



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 1.10.2003
COM(2003) 564 final

2001/0229 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la propuesta modificada de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias
para el desarrollo de la red transeuropea de transporte**

(presentada por la Comisión de conformidad con el apartado 2 del artículo 250 del
Tratado CE)

{ SEC(2003) 1060 }

Índice

1.	Introducción y resumen.....	3
2.	Proyectos prioritarios para la Unión ampliada.....	4
2.1.	Una metodología selectiva	5
2.2.	Un número limitado de nuevos proyectos.....	5
2.3.	Declaración de interés europeo	6
3.	Mecanismo de apoyo a las autopistas del mar	7
4.	Una coordinación reforzada entre Estados miembros.....	9
4.1.	Coordinadores europeos por proyecto o grupo de proyectos.....	10
4.2.	Procedimientos coordinados previos a la autorización de obras de construcción	11
5.	Elementos del análisis de impacto	13
5.1.	Financiación	13
5.2.	Impacto económico, social y medioambiental	15
5.3.	Consulta externa.....	16

1. INTRODUCCIÓN Y RESUMEN

Un red de transporte verdaderamente transeuropea favorece la dinámica del mercado interior, mejora la cohesión territorial y, por ende, la competitividad y el potencial de crecimiento de la Unión Europea. Su extensión a los futuros Estados miembros contribuye al éxito de la ampliación y constituye una nueva oportunidad para reducir la congestión en los grandes ejes y fomentar la intermodalidad en una Europa ampliada, condición para un desarrollo sostenible de los transportes.

Para promover el desarrollo de esa red en torno a proyectos con una dimensión europea evidente, la Comisión propuso, el 2 de octubre de 2001, una modificación de la Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹. Durante la sesión plenaria de 30 de mayo de 2002, el Parlamento Europeo aprobó, con algunas enmiendas, los principales elementos de la propuesta y, en particular, la inclusión de seis proyectos prioritarios con gran valor añadido europeo. En setiembre de 2002, la Comisión transmitió al Parlamento y al Consejo una propuesta modificada en la que se indicaban las enmiendas del Parlamento cuya inserción consideraba conveniente².

El Consejo no pudo adoptar esa propuesta. En el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de 2001, la Comisión señalaba la necesidad de completar la primera propuesta para proseguir el esfuerzo de concentración en proyectos prioritarios con vistas a la Unión ampliada.

A tal fin, la Comisión creó un Grupo de alto nivel, presidido por el Sr. Van Miert y compuesto por expertos designados por los ministros de transportes de los Estados miembros actuales y futuros, y por representantes del Banco Europeo de Inversiones. El informe del Grupo se remitió a la Comisión el 30 de junio de 2003 y su publicación fue inmediata³.

Una vez examinadas las recomendaciones del Grupo y las observaciones recibidas tras la publicación del informe, la Comisión considera que nuevos elementos justifican completar la propuesta modificada, transmitida en setiembre de 2002. Este complemento de propuesta modificada tiene por objeto facilitar la consecución de un acuerdo en el seno del Consejo y del Parlamento Europeo a fin de alcanzar los objetivos fijados por el Consejo Europeo de adoptar rápidamente las nuevas orientaciones, que incluyen nuevos proyectos prioritarios en los Alpes, los Pirineos y el Mar Báltico. Las nuevas modificaciones propuestas:

- Completan la lista de proyectos prioritarios propuesta en 2001 con nuevos proyectos seleccionados por el Grupo, en particular mediante nuevas formas de apoyo al desarrollo de proyectos transnacionales de autopistas del mar.
- Conceden una etiqueta de interés europeo a tales proyectos, lo que les permite acceder con carácter prioritario a los recursos comunitarios disponibles en el

¹ COM(2001) 544.

² COM(2002) 542.

³ Véase http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

marco de las normas aplicables a los instrumentos financieros comunitarios consagrados a las redes. Esta etiqueta prevé asimismo la posibilidad de que, antes de autorizar la ejecución de las obras, los Estados miembros recurran a procedimientos coordinados de evaluación y consulta pública, o a un estudio transnacional común en el caso de ciertos tramos transfronterizos.

- Introducen un mecanismo para aumentar la coordinación operativa y financiera de los Estados miembros respecto a ciertos proyectos o grupos de proyectos declarados de interés europeo, mediante la designación de «coordinadores europeos».
- Sitúan en 2020 el horizonte para la realización de la red transeuropea, dado el período transcurrido desde la propuesta inicial presentada en octubre de 2001 y el tiempo necesario para construir infraestructuras de transporte.

La Comisión subraya que este complemento de propuesta se presenta al mismo tiempo que una propuesta destinada a modificar el Reglamento (CE) n° 2236/95 a fin de que los tramos transfronterizos de los proyectos declarados de interés europeo, indicados en la presente propuesta, puedan beneficiarse de una cofinanciación comunitaria que ascendería al 30 % del coste de los proyectos.

Estas dos propuestas se inscriben en el marco de la Iniciativa para el Crecimiento y el Empleo anunciada por la Comisión en julio de 2003. En efecto, la propuesta de Decisión prevé inversiones en proyectos de interés europeo del orden de 220 000 millones de euros de aquí a 2020, de los que podrían movilizarse 80 000 millones de euros de aquí a 2006 para estimular la economía, de una manera eficaz y rápida, si existe la voluntad política para ello. Al proponer otras inversiones a más largo plazo que pueden mejorar el potencial de crecimiento futuro, permite que los inversores, tanto públicos como privados, prevean su aportación. Se realiza un primer informe intermedio sobre la Iniciativa para el Crecimiento al mismo tiempo que estas propuestas con vistas al Consejo Europeo de octubre; el análisis detallado de las inversiones prioritarias y de su calendario con arreglo a esa iniciativa se presentará al Consejo Europeo de diciembre de 2003, sobre la base de los trabajos conjuntos de la Comisión y del Banco Europeo de Inversiones. Dado que el desarrollo de la red transeuropea constituye una de las piedras angulares de tal iniciativa, estas dos propuestas, junto con la presentada el 23 de julio de 2003 relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados (Directiva «euroviñeta»), constituyen, por tanto, elementos fundamentales del dispositivo que debe establecerse.

2. PROYECTOS PRIORITARIOS PARA LA UNIÓN AMPLIADA

Le red transeuropea se compone de numerosos proyectos de interés común. Algunos proyectos se distinguen, sin embargo, por su dimensión europea, bien por su envergadura, bien por su papel a la hora de incrementar los intercambios transnacionales, así como por contribuir de forma notable a la cohesión territorial y a la concentración de los flujos en los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

Resulta necesario un esfuerzo especial de la Comunidad para coordinar y, llegado el caso, apoyar financieramente la realización de tales proyectos a fin de garantizar un

desarrollo coherente de la red y promover una visión común de sus ejes principales entre las autoridades nacionales y regionales, y los operadores implicados, cada uno a su nivel, en la red transeuropea. Este es el objetivo de la etiqueta «proyecto prioritario».

2.1. Una metodología selectiva

Resulta indispensable una metodología rigurosa y clara para realizar una selección de los proyectos prioritarios. El Grupo de alto nivel estableció una metodología en dos etapas, cuyos detalles figuran en su informe. Estas etapas son las siguientes:

- La primera tiene por objeto garantizar la coherencia general de los proyectos, su madurez y el compromiso de los Estados miembros interesados en su realización. Este último elemento es especialmente importante dada la magnitud de las repercusiones territoriales y financieras para los Estados miembros en los que se realizan tales proyectos.
- En la segunda, se evalúa la contribución de los proyectos a la consecución de tres objetivos políticos esenciales de la Comunidad: su valor añadido para facilitar la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, su contribución a la cohesión territorial y su aportación al desarrollo sostenible de los transportes.

Esta metodología ha demostrado su eficacia en el marco del Grupo de alto nivel. La presente propuesta la introduce, por tanto, en el artículo 19.

Los proyectos prioritarios cuyas obras se inicien antes de 2010 se adoptarán tras el examen de esos criterios en el marco de la presente Decisión y, por tanto, por codecisión del Parlamento Europeo y del Consejo a propuesta de la Comisión, según el procedimiento contemplado en el artículo 251 del Tratado.

2.2. Un número limitado de nuevos proyectos

El Grupo de alto nivel aplicó la metodología examinando un centenar de proyectos. Con el acuerdo de la gran mayoría de sus miembros, seleccionó un número limitado de nuevos proyectos prioritarios cuyas obras deberían poder comenzar antes de 2010 (lista 1 del informe del Grupo). Asimismo confirmó el interés de los proyectos avalados en los Consejos Europeos de Essen y Dublín (lista 0 del informe del Grupo).

La Comisión examinó los resultados de tales trabajos y, basándose en el informe del Grupo de alto nivel, organizó una consulta pública (véase el capítulo 4). Este proceso no aportó elementos nuevos que pudieran cuestionar la selección realizada por el Grupo, teniendo en cuenta que:

- La inclusión de un proyecto en la lista de proyectos prioritarios no prejuzga la variante seleccionada tras los procedimientos de evaluación de impacto ambiental. La Comisión vela además por que los Estados miembros apliquen correctamente las directivas correspondientes. En el caso de los países candidatos, la Comisión considera que los requisitos mínimos previstos por esas directivas deben aplicarse a los proyectos de la red transeuropea, incluidos los prioritarios. Por consiguiente, las eventuales ayudas comunitarias

concedidas están condicionadas en la práctica al cumplimiento de tales requisitos.

- La inclusión de un proyecto en la lista de proyectos prioritarios no prejuzga su admisibilidad a una eventual financiación comunitaria. En efecto, los proyectos prioritarios se componen de grupos de proyectos situados en un mismo eje. La subvencionabilidad de los diferentes elementos, correspondientes cada uno a una serie de tareas económicamente indivisibles con objetivos claramente establecidos, depende, entre otras cosas, de la confirmación de su viabilidad económica potencial.

Además de los proyectos prioritarios presentados por la Comisión en octubre de 2001 y aprobados por el Parlamento Europeo en primera lectura el 30 de mayo de 2002, la Comisión propone, pues, como nuevos proyectos prioritarios del Anexo III todos los proyectos incluidos en la lista 1 del informe del Grupo de alto nivel tras la aplicación del método arriba mencionado.

Además, la Comisión considera que tres proyectos ferroviarios (n^{os} 27, 28 y 29), analizados exhaustivamente por el Grupo, pero no seleccionados, satisfacen los criterios exigidos y merecen incluirse en la lista del Anexo III, habida cuenta del compromiso claro de los Estados interesados y su valor añadido europeo. Tras la presentación del informe del Grupo, la Comisión recibió pruebas sólidas, al más alto nivel político, del compromiso de los Estados miembros interesados respecto al inicio de las obras antes de 2010.

A fin de facilitar la cooperación en cuanto a su seguimiento, los nuevos proyectos se reagrupan con arreglo a los principales ejes que enlazan las capitales de la Unión ampliada o que prolongan proyectos ya propuestos en octubre de 2001.

Este Anexo incluye, por tanto, proyectos situados en el territorio de Estados que van a adherirse próximamente a la Unión. En efecto, conviene recordar que los tratados de adhesión incorporan a las orientaciones la red de estos Estados, sobre todo en los mapas del Anexo I, pero no determinan proyectos prioritarios en esos Estados.

2.3. Declaración de interés europeo

La experiencia demuestra que los proyectos prioritarios se enfrentan a una serie de problemas relacionados con la falta de financiación, con la organización de la coordinación entre Estados miembros, necesaria dada su dimensión transnacional, o incluso con la compartimentación de los procedimientos de autorización de las obras de construcción.

Para solucionar estos problemas, en la presente Decisión los proyectos prioritarios se declaran de interés europeo. En el Libro Blanco sobre la política europea de transportes, la Comisión ya exponía la idea de un concepto de declaración de interés europeo *«si una infraestructura se considera estratégica para el buen funcionamiento del mercado interior y la descongestión y no presenta el mismo interés a escala nacional o local»*. El artículo 19 *bis* precisa los efectos derivados de tal declaración:

1. Conviene garantizar que la Comunidad traduzca en hechos las prioridades seleccionadas. Las ayudas concedidas con arreglo a las redes transeuropeas, al

Fondo de Cohesión y al instrumento de política estructural de preadhesión deben centrarse en esos proyectos, respetando al mismo tiempo las normas y criterios característicos de cada uno de ellos⁴.

2. Visto el impacto negativo que pueden tener los retrasos o el abandono de ciertos tramos sobre la rentabilidad de las obras efectuadas por otros Estados miembros en un mismo eje y sobre los intereses financieros de la Comunidad, conviene introducir un mecanismo que estimule a los Estados miembros a cumplir los plazos acordados en la Decisión sobre las orientaciones. El artículo 19 *bis* introduce, por tanto, la posibilidad de que la Comisión decida retirar la calificación de proyecto de interés europeo en caso de retrasos, una vez recabados los motivos de los Estados afectados respecto a tales retrasos.
3. Para facilitar futuras revisiones de las orientaciones y, eventualmente, de la lista de proyectos prioritarios, así como mejorar los procedimientos de evaluación de los proyectos, el artículo 19 *bis* introduce nuevas disposiciones con objeto de que los Estados miembros realicen evaluaciones *a posteriori* de cada proyecto prioritario y remitan los resultados a la Comisión.
4. Considerando el riesgo de que se planteen problemas relacionados con la compartimentación de los procedimientos nacionales de evaluación y consulta pública entre Estados miembros, previos a la autorización de obras de construcción, se les invita a establecer procedimientos coordinados e incluso procedimientos únicos en el caso de los tramos transfronterizos (véase el capítulo 4).

Por último, la propuesta paralela destinada a modificar el Reglamento (CE) nº 2236/95 permite, en el caso de los tramos transfronterizos de proyectos declarados de interés europeo incluidos en la presente propuesta, un porcentaje de cofinanciación comunitaria del 30 % como máximo del coste de los proyectos. El Anexo III de la presente Decisión precisa, a título indicativo, los tramos transfronterizos que pueden optar en concreto a ese tipo de ayuda reforzada.

3. MECANISMO DE APOYO A LAS AUTOPISTAS DEL MAR

El nuevo Anexo III incluye, entre sus proyectos, el desarrollo de «autopistas del mar». El objetivo es conceder, dentro de la red transeuropea, la misma importancia al lanzamiento de líneas marítimas transnacionales que a las autopistas o los ferrocarriles, con objeto de conectar mejor los países aislados por barreras naturales, así como los países insulares, y otros países periféricos.

El informe del Grupo de alto nivel propone una serie de medidas que podrían impulsar el desarrollo de tales líneas, reagrupando las mercancías en algunas rutas marítimas a partir de un número limitado de puertos a fin de incrementar la viabilidad potencial de las líneas marítimas. Estas medidas incluyen lo siguiente:

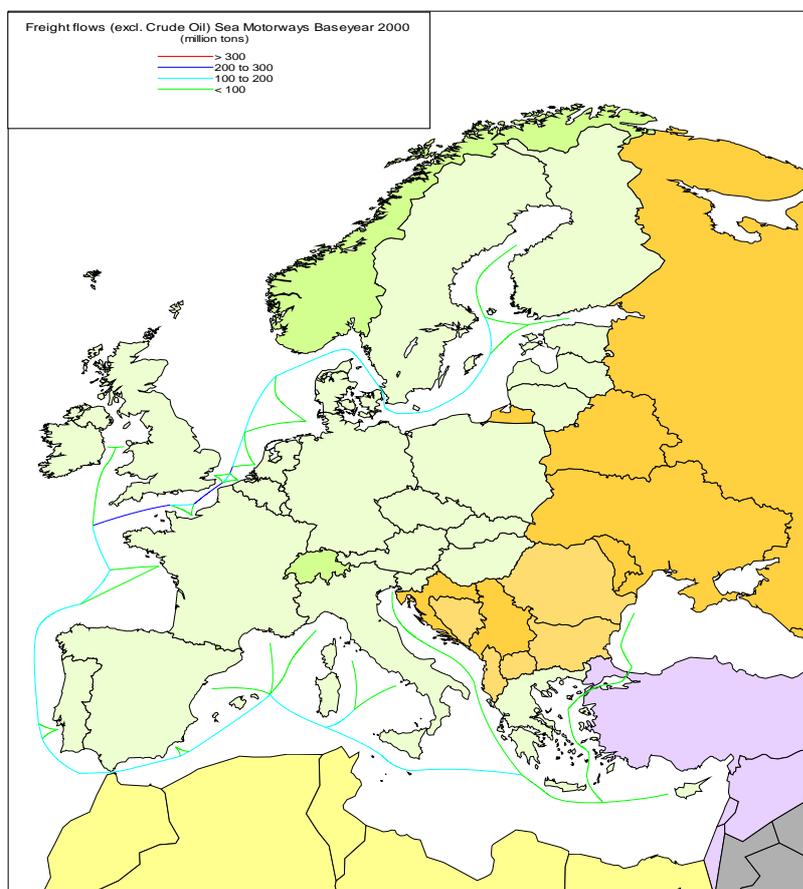
- la simplificación de los controles aduaneros y administrativos, como ocurre ya en el paso de las fronteras intracomunitarias en las autopistas europeas y el

⁴ El Grupo de alto nivel preconizó concentrar la financiación comunitaria en los proyectos prioritarios con arreglo a los diferentes instrumentos financieros existentes.

establecimiento de un sistema de declaración electrónica para las autoridades portuarias⁵;

- instalaciones portuarias reservadas preferentemente a esta actividad (terminales de transbordo rodado, equipamiento logístico, plazas de estacionamiento, instalaciones para los camioneros y acceso directos a los puertos (incluido un acceso ferroviario libre));
- una navegabilidad a lo largo de todo el año, en particular el acceso al Mar Báltico en invierno.

El mapa que viene a continuación, con el volumen de mercancías (salvo petróleo) transportado en las regiones marítimas que figuran en el Anexo III, ilustra el potencial de concentración.



En la práctica, los incentivos al desarrollo de nuevas conexiones marítimas transnacionales deberían consistir en acompañar o subvencionar las medidas complementarias arriba descritas, en particular la concesión de ayudas para la creación de nuevos servicios.

⁵ Previsto en el artículo 15 de la Decisión de 1996.

Además de las acciones ya emprendidas con arreglo al programa Marco Polo, el nuevo artículo 12 *bis* integra las disposiciones jurídicas necesarias para garantizar, en el marco de la red transeuropea, ayudas comunitarias a tales incentivos.

El procedimiento propuesto para determinar los proyectos que pueden optar a tales ayudas pretende evitar distorsiones de la competencia. Los proyectos deben incluir dos Estados miembros y asociar financiación pública y privada según un procedimiento que garantice que las ayudas de los presupuestos nacionales, eventualmente con el apoyo comunitario, se conceden mediante concurso. En la práctica, el procedimiento propuesto consta de varias etapas:

1. Para poder optar a la calificación de proyectos de interés común, los proyectos deberán proponerlos al menos dos Estados miembros, destinarse a la puesta en marcha de nuevas líneas regulares entre dos Estados miembros, afectar al mínimo necesario de puertos y disminuir la saturación del tráfico rodado en los ejes principales o, en el caso de Estados miembros periféricos o insulares, mejorar su accesibilidad.
2. Los Estados miembros interesados establecen en común un procedimiento de licitación (convocatoria de propuestas) para la concesión de subvenciones públicas a paquetes de medidas que incluyan infraestructuras de acceso y portuarias, sistemas electrónicos de gestión o ayudas al servicio, y que mejoren la viabilidad económica de las líneas nuevas.
3. La etapa más delicada es la selección de los puertos que pueden formar parte de una autopista marítima. Si la selección resulta demasiado difícil a escala nacional, los Estados miembros interesados podrán organizar una convocatoria de propuestas dirigida tanto a los puertos como a las compañías marítimas. Así pues, los puertos se seleccionarán con arreglo a las propuestas realizadas por consorcios interesados, que reúnan al mismo tiempo empresas marítimas y autoridades portuarias. La convocatoria de propuestas no deberá precisar los puertos a que se refiere, sino diseñarse de manera que se dirija a puertos comparables para evitar que la selección de las ofertas se vea influenciada por la localización de los puertos.
4. Los proyectos seleccionados conjuntamente por dos Estados miembros, con arreglo a tales convocatorias de propuestas, los presentarán los Estados miembros interesados a la Comisión para su aprobación.
5. La Comisión, tras examinar, entre otras cosas, la compatibilidad de las ayudas previstas con las orientaciones en materia de ayudas estatales al transporte marítimo, decidirá si el proyecto puede recibir la calificación de proyecto de interés común. Una vez concedida tal calificación, los proyectos podrán optar a cofinanciación comunitaria.

4. UNA COORDINACIÓN REFORZADA ENTRE ESTADOS MIEMBROS

Además de la importancia que supone para la Comunidad orientar sus esfuerzos en proyectos con una dimensión europea especial, resulta necesaria asimismo la

coordinación de la planificación y de las inversiones de los Estados miembros para lograr un desarrollo coherente de la red transeuropea.

Los Estados miembros tienen su propia planificación, asumen la mayor parte de la financiación pública, establecen contactos con inversores privados, gestionan los complejos procedimientos administrativos previos a la autorización de obras de construcción, supervisan la adjudicación de contratos, la recepción de las obras, etc.

La compartimentación de esas tareas y la dificultad de su coordinación entre varios Estados miembros, además de la falta de financiación, ocasionan a menudo retrasos que afectan a la realización de las conexiones transnacionales, en particular en su sección transfronteriza. Por no aprovechar plenamente los efectos de escala, queda menoscabada la rentabilidad de las inversiones para la sociedad (rentabilidad socioeconómica).

Como señala la «Carta de Nápoles», elaborada el 5 de julio de 2003 tras los debates mantenidos entre ministros de transportes, la revisión de las orientaciones debería servir para introducir nuevos mecanismos de coordinación entre Estados miembros.

La Comunicación de la Comisión «*Desarrollo de la red transeuropea*»⁶ y, más recientemente, el informe del Grupo de alto nivel han examinado ya las diferentes opciones posibles de reforzar esta coordinación, tanto más difícil cuanto que los principios de territorialidad de la financiación y de control de las obras de los proyectos están sumamente afianzados. Como consecuencia de este examen, y de un intercambio de información con los Estados miembros en el Comité del artículo 18, la presente propuesta aporta dos respuestas:

4.1. Coordinadores europeos por proyecto o grupo de proyectos

La rentabilidad de las inversiones, que depende del tráfico futuro y de los rendimientos de escala, está estrechamente relacionada con el calendario de puesta en servicio de los diferentes tramos en el eje en cuestión. La experiencia demuestra que la rentabilidad socioeconómica de los grandes proyectos de la red transeuropea ha resultado decepcionante debido a los retrasos registrados en las obras de otros proyectos situados en el mismo eje transeuropeo, en particular los que se realizan en otros países. Además, ocurre con frecuencia que, al no conocer con exactitud las intenciones de sus vecinos, los Estados miembros aplazan la toma de algunas decisiones en materia de inversiones, precisamente aquellas que más valor añadido europeo podrían tener. Por consiguiente, las inversiones deben sincronizarse de la mejor manera posible a lo largo de los ejes transnacionales.

Por lo que respecta a algunos grandes proyectos declarados de interés europeo o grupos de proyectos, situados en los grandes ejes (corredores) europeos, debería poder crearse un equipo de coordinación, en el que participaría la Comunidad mientras duraran los proyectos prioritarios situados en el eje. Este planteamiento, que debe decidirse caso por caso, requerirá la cooperación de los Estados miembros interesados, objetivo del artículo 17 bis introducido en la presente propuesta.

⁶ COM(2003)132.

El artículo 155 del Tratado CE confiere a la Comisión la misión de tomar todas las medidas oportunas para fomentar la coordinación entre Estados miembros. Por consiguiente, correspondería a la Comisión nombrar a una persona, de acuerdo con los Estados miembros interesados, encargada de impulsar tal coordinación.

Ese coordinador europeo, nombrado por proyecto o por grupo de proyectos, promovería la cooperación con los usuarios y los operadores, fomentaría los proyectos en cuestión entre los inversores privados y las instituciones financieras, incluida la Comunidad, y garantizaría el seguimiento necesario para informar a la Comunidad de los progresos alcanzados con vistas a tomar, llegado el caso, las medidas necesarias para superar los problemas que pudieran plantearse. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión.

El nombramiento de coordinador europeo se realizará mediante decisiones de la Comisión, previa consulta de los Estados miembros interesados. Estas decisiones precisarán las modalidades de actuación del coordinador, que se fijarán caso por caso y, por tanto, podrán variar según las circunstancias. El nombramiento de un coordinador sigue siendo una posibilidad que sólo afectará a determinados proyectos o grupos de proyectos en función de los problemas de coordinación observados.

La Comisión tiene la intención de hacer rápidamente un balance del funcionamiento de esos coordinadores europeos. A la luz de esa experiencia, podría prever su evolución hacia una o varias estructuras comunes, responsables de la promoción de los proyectos entre los inversores privados y públicos, e incluso de la realización de los proyectos. Estas estructuras serían como las indicadas por la Comisión en su Comunicación titulada «*Desarrollo de la red transeuropea de transporte*».

4.2. Procedimientos coordinados previos a la autorización de obras de construcción

Teniendo en cuenta las dificultades que ocasiona, en el caso de determinados proyectos, la compartimentación entre Estados miembros de los procedimientos de evaluación y consulta pública previos a las autorizaciones administrativas para el inicio de un proyecto, el Grupo señaló asimismo la posibilidad de permitir un procedimiento de estudio único en varios Estados miembros, y no sólo en el Estado miembro promotor del proyecto.

Por lo que respecta a los tramos transfronterizos, que se enfrentan con frecuencia a problemas relacionados con esta compartimentación, deberían poder crearse comisiones de estudio «transnacionales», que efectúen los análisis de impacto y recaben la opinión de todas las partes interesadas en los territorios de los Estados miembros que corresponda.

La declaración de interés europeo prevista en la presente Decisión exige, por tanto, que los Estados miembros interesados establezcan procedimientos coordinados, e incluso estudios transnacionales en el caso de tramos transfronterizos, indivisibles desde el punto de vista técnico y financiero (apartados 8 a 9 del artículo 19 bis).

Estos procedimientos, basados en las directivas comunitarias en materia de evaluación de impacto ambiental, ofrecerían varias ventajas:

- Un estudio informativo coordinado o transnacional que organizará la evaluación y la consulta pública en los diferentes Estados interesados en lugar de una yuxtaposición de procedimientos nacionales no necesariamente coordinados; este presentaría en particular una ventaja clara en los casos en que se hubiera nombrado un promotor único para la construcción de una sección transfronteriza.
- Un estudio de impacto coordinado o único para el conjunto del proyecto, lo que permitirá tener en cuenta las repercusiones, positivas o negativas, no sólo en el Estado promotor del proyecto, sino en todos los Estados miembros interesados en dicho proyecto. El estudio de impacto único permitirá, entre otras cosas, comprobar con facilidad si los sistemas de gestión de tráfico y/o de señalización son idénticos o al menos interoperativos a ambos lados de la frontera.
- Un trabajo en equipo realizado por expertos independientes (responsables del estudio) de diferentes Estados miembros, a quienes correspondería redactar conjuntamente o de manera coordinada un dictamen único sobre el conjunto del trazado, pesando los pros y los contras del proyecto investigado.
- Un trato homogéneo respecto al cumplimiento de determinadas directivas comunitarias para la protección del medio ambiente (a fin de evitar que se acumulen medidas nacionales de transposición) y a la realización de la evaluación de impacto sobre el desarrollo sostenible.
- Una consulta de toda la población afectada en varios Estados miembros, de conformidad con las directivas sobre la evaluación de impacto ambiental y con la Convención de Aarhus. Así, los ciudadanos de la Unión disfrutarían de los mismos derechos en materia de información sobre un proyecto transnacional y de las mismas posibilidades de presentar observaciones sobre el proyecto en cuestión.

Los Estados miembros interesados podrán decidir, de acuerdo con las directivas comunitarias pertinentes en materia de protección del medio ambiente, desarrollar, para los proyectos declarados de interés europeo, las modalidades de los procedimientos coordinados, así como los de los estudios transnacionales en el caso de tramos transfronterizos.

Conviene subrayar que las modalidades establecidas por los Estados miembros para la consulta del público y los métodos de evaluación deberán respetar el acervo comunitario en el ámbito de las evaluaciones de impacto ambiental.

Este acervo está constituido por la Directiva nº 85/337/CE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, y sus sucesivas modificaciones⁷, la Directiva nº 92/43/CE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, la Directiva de aves, la Directiva nº 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y la Directiva

⁷ Incluida la Directiva 2003/35/CE, que incorpora las disposiciones de la Convención de Aarhus sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos ambientales.

n° 2000/60/CE por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

Estas directivas se aplican a los proyectos situados en el territorio de los Estados miembros, pero, en el caso de los proyectos transfronterizos, no prevén procedimientos específicos que coordinen o, llegado el caso, unifiquen los procedimientos y evaluaciones efectuados por los Estados miembros. La Comisión tiene previsto estudiar esta cuestión en el marco de aplicación de estas directivas y de la presente Decisión y, si resulta necesario, introducir las modificaciones adecuadas. Por consiguiente, es importante que los Estados miembros interesados informen a la Comisión de la puesta en marcha y del resultado de estos procedimientos coordinados o de estudio transnacional.

5. ELEMENTOS DEL ANÁLISIS DE IMPACTO

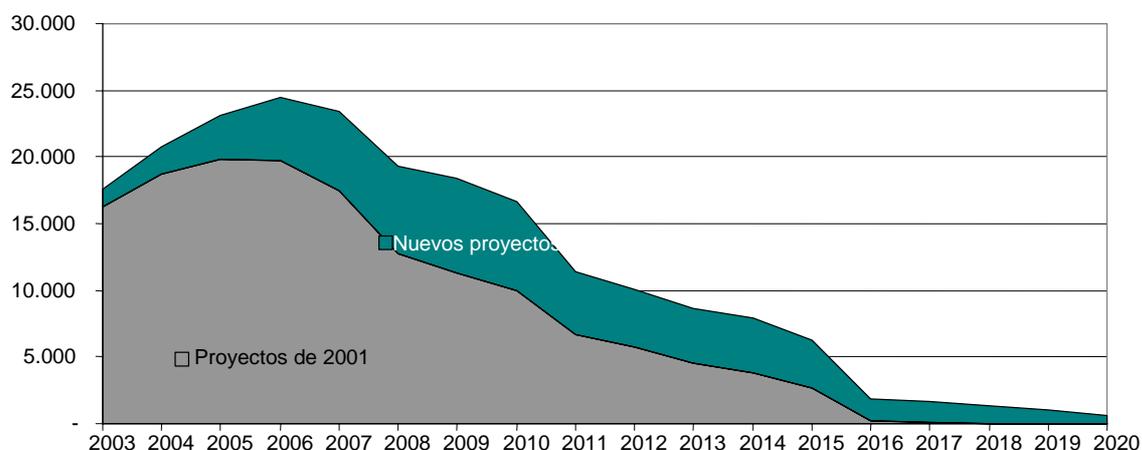
5.1. Financiación

Según estimaciones, el importe de las inversiones necesarias para llevar a cabo el conjunto de los proyectos declarados de interés europeo (proyectos ya propuestos en 2001 y nuevos proyectos propuestos en la presente Decisión) asciende a unos 220 000 millones de euros⁸, es decir, alrededor de un 40 % más respecto al importe necesario para los proyectos propuestos en 2001 (véase el gráfico). No obstante, esta cifra corresponde únicamente a los proyectos declarados de interés europeo. El importe total del conjunto de la red transeuropea de 2020, incluidos los proyectos de interés común no declarados de interés europeo, asciende al menos a 600 000 millones de euros⁹. Los esfuerzos en materia de inversiones, sobre todo a corto y medio plazo (más de 80 000 millones de euros de aquí a 2006), son considerables.

⁸ Salvo las autopistas del mar.

⁹ Nivel de precios de 2003.

**Inversión pendiente -
Proyectos propuestos en 2001 y nuevos proyectos
(2003-2020, millones de euros)**



Para que la declaración de interés europeo tenga un impacto concreto en los ciudadanos y la economía, será crucial, por tanto, que los Estados y la Comunidad adopten, en el marco de la Iniciativa para el Crecimiento, un enfoque coherente para mejorar y facilitar las inversiones necesarias, tanto a corto como a largo plazo, como se indica en la Comunicación «*Desarrollo de la red transeuropea de transporte*», antes indicada.

Además de la participación de intermediarios financieros, como el sector privado, para fomentar una gestión más adecuada de los costes y riesgos, será esencial aprovechar las tres fuentes de financiación existentes, es decir, los presupuestos nacionales, el presupuesto comunitario y los recursos procedentes directamente de los usuarios:

- En este sentido, será fundamental la financiación con arreglo a los presupuestos nacionales. Se invita, por tanto, a los Estados miembros a que adopten en este ámbito una política coherente con los compromisos contraídos en el marco de la presente Decisión. El presupuesto comunitario puede desempeñar a este respecto un efecto de palanca importante. Por consiguiente, la Comisión prevé examinar la viabilidad de un mecanismo que recompense los proyectos que son objeto de un compromiso presupuestario rápido de los Estados miembros.
- Habrá que concentrar los recursos disponibles de aquí a 2006 con arreglo a los instrumentos financieros consagrados a las redes transeuropeas (presupuesto destinado a redes transeuropeas, Fondo de Cohesión e instrumento de política estructural de preadhesión) en los proyectos declarados de interés europeo. Por lo que respecta a los tramos transfronterizos, la posibilidad de ayudas con arreglo a las redes transeuropeas (propuesta al mismo tiempo que la presente Decisión), que supondrían el 30 % del coste de un proyecto, facilitará su financiación.
- La contribución de los usuarios está estrechamente relacionada con la tarificación del uso de infraestructuras aplicada y con las normas comunitarias en este ámbito. La modificación de la Directiva nº 99/62/CE relativa a la aplicación de

gravámenes a los vehículos pesados, propuesta el 23 de julio de 2003, ofrece, además, un marco que permite recurrir, en ciertas circunstancias, a financiación cruzada.

La simulación de hipótesis, establecida por la Comisión a partir de las características específicas de cada proyecto, indica que la capacidad contributiva de los usuarios (teniendo en cuenta asimismo la evolución reglamentaria arriba señalada en materia de tarificación¹⁰) es del orden de 40 000 millones de euros del importe total de las inversiones necesarias, es decir, potencialmente movilizable también entre los inversores privados. Dados los riesgos inherentes a la naturaleza de esos proyectos, la concesión de garantías de empréstitos desempeñará un papel fundamental a la hora de movilizar ese capital.

En cualquier caso, el resto, es decir, alrededor de 180 000 millones de euros deberá financiarse a través de los presupuestos nacionales y el presupuesto comunitario, lo que proporciona una idea de la magnitud de los medios que serán necesarios, en particular en el marco de las próximas perspectivas financieras de la Comunidad después de 2006.

5.2. Impacto económico, social y medioambiental

El Grupo de alto nivel llevó a cabo un examen minucioso de los proyectos prioritarios incluidos en la presente propuesta, como proyectos declarados de interés europeo, así como de las ventajas que supone una coordinación reforzada entre Estados miembros.

Según este análisis preliminar, esos proyectos prioritarios podrían brindar grandes ventajas socioeconómicas, en términos de reducción de costes (internos y externos), de mejora de la calidad del transporte y de desarrollo territorial. El Anexo técnico del informe detalla las características, los beneficios previstos y el nivel de desarrollo de cada uno de los nuevos proyectos introducidos en esta propuesta¹¹.

En el marco del análisis de impacto efectuado por la Comisión¹², un estudio¹³ llega a la conclusión de que la realización de tales proyectos, si se coordinara con medidas de fomento de la intermodalidad y de tarificación del uso de infraestructuras, como las propuestas en el Libro Blanco sobre la política europea de los transportes, se lograría un ahorro de tiempo significativo, lo que supondría, por lo que respecta sólo a los flujos interregionales, sobre todo en los países candidatos, alrededor de 8 000 millones de euros al año.

El paquete de medidas podría suponer una reducción de las emisiones de CO₂ generadas por los flujos interregionales de 17 millones de toneladas al año respecto a una hipótesis tendencial, y de otras emisiones contaminantes, como el óxido de nitrógeno.

¹⁰ Financiación cruzada incluida.

¹¹ Véase http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

¹² Véase SEC(2003) 1060.

¹³ Estudio «*Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network*», fase I, en curso de publicación. Véase <http://www.nea.nl/ten-stac>

A estas ventajas se suman otros beneficios, como una reducción de la congestión vial, que podría ascender al 14 %, y una mejora de la seguridad al reducirse el número de accidentes de tráfico. El paquete contribuiría asimismo a una reordenación territorial más equilibrada, ya que todos los países candidatos, la Península Ibérica, los países nórdicos, el norte de Grecia e Irlanda registrarían un aumento sustancial de su accesibilidad relativa¹⁴.

Al promover la intermodalidad, esos proyectos contribuirán al desarrollo sostenible de los transportes en la Comunidad. Según el citado estudio, tales proyectos, acompañados de las medidas arriba indicadas, permitirían estabilizar la parte correspondiente a la carretera en la Unión ampliada a 27.

Además, la Comisión ha comprobado, sobre la base del citado estudio, que los proyectos prioritarios se sitúan en ejes de la red transeuropea que, muy probablemente, registrarán un volumen de tráfico internacional importante. Así pues, su valor añadido europeo puede considerarse especialmente elevado, al facilitar las conexiones entre redes nacionales, los intercambios transnacionales y, por tanto, la dinámica del mercado interior.

A diferencia de otros muchos sectores, los proyectos de inversión en el ámbito de los transportes tienen una duración de varias decenas de años y sirven para las generaciones futuras. Dado que estos proyectos aumentan el potencial de crecimiento a largo plazo, acentúan la dinámica del mercado interior y contribuyen al desarrollo sostenible pueden considerarse inversiones productivas con efectos positivos para el conjunto de la Unión y para su competitividad.

Otros estudios sobre la evaluación del impacto macroeconómico, que se están realizando en el marco de la Iniciativa para el Crecimiento, dan a entender, desde ahora, que la realización de los proyectos prioritarios supondría un incremento importante del bienestar colectivo, haciendo posible una mejora de la productividad y la creación de nuevos empleos permanentes, además de los puestos de trabajo temporales generados directamente por las obras de construcción.

5.3. Consulta externa

En cuanto obró en su poder, la Comisión publicó el informe del Grupo de alto nivel e invitó a las partes interesadas a presentarle sus opiniones. Además del dictamen del Foro de la Energía y los Transportes de 10 de setiembre, la Comisión ha recibido 76 contribuciones procedentes de organizaciones de operadores, gestores de infraestructuras y de la industria, así como de asociaciones de regiones y de protección del medio ambiente. En resumen, las observaciones ponen de manifiesto un amplio apoyo¹⁵:

- al objetivo de un desarrollo sostenible de los transportes, fomentando en particular las infraestructuras necesarias para la intermodalidad, tanto en el ámbito ferroviario como de navegación interior y transporte marítimo, sin descuidar, por ello, la calidad de la red de carreteras;

¹⁴ Véase el estudio «*Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network*», fase I, en curso de publicación. Véase <http://www.nea.nl/ten-stac>

¹⁵ Véase http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm

- a la idea de desarrollar las autopistas del mar, que requiere precisar los procedimientos que deben aplicarse para el inicio concreto de las obras;
- a la idea de un refuerzo de la coordinación entre Estados miembros a lo largo de los corredores, del seguimiento de los proyectos, de una mejora de los procedimientos de evaluación, así como de la capacidad de intervención financiera de la Comunidad, en particular por lo que respecta a los proyectos transfronterizos.

Las observaciones recibidas subrayan en general la complementariedad de las inversiones en el marco de la política de las redes transeuropeas con las medidas de gestión de los transportes derivadas de la Política Común de Transportes, como la apertura de las redes ferroviarias a la competencia y la tarificación del uso de infraestructuras.

Por lo que respecta a ciertos tramos de proyectos prioritarios, una serie de organizaciones no gubernamentales manifestaron a la Comisión su insatisfacción sobre la manera en que los Estados miembros interesados efectuaban los procedimientos de evaluación de impacto ambiental, en particular en espacios naturales. Además, varias regiones propusieron proyectos prioritarios suplementarios no propuestos por los Estados al Grupo de alto nivel o no seleccionados por dicho Grupo.

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la propuesta modificada de

**DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias
para el desarrollo de la red transeuropea de transporte**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero de su artículo 156,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵, modificada por la Decisión nº 1346/2001/CE⁶, ha establecido las orientaciones comunitarias en el ámbito de la red transeuropea de transporte, determinando los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red e incluyendo en su Anexo III los proyectos específicos a los que el Consejo Europeo, en sus reuniones de Essen en 1994 y de Dublín en 1996, asignó una importancia especial.
- (2) La próxima ampliación de la Unión y el objetivo de reequilibrio modal, así como el hecho de que el tiempo necesario para llevar a cabo determinados proyectos prioritarios puede ser superior a diez años exigen volver a examinar la lista de proyectos incluidos en el Anexo III de la Decisión nº 1692/96/CE.

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ DO C [...] de [...], p. [...].

⁴

⁵ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

⁶ DO L 185 de 6.7.2001, p. 1.

- (3) El 2 de octubre de 2001, la Comisión propuso modificar la Decisión nº 1692/96/CE, sustituyendo el Anexo III por una lista de proyectos prioritarios que incluía los proyectos específicos no terminados a los que el Consejo Europeo, en sus reuniones de Essen en 1994 y de Dublín en 1996, asignó una importancia especial, así como seis nuevos proyectos.
- (4) En el informe remitido a la Comisión el 30 de junio de 2003, el Grupo de alto nivel sobre la red transeuropea de transporte, (en lo sucesivo denominado «Grupo de alto nivel»), seleccionó un número limitado de proyectos prioritarios con arreglo a una metodología cuyos criterios incluían, en particular, el examen de su viabilidad económica potencial, el grado de compromiso de los Estados miembros interesados respecto al cumplimiento de un calendario previamente acordado, su repercusión sobre la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, la cohesión y el desarrollo sostenible. Los proyectos prioritarios seleccionados por el Grupo de alto nivel comprenden los proyectos propuestos por la Comisión el 2 de octubre de 2001, así como nuevos proyectos, incluidos proyectos en los nuevos Estados miembros que se adherirán a la Unión el 1 de mayo de 2004.
- (5) Procede ampliar de forma limitada la lista de proyectos prioritarios, declararlos de interés europeo y establecer mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros a fin de facilitar la realización de los citados proyectos en los plazos previstos.
- (6) Conviene crear mecanismos de apoyo al desarrollo de autopistas del mar entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial y mejorar la accesibilidad de países periféricos o insulares. El establecimiento de mecanismos, que se enmarcan, entre otros, en procedimientos de licitación, debe entenderse sin perjuicio de las normas comunitarias en materia de competencia o de contratación pública.
- (7) Resulta necesario reforzar la coordinación entre los Estados interesados en proyectos de un mismo eje para aumentar la rentabilidad de las inversiones y facilitar su sincronización y su financiación.
- (8) El balance *a posteriori* de los proyectos prioritarios facilitará las revisiones futuras de las orientaciones y de la lista de proyectos prioritarios, y contribuirá a mejorar los métodos de evaluación *a priori* utilizados por los Estados miembros.
- (9) La división entre Estados miembros de los procedimientos nacionales relativos a la evaluación de los efectos ambientales y socioeconómicos de un proyecto puede resultar inadecuada para la dimensión transnacional de los proyectos declarados de interés europeo. Para solucionar este problema, conviene establecer, además de métodos de evaluación comunes, procedimientos coordinados de evaluación y consulta pública o procedimientos de estudio transnacionales que abarquen los diferentes Estados miembros interesados y se refieran tanto a los aspectos socioeconómicos como a los ambientales. Estos procedimientos coordinados de estudio transnacionales deben entenderse sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria en materia de protección del medio ambiente.
- (10) La Comisión ha llevado a cabo un análisis sobre la repercusión de las recomendaciones del Grupo de alto nivel. Los resultados muestran que la realización de los proyectos seleccionados por el Grupo, combinada con varias de las medidas de la Política Común de Transportes, como la tarificación del uso de infraestructuras y la

apertura a la competencia del transporte ferroviario de mercancías, producirían beneficios sustanciales en cuanto a ahorro de tiempo, reducción de las emisiones y de la congestión, mejora de la accesibilidad de los países periféricos y de los nuevos Estados miembros, así como del bienestar colectivo.

- (11) Procede, pues, modificar en consecuencia la propuesta modificada de Decisión por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión nº 1692/96/CE quedará modificada como sigue:

- 1) En el apartado 1 del artículo 2, la fecha «2010» se sustituirá por la fecha «2020».
- 2) El apartado 2 del artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Las infraestructuras de transporte comprenderán redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, autopistas del mar, los puertos de navegación marítima e interior, aeropuertos y otros puntos de interconexión entre las redes modales.».
- 3) Se insertará el artículo 12 *bis* siguiente:

«Artículo 12 bis Autopistas del mar

1. La red transeuropea de autopistas del mar tendrá por objeto concentrar flujos de mercancías en algunos itinerarios marítimos, con objeto de establecer nuevas conexiones marítimas viables, regulares y frecuentes de transporte de mercancías entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial y mejorar el acceso a los Estados insulares y periféricos.
2. La red transeuropea de autopistas del mar se compondrá de equipos e infraestructuras que afectarán al menos a dos puertos situados en dos Estados miembros diferentes. Tales equipos e infraestructuras incluirán equipos portuarios, sistemas electrónicos de gestión logística y procedimientos administrativos y aduaneros, así como infraestructuras terrestres y marítimas de acceso directo a los puertos, incluido el acceso en temporada invernal, utilizados para las conexiones contempladas en el apartado 1.
3. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar serán propuestos por al menos dos Estados miembros. Los proyectos propuestos asociarán los sectores público y privado de acuerdo con modalidades que permitan, antes de la concesión de las ayudas de los presupuestos nacionales, completadas eventualmente con ayudas de la Comunidad, una licitación de una de las maneras siguientes:
 - a) mediante convocatorias de propuestas públicas organizadas conjuntamente por los Estados miembros interesados, tendentes a

establecer nuevas conexiones a partir del puerto de la categoría A, definida en el apartado 2 del artículo 12, que previamente hayan seleccionado dentro de cada región marítima, definida en el proyecto nº 21 del Anexo III;

- b) siempre que la localización de los puertos sea comparable, mediante convocatorias públicas organizadas conjuntamente por los Estados miembros interesados y dirigidas a consorcios que reúnan al menos compañías marítimas y puertos situados en una de las regiones marítimas, definidas en el proyecto nº 21 del Anexo III;
- 4. Los proyectos de interés común se referirán a equipos e infraestructuras que compondrán la red de autopistas del mar y podrán incluir, eventualmente, ayudas a la puesta en marcha de compañías marítimas que operen en las conexiones contempladas en el apartado 1. Estas ayudas se limitarán a dos años y sólo se concederán si la puesta en marcha plantea problemas financieros. No podrán sobrepasar el importe mínimo considerado necesario para la puesta en marcha de tales conexiones.
 - 5. Los proyectos de interés común se presentarán a la Comisión para su aprobación».
- 4) Se insertará la sección 10 *bis* siguiente:

**«SECCIÓN 10 BIS
COORDINACIÓN ENTRE ESTADOS MIEMBROS**

*Artículo 17 bis
Coordinador europeo*

- 1. A fin de facilitar una aplicación coordinada de determinados proyectos o tramos de proyectos entre los proyectos declarados de interés europeo contemplados en el artículo 19 bis, la Comisión podrá, previa consulta a los Estados miembros interesados, nombrar a una persona que se denominará «coordinador europeo». El coordinador actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. Su misión se referirá normalmente a un proyecto, pero podrá, llegado el caso, ampliarse a otros proyectos situados en el mismo eje.
- 2. El coordinador europeo se elegirá sobre todo en función de su experiencia sobre las instituciones europeas y de sus conocimientos relativos a la financiación y evaluación socioeconómica y ambiental de grandes proyectos.
- 3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de sus funciones.
- 4. El coordinador europeo:
 - a) promoverá métodos comunes de evaluación de proyectos, asesorará a los promotores de proyectos en la financiación de los mismos, establecerá

contactos con potenciales inversores privados y podrá emitir dictámenes sobre cuestiones relacionadas con el funcionamiento de las redes;

- b) redactará un informe anual dirigido a la Comisión sobre los progresos alcanzados en la realización de los proyectos que se inscriban dentro de su cometido, sobre los nuevos actos reglamentarios o de otro tipo que puedan influir en las características de los proyectos, así como sobre los eventuales problemas y obstáculos que puedan ocasionar un retraso significativo respecto a las fechas indicadas en el Anexo III;
 - c) contribuirá al diálogo con operadores, usuarios de transporte, autoridades regionales y locales, y representantes de la sociedad civil, con objeto de tener un mejor conocimiento de la demanda de transporte, las limitaciones y los parámetros de servicio necesarios con vistas a obtener un rendimiento óptimo en la utilización de las infraestructuras financiadas.
5. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones contempladas en el apartado 4.
6. La Comisión podrá solicitar el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación comunitaria relativas a los proyectos o grupos de proyectos que se inscriban dentro de su cometido.».
- 5) El apartado 1 del artículo 18 se sustituirá por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los proyectos de planes y programas nacionales que elaboren con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en especial respecto a los proyectos declarados de interés europeo contemplados en el artículo 19 *bis*, así como los planes y programas nacionales adoptados. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.».
- 6) El artículo 19 se sustituirá por el texto siguiente:

*«Artículo 19
Proyectos prioritarios*

1. Los proyectos prioritarios serán proyectos de interés común contemplados en el artículo 7, cuyo examen permita comprobar que:
- a) pretenden suprimir un punto de congestión o completar un enlace que falte en un eje importante de la red transeuropea, en especial los proyectos relativos a la superación de las barreras naturales;
 - b) habida cuenta de su dimensión, una planificación a largo plazo y a escala europea aportará un valor añadido importante;
 - c) presentan, a escala de todo el proyecto, una rentabilidad socioeconómica potencial y otras ventajas socioeconómicas, así como un compromiso de

los Estados miembros interesados en cuanto a la realización de los estudios y procedimientos de evaluación a tiempo para terminar las obras en la fecha previamente acordada;

- d) aportan un valor añadido importante para facilitar la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, incluido mediante su contribución a la interoperabilidad de las redes nacionales;
 - e) contribuyen a la cohesión territorial de la Unión, al integrar las redes de los nuevos Estados miembros y mejorar las conexiones con las regiones periféricas;
 - f) contribuyen al desarrollo sostenible de los transportes, mejorando la seguridad y reduciendo los efectos de aquellos en el medio ambiente, en particular mediante el fomento de una transferencia modal hacia el ferrocarril, el transporte intermodal, las vías navegables y el transporte marítimo.
2. Los proyectos prioritarios, cuyas obras esté previsto que comiencen antes de 2010, sus tramos, así como las fechas acordadas de terminación de las obras a que se refiere la letra c) del apartado 1, figuran en el Anexo III.
 3. Antes de 2010, la Comisión realizará un balance de los progresos alcanzados y propondrá, llegado el caso, modificar la lista de proyectos prioritarios incluidos en el Anexo III, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo.
- 8) Se insertará el artículo 19 *bis* siguiente:

*«Artículo 19 bis
Declaración de interés europeo*

1. Los proyectos prioritarios incluidos en el Anexo III se declararán de interés europeo.
2. Los Estados miembros, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al Fondo de Cohesión, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1164/94 del Consejo*, darán una prioridad adecuada a los proyectos declarados de interés europeo.
3. Los Estados miembros, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al presupuesto consagrado a las redes transeuropeas, de conformidad con los artículos 9 y 10 del Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo**, darán una prioridad adecuada a los proyectos declarados de interés europeo.
4. La Comisión alentará a Los Estados miembros a tener en cuenta los proyectos declarados de interés europeo cuando procedan a la planificación de los Fondos estructurales, en particular en las regiones pertenecientes al objetivo n° 1.
5. La Comisión velará por que los países beneficiarios del Instrumento estructural de preadhesión, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo a dicho instrumento y de conformidad con los artículos 2 y 7 del

Reglamento (CE) nº 1267/1999 del Consejo***, den una prioridad adecuada a los proyectos declarados de interés europeo.

6. Si resulta que el inicio de las obras de uno de los proyectos declarados de interés europeo tiene, o tendrá, un retraso significativo respecto al plazo de 2010, la Comisión solicitará a los Estados miembros interesados que justifiquen ese retraso en un plazo de tres meses. Tras haber recibido y examinado la respuesta de los Estados miembros afectados, la Comisión podrá decidir, a fin de proteger los intereses financieros de la Comunidad y teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad, retirar la calificación de proyecto declarado de interés europeo.
7. Cinco años después de la finalización de un proyecto declarado de interés europeo o de uno de sus tramos, los Estados miembros interesados efectuarán un balance de sus efectos socioeconómicos y medioambientales, incluidos los efectos sobre los intercambios entre Estados miembros, sobre la cohesión territorial y sobre el desarrollo sostenible. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los resultados de dicho balance.
8. Cuando un proyecto sea declarado de interés europeo, los Estados miembros interesados establecerán, para cada tramo del proyecto en cuestión, procedimientos de evaluación del proyecto y de consulta pública previos a la autorización de las obras de construcción.
9. Cuando un proyecto declarado de interés europeo incluya un tramo transfronterizo indivisible técnica y financieramente, los dos Estados miembros interesados llevarán a cabo un estudio transnacional a fin de evaluar dicho tramo y consultar al público antes de conceder la autorización de las obras de construcción.
10. Los procedimientos coordinados o de estudio transnacional contemplados en los apartados 8 y 9 se entenderán sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria en materia de protección del medio ambiente, en particular en lo que se refiere a la evaluación de los efectos en el mismo. Los Estados miembros interesados informarán a la Comisión del inicio y de los resultados de dichos procedimientos coordinados o de estudio transnacional.

* DO L 130 de 25.4.1994, p. 1.

** DO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

*** DO L 161 de 26.6.1999, p. 73».

- 9) El Anexo III quedará modificado como sigue:
 - a) el título se sustituirá por el texto siguiente: «Proyectos prioritarios cuyo inicio está previsto antes de 2010»;
 - b) su contenido quedará modificado de conformidad con lo previsto en el Anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

ANEXO

La lista de proyectos prioritarios comprenderá, además de los proyectos prioritarios incluidos en la propuesta de la Comisión de octubre 2001¹ y aprobados por el Parlamento Europeo en primera lectura el 30 de mayo de 2002, los nuevos proyectos prioritarios siguientes:

Ampliación del proyecto nº 1 en el eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo

- Puente de carretera y ferrocarril sobre el estrecho de Mesina (2015)

Ampliación del proyecto nº 3 en el eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa

- Lisboa/Oporto–Madrid (2011)
- Dax–Burdeos (2020)
- Burdeos-Tours (2015)

Ampliación del proyecto nº 6 en el eje ferroviario Lyon–Trieste/Koper–Lubiana–Budapest-frontera ucraniana²

- Venecia–Trieste/Koper–Divaca (2015)
- Lubiana–Budapest (2015)

Ampliación del proyecto nº 7 en el eje de autopistas Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofía–Budapest

- Autopista Sofía-Kulata-frontera Grecia/Bulgaria (2010), con Promahon-Kulata como tramo transfronterizo
- Autopista Nadlac–Sibiu–(ramal hacia Bucarest y Constanza) (2007)

Ampliación del proyecto nº 16 en el eje ferroviario de mercancías Sines-Madrid-París

- Línea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)

Ampliación del proyecto nº 17 en el eje ferroviario París–Estrasburgo–Stuttgart–Viena–Bratislava

- Estrasburgo–Stuttgart (2015) con el puente de Kehl como tramo transfronterizo
- Viena–Bratislava (2010), tramo transfronterizo

¹ COM(2001) 544.

² Partes de este eje corresponden al corredor paneuropeo V.

Ampliación del proyecto n° 18 en el eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio³

- Rin–Mosa (2019) con la esclusa de Lanay como tramo transfronterizo
- Viena–Bratislava (2015) tramo transfronterizo
- Palkovicovo–Mohàcs (2014)
- Puntos de congestión en Rumanía y Bulgaria (2011)

Ampliación del proyecto n° 20 en el eje ferroviario del Fehmarn Belt

- Línea ferroviaria de acceso a Dinamarca a partir Öresund (2015)
- Línea ferroviaria de acceso a Alemania a partir de Hannover (2015)
- Línea ferroviaria Hannover-Hamburgo/Bremen (2015)

Proyecto n° 21: Autopistas del mar

Proyectos de interés común seleccionados con arreglo al artículo 12 *bis* y relativos a una de las autopistas del mar siguientes:

- Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros del Mar Báltico con los de Europa Central y Occidental) (2010)
- Autopista marítima de Europa Occidental (que enlaza la Península Ibérica, a través del arco atlántico, con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda) (2010)
- Autopista marítima de Europa Sudoriental (que enlaza el Mar Adriático con el Mar Jónico y con el Mediterráneo Oriental para incluir a Chipre) (2010)
- Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia, Italia, incluida Malta, y que enlaza la autopista marítima de Europa Sudoriental⁴ (2010)

Proyecto n° 22: Eje ferroviario Atenas–Sofía–Budapest–Viena–Praga–Nuremberg /Dresden⁵

- Línea ferroviaria frontera greco/búlgara-Kulata-Sofía–Vidin/Calafat (2015)
- Línea ferroviaria Curtici–Brasov (hacia Bucarest y Constanza) (2010)
- Línea ferroviaria Budapest–Viena (2010), tramo transfronterizo
- Línea ferroviaria Brno–Praga–Nuremberg (2010), con Nuremberg–Praga como tramo transfronterizo.

³ Una parte de este eje corresponde a la definición de corredor paneuropeo VII.

⁴ También hacia el Mar Negro.

⁵ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo IV.

Proyecto nº 23: Eje ferroviario Gdansk–Varsovia–Brno/Bratislava-Viena⁶

- Línea ferroviaria Gdansk–Varsovia–Katowice (2015)
- Línea ferroviaria Katowice–Brno-Breclav (2010)
- Línea Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

Proyecto nº 24: Eje ferroviario Lyon/Génova–Basilea–Duisburg–Rotterdam/Amberes

- Lyon–Mulhouse–Mülheim⁷, con Mulhouse-Mülheim como tramo transfronterizo (2018)
- Génova–Milán/Novara-frontera suiza (2013)
- Basilea–Karlsruhe (2015)
- Francfort–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)⁸
- «Rin Férreo» Rheidt–Amberes (2010)

Proyecto nº 25: Eje de autopistas Gdansk–Brno/Bratislava-Viena⁹

- Autopista Gdansk–Katowice (2010)
- Autopista Katowice–Brno/Zilina (2010), tramo transfronterizo
- Autopista Brno–Viena (2009), tramo transfronterizo

Proyecto nº 26: Eje ferroviario/vial Irlanda/Reino Unido/Europa continental

- Corredor de carretera y ferrocarril que enlaza Dublín con el Norte (Belfast-Larne) y con el Sur (Cork) (2010)¹⁰
- Corredor de carretera y ferrocarril Hull-Liverpool (2015)
- Línea ferroviaria Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Línea ferroviaria Crewe–Holyhead (2008)

Proyecto nº 27: «Rail Baltica»: Eje ferroviario Varsovia - Kaunas - Riga – Tallinn

- Varsovia - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)

⁶ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

⁷ Incluye el «TGV Rhin-Rhône», sin el ramal oeste.

⁸ El proyecto nº 5 (línea de Betuwe) une Rotterdam con Emmerich.

⁹ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

¹⁰ Incluye el proyecto nº 13 de Essen: enlace por carretera Irlanda/Reino Unido/Benelux.

- Riga - Tallinn (2016)

Proyecto nº 28: «Eurocaprail» en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo

- Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo (2012)

Proyecto nº 29: Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico/Adriático

- Kozani-Kalambaka-Igumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Entre paréntesis figura la fecha de terminación de las obras previamente acordada. Las fechas de terminación de las obras de los proyectos 1 a 20 y el detalle de los tramos son los indicados en el informe del Grupo de alto nivel, si estos han sido efectivamente seleccionados.