

**Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre «La racionalización de la ejecución de la RTE-T»**

(2019/C 168/11)

<b>Ponente:</b>	Michiel SCHEFFER (NL/ADLE), miembro del Gobierno de la Provincia de Gelderland
<b>Documento de referencia:</b>	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte
	COM(2018) 277 final

**I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA**

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte**

**COM(2018) 277 final**

**Enmienda 1**

Considerando 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo establece un marco común para la creación de redes interoperables de vanguardia para el desarrollo del mercado interior. Las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) tienen una estructura de doble nivel: la red global garantiza la conectividad de todas las regiones de la Unión, mientras que la red básica comprende únicamente aquellos elementos de la red que son de la máxima importancia estratégica para la <b>Unión</b> . El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 define objetivos obligatorios relativos a la finalización: finalizar la red básica a más tardar en 2030 y la red global a más tardar en 2050.	El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo establece un marco común para la creación de redes interoperables de vanguardia para el desarrollo del mercado interior <b>y la cohesión social, económica y territorial de la Unión</b> . Las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) tienen una estructura de doble nivel: la red global garantiza la conectividad de todas las regiones de la Unión, <b>así como los canales de distribución necesarios para suministrar la red imprescindible</b> , mientras que la red básica comprende únicamente aquellos elementos de la red que son de la máxima importancia estratégica para la UE y que, por lo tanto, deben <b>servir de aceleradores transfronterizos y multimodales de un espacio único europeo de transporte y movilidad</b> . El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 define objetivos obligatorios relativos a la finalización: finalizar la red básica a más tardar en 2030 y la red global a más tardar en 2050. <b>Por otro lado, el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 se centra en las conexiones transfronterizas que mejorarán la interoperabilidad entre las distintas modalidades de transporte y contribuirán a la integración multimodal del transporte en la Unión.</b>

**Exposición de motivos**

Las RTE-T tienen numerosos cometidos y uno de ellos es la cohesión social, económica y territorial. La cooperación transfronteriza ha de ser lo más simple y fácil posible para mejorar la movilidad transfronteriza hipocarbónica. La enmienda concuerda con el apartado 18 de las recomendaciones políticas.

**Enmienda 2**

## Considerando 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Sin perjuicio de la necesidad y del calendario obligatorio, la experiencia ha puesto de manifiesto que muchas inversiones destinadas a finalizar la RTE-T se enfrentan a complejos procedimientos de concesión de autorizaciones, procedimientos de contratación pública transfronteriza y otros procedimientos. Esta situación pone en peligro la puntual ejecución de los proyectos y, en muchos casos, da lugar a retrasos considerables y a un aumento de los costes. A fin de abordar estas cuestiones y permitir la finalización sincronizada de la RTE-T, es necesaria una actuación armonizada a escala de la Unión.</p>	<p>Sin perjuicio de la necesidad y del calendario obligatorio, la experiencia ha puesto de manifiesto que muchas inversiones destinadas a finalizar la RTE-T se enfrentan a complejos procedimientos de concesión de autorizaciones, procedimientos de contratación pública transfronteriza y otros procedimientos. <b>Además, es frecuente que se haga caso omiso de la participación ciudadana en una fase temprana y la búsqueda de consensos, lo cual se traduce en un escaso apoyo ciudadano por falta de transparencia.</b> Esta situación pone en peligro la puntual ejecución de los proyectos y, en muchos casos, da lugar a retrasos considerables y a un aumento de los costes. A fin de abordar estas cuestiones y permitir la finalización sincronizada de la RTE-T, es necesaria una actuación armonizada, <b>simplificada y oportuna</b> a escala de la Unión.</p>

**Exposición de motivos**

Los procedimientos de concesión de autorizaciones no son la única razón por la que se retrasan los proyectos. La falta de participación temprana por parte de los ciudadanos y la búsqueda de consensos también son motivo de retrasos.

