto 308/2022, de 3 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda.* ★