**Enmienda 3**

## Considerando 3

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>En los marcos jurídicos de muchos Estados miembros se da un tratamiento prioritario a determinadas categorías de proyectos sobre la base de su importancia estratégica para la <b>economía</b>. El tratamiento prioritario se caracteriza por plazos más cortos, procedimientos simultáneos o plazos limitados para los recursos, garantizando al mismo tiempo que se alcancen asimismo los objetivos de otras políticas horizontales. Cuando exista tal marco dentro de un marco jurídico nacional, debe aplicarse automáticamente a proyectos de la Unión reconocidos como proyectos de interés común con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1315/2013.</p>	<p>En los marcos jurídicos de muchos Estados miembros se da un tratamiento prioritario a determinadas categorías de proyectos sobre la base de su importancia estratégica para la <b>cohesión territorial, económica y social de la Unión y las medidas encaminadas a combatir el cambio climático</b>. El tratamiento prioritario se caracteriza por plazos más cortos, procedimientos simultáneos o plazos limitados para los recursos, garantizando al mismo tiempo que se alcancen asimismo los objetivos de otras políticas horizontales. Cuando exista tal marco dentro de un marco jurídico nacional, debe aplicarse automáticamente a proyectos de la Unión reconocidos como proyectos de interés común con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1315/2013. <b>En caso de que no exista un marco de este tipo, las autoridades competentes deberán otorgar prioridad a la armonización de los procedimientos administrativos para la emisión de permisos y la ejecución de proyectos o, cuando proceda, adoptar las medidas necesarias para facilitar la creación de una entidad de gestión conjunta.</b></p>

**Exposición de motivos**

La lucha contra el cambio climático ha de ser uno de los objetivos fundamentales de la política de transporte de la Unión.

**Enmienda 4**

## Considerando 4

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Con el fin de mejorar la eficacia de las evaluaciones ambientales y racionalizar el proceso de toma de decisiones, cuando la obligación de efectuar evaluaciones relativas a cuestiones medioambientales de los proyectos de la red básica se deriva simultáneamente de la Directiva 2011/92/UE, modificada por la Directiva 2014/52/UE, y de otros actos legislativos de la Unión, como la Directiva 92/43/CEE, la Directiva 2009/147/CE, la Directiva 2000/60/CE, la Directiva 2008/98/CE, la Directiva 2010/75/UE, la Directiva 2012/18/UE y la Directiva 2011/42/CE, los Estados miembros deben velar por que se prevea un procedimiento conjunto para el cumplimiento de los requisitos de estas Directivas.	Con el fin de mejorar la eficacia de las evaluaciones ambientales y racionalizar el proceso de toma de decisiones, cuando la obligación de efectuar evaluaciones relativas a cuestiones medioambientales de los proyectos de la red básica se deriva simultáneamente de la Directiva 2011/92/UE, modificada por la Directiva 2014/52/UE, y de otros actos legislativos de la Unión, como la Directiva 92/43/CEE, la Directiva 2009/147/CE, la Directiva 2000/60/CE, la Directiva 2008/98/CE, la Directiva 2010/75/UE, la Directiva 2012/18/UE y la Directiva 2011/42/CE, los Estados miembros deben velar por que se prevea un procedimiento conjunto para el cumplimiento de los requisitos de estas Directivas, <b>sin que sea necesario instituir nuevos procedimientos cuando ya existan otros adecuados.</b>

**Exposición de motivos**

Algunos Estados miembros ya disponen de procedimientos integrados, por lo que la introducción de nuevos procedimientos supondría una carga administrativa adicional.

**Enmienda 5**

## Considerando 8

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Habida cuenta de la urgencia para concluir la red básica de la RTE-T, la simplificación de los procedimientos de concesión de autorizaciones debe ir acompañada de una fecha límite en que las autoridades competentes deben tomar una decisión global en relación con la construcción del proyecto. Esta fecha límite debe favorecer una mayor eficiencia en la tramitación de los procedimientos y bajo ninguna circunstancia debe transigir con los elevados niveles de protección del medio ambiente y participación del público de la Unión.	Habida cuenta de la urgencia para concluir la red básica de la RTE-T, la simplificación de los procedimientos de concesión de autorizaciones debe ir acompañada de una fecha límite en que las autoridades competentes deben tomar una decisión global en relación con la construcción del proyecto. Esta fecha límite debe favorecer una mayor eficiencia en la tramitación de los procedimientos y bajo ninguna circunstancia debe transigir con los elevados niveles de protección del medio ambiente y participación del público de la Unión. <b>Con todo, la fecha límite deberá establecerse únicamente después de una consulta pública inicial y en fase temprana —que incluya también a los entes locales y regionales— sobre el proyecto planeado.</b>

**Exposición de motivos**

Se considera innecesaria. Los procedimientos de concesión de autorizaciones no son la única razón por la que se retrasan los proyectos. La falta de participación temprana por parte de los ciudadanos y la búsqueda de consensos también son motivo de retrasos.

**Enmienda 6**

## Considerando 11

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
La contratación pública en los proyectos transfronterizos de interés común debe efectuarse de conformidad con el Tratado y las Directivas 2014/25/UE o 2014/24/UE. A fin de asegurar la eficiente finalización de los proyectos transfronterizos de interés común de la red <b>básica</b> , la contratación pública realizada por una entidad común debe estar sujeta a una única legislación nacional. No obstante lo dispuesto en la legislación sobre contratación pública de la Unión, las normas nacionales aplicables deben ser, en principio, las del Estado miembro en el que tenga su domicilio social la entidad común. Debe seguir siendo posible definir la legislación aplicable en un acuerdo intergubernamental.	La contratación pública en los proyectos transfronterizos de interés común debe efectuarse de conformidad con el Tratado y las Directivas 2014/25/UE o 2014/24/UE. A fin de asegurar la eficiente finalización de los proyectos transfronterizos de interés común de las <b>RTE-T</b> , la contratación pública realizada por una entidad <b>de gestión</b> común debe estar sujeta, <b>mediante un acuerdo consensuado entre las partes</b> , a una única <b>legislación de la UE o, en su caso, a la legislación</b> nacional. No obstante lo dispuesto en la legislación sobre contratación pública de la Unión, las normas nacionales aplicables deben ser, en principio, las del Estado miembro en el que tenga su domicilio social la entidad común. Debe seguir siendo posible definir la legislación aplicable en un acuerdo intergubernamental.

**Exposición de motivos**

Esto facilitaría la cooperación transfronteriza, en consonancia con el apartado 18 de las recomendaciones políticas.

**Enmienda 7**

## Artículo 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p><b>Objeto y ámbito de aplicación</b></p> <p>El presente Reglamento establece los requisitos aplicables al procedimiento administrativo seguido por las autoridades competentes de los Estados miembros en relación con la autorización y la ejecución de todos los proyectos de interés común en la red básica de la red transeuropea de transporte.</p>	<p><b>Objeto y ámbito de aplicación</b></p> <p>El presente Reglamento establece los requisitos aplicables al procedimiento administrativo seguido por las autoridades competentes de los Estados miembros (<i>entes nacionales, regionales o locales, u otros promotores de proyectos</i>) en relación con la autorización y la ejecución <b>del conjunto de los componentes y requisitos de las infraestructuras</b>, de todos los proyectos de interés común en la red básica de la red transeuropea de transporte <b>dotados de estatus prioritario con arreglo a lo establecido en el artículo 3.</b></p>

**Exposición de motivos**

En lugar de aplicar el procedimiento propuesto a todos los proyectos de la RTE-T, el Reglamento debería especificar qué proyectos deben recaer en su ámbito de aplicación para centrarse así en los más importantes y acelerar su ejecución. Los Estados miembros han de decidir cuáles son los proyectos prioritarios que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento.

**Enmienda 8**

## Artículo 2, letra e)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>«proyecto transfronterizo de interés común»: un proyecto de interés común, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que incluye un tramo transfronterizo, <b>tal como se define en el artículo 3, letra m), de ese Reglamento</b>, que es ejecutado por una entidad común.</p>	<p>«proyecto transfronterizo de interés común»: un proyecto de interés común, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que incluye un tramo transfronterizo <b>dentro del marco de un acuerdo de cooperación o de cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros —o entre los Estados miembros y los entes locales y regionales, o entre los entes locales y regionales de distintos Estados miembros, o entre los Estados miembros y terceros países— para la planificación y ejecución de las infraestructuras</b> que <b>son</b> ejecutadas por una entidad común.</p>

**Exposición de motivos**

Es importante poner en valor el potencial de los entes locales y regionales en los proyectos transfronterizos.

## Enmienda 9

## Artículo 3

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p><b>«Carácter prioritario» de los proyectos de interés común</b></p> <p>1. <b>Cada proyecto de interés común de la red básica de la RTE-T</b> estará sujeto a un procedimiento de concesión de autorizaciones integrado gestionado por una autoridad competente única designada por cada Estado miembro de conformidad con los artículos 5 y 6.</p> <p>2. En los casos en que exista el carácter prioritario en virtud de la legislación nacional, se concederá tal carácter a los proyectos de interés común con la máxima importancia posible a nivel nacional y serán tratados como tales en los procedimientos de concesión de autorizaciones, en los casos y de la forma prevista para dicho tratamiento en la legislación nacional aplicable a los tipos correspondientes de infraestructura de transporte.</p> <p>3. Para garantizar un procedimiento administrativo eficiente de los proyectos de interés común, los promotores de proyectos y todas las autoridades afectadas velarán por que se dé el tratamiento más rápido posible a dichos proyectos, incluido en lo relativo a los recursos asignados.</p>	<p><b>«Carácter prioritario» de los proyectos de interés común</b></p> <p>1. <b>Los Estados miembros determinarán los componentes prioritarios de la red TEN-T. Los proyectos de interés común enmarcados en la sección prioritaria obtendrán el «estatus prioritario»</b> y estarán sujetos a un procedimiento de concesión de autorizaciones integrado gestionado por una autoridad competente única designada por cada Estado miembro de conformidad con los artículos 5 y 6.</p> <p>2. En los casos en que exista el carácter prioritario en virtud de la legislación nacional, se concederá tal carácter a los proyectos de interés común con la máxima importancia posible a nivel nacional y serán tratados como tales en los procedimientos de concesión de autorizaciones, en los casos y de la forma prevista para dicho tratamiento en la legislación nacional aplicable a los tipos correspondientes de infraestructura de transporte.</p> <p>3. Para garantizar un procedimiento administrativo eficiente de los proyectos de interés común, los promotores de proyectos y todas las autoridades afectadas velarán por que se dé el tratamiento más rápido posible a dichos proyectos, incluido en lo relativo a los recursos asignados.</p>

**Exposición de motivos**

Véase la enmienda 7.

## Enmienda 10

## Artículo 4, apartado 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>A fin de cumplir los plazos establecidos en el artículo 6 y de reducir la carga administrativa para la realización de proyectos de interés común, todas las actuaciones administrativas derivadas de la legislación aplicable, tanto nacional como de la Unión, se integrarán y darán lugar a una única decisión global.</p>	<p>A fin de cumplir los plazos establecidos en el artículo 6 y de reducir la carga administrativa para la realización de proyectos de interés común, todas las actuaciones administrativas derivadas de la legislación aplicable —<b>incluidas las evaluaciones medioambientales relevantes y las campañas de información y participación ciudadana</b>—, tanto <b>a escala</b> nacional como de la Unión, se integrarán y darán lugar a una única decisión global.</p>

**Exposición de motivos**

La lucha contra el cambio climático ha de ser uno de los objetivos fundamentales de la política de transporte de la Unión.

## Enmienda 11

## Artículo 5, apartado 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>A más tardar el [...] (OP: insértese la fecha correspondiente a un año a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento), cada Estado miembro designará una autoridad competente única que será responsable de facilitar <b>el</b> proceso de concesión de autorizaciones, incluida la adopción de la decisión global.</p>	<p>A más tardar el [...] (OP: insértese la fecha correspondiente a un año a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento), cada Estado miembro designará una <b>o varias</b> autoridades competentes únicas que serán responsables de facilitar <b>un</b> proceso <b>integrado</b> de concesión de autorizaciones, incluida la adopción de la decisión global. <b>Si un Estado miembro hubiera ya designado una o varias autoridades competentes únicas, el Estado miembro en cuestión podrá confirmar la designación de dicha autoridad o autoridades competentes únicas.</b></p>

**Exposición de motivos**

Algunos Estados miembros ya cuentan con procedimientos integrados o autoridades competentes designadas. Por lo tanto, la introducción de nuevos procedimientos o la designación de nuevas autoridades competentes les supondrían una carga administrativa adicional.

**Enmienda 12**

Artículo 5, apartado 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>La responsabilidad de la autoridad competente única contemplada en el apartado 1 o los cometidos relativos a la misma <b>podrán delegarse a otra</b> autoridad, <b>o ser realizados por otra autoridad</b>, en el nivel administrativo adecuado, por proyecto de interés común o por categoría específica de proyectos de interés común, <b>con arreglo a las condiciones siguientes:</b></p> <p>(a) solamente una autoridad <b>será</b> responsable por cada proyecto de interés común;</p> <p>(b) la autoridad <b>es</b> el único punto de contacto para el promotor del proyecto en el procedimiento conducente a la decisión global con respecto a un determinado proyecto de interés común; y</p> <p>(c) la autoridad <b>coordina</b> la presentación de todos los documentos e información pertinentes.</p> <p><b>La autoridad competente única podrá conservar la responsabilidad de fijar plazos, sin perjuicio de los fijados de conformidad con el artículo 6.</b></p>	<p><b>Los Estados miembros podrán delegar</b> la responsabilidad de la autoridad competente única contemplada en el apartado 1 o los cometidos relativos a la misma <b>a una</b> autoridad <b>existente o recientemente establecida</b>, en el nivel administrativo adecuado, <b>teniendo en cuenta las competencias nacionales, regionales y locales</b>, por proyecto de interés común o por categoría específica de proyectos de interés común, <b>siempre y cuando:</b></p> <p>(a) solamente una autoridad <b>sea</b> responsable por cada proyecto de interés común;</p> <p>(b) la autoridad <b>sea</b> el único punto de contacto para el promotor del proyecto en el procedimiento conducente a la decisión global con respecto a un determinado proyecto de interés común; y</p> <p>(c) la autoridad <b>coordine</b> la presentación de todos los documentos e información pertinentes.</p>

**Exposición de motivos**

El Reglamento no debe interferir en la estructura constitucional de los Estados miembros, principalmente porque, en algunos Estados miembros, estas tareas las llevan a cabo distintos niveles de gobierno.

Los plazos deben fijarse en estrecha colaboración con los promotores de los proyectos para poder disponer de un calendario específico para cada uno de ellos. Permitir la participación temprana de todas las partes interesadas, dedicando el tiempo suficiente a la creación de consensos entre todas ellas, mejorará significativamente la ejecución de los proyectos.

**Enmienda 13**

Artículo 5, apartado 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Si un proyecto de interés común requiere que se adopten decisiones en dos o más Estados miembros, las autoridades competentes respectivas adoptarán todas las medidas necesarias para una cooperación eficaz y eficiente y la coordinación entre sí. Sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable de la Unión y el Derecho internacional, los Estados miembros procurarán establecer procedimientos conjuntos, en particular en relación con la evaluación de los impactos ambientales.</p>	<p>Si un proyecto de interés común requiere que se adopten decisiones en dos o más Estados miembros, las autoridades competentes respectivas adoptarán todas las medidas necesarias para una cooperación eficaz y eficiente y la coordinación entre sí. Sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable de la Unión y el Derecho internacional, los Estados miembros procurarán establecer procedimientos conjuntos, en particular en relación con la evaluación de los impactos ambientales. <b>Especialmente en aquellos casos en los que los Estados miembros participan o los entes locales y regionales competentes instituyen una entidad conjunta, esta deberá beneficiarse de los procedimientos comunes y la coordinación entre los Estados miembros, y únicamente deberá mantener contacto con una sola autoridad competente para la concesión de autorizaciones.</b></p>

**Exposición de motivos**

## Enmienda 14

## Artículo 6, apartado 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Duración y desarrollo del procedimiento de concesión de autorizaciones</p> <p>1. El procedimiento de concesión de autorizaciones constará de la fase previa a la solicitud y la fase de evaluación de la solicitud y toma de decisiones por parte de la autoridad competente única.</p> <p>2. La fase previa a la solicitud, que abarca el período comprendido entre el inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones hasta la presentación del expediente de solicitud completo a la autoridad competente única, no deberá, en principio, exceder de dos años.</p> <p>3. Con el fin de poner en marcha el procedimiento de concesión de autorizaciones, el promotor del proyecto deberá remitir por escrito una notificación a la autoridad competente única de los Estados miembros de que se trate con respecto al proyecto e incluirá una descripción detallada del proyecto. A más tardar dos meses después de la recepción de esa notificación, la autoridad competente única deberá acusar recibo de la misma o, si considera que el proyecto no está suficientemente maduro para entrar en el procedimiento de concesión de autorizaciones, rechazará por escrito la notificación. Si la autoridad competente única decide rechazar la notificación, deberá justificar su decisión. La fecha de firma del acuse de recibo de la notificación por parte de la autoridad competente se considerará el inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones. Si afecta a dos o más Estados miembros, la fecha de aceptación de la última notificación por parte de la autoridad competente interesada se considerará la fecha del inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones.</p> <p>4. En un plazo de tres meses a partir del inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones, la autoridad competente única, en estrecha cooperación con el promotor de proyecto y otras autoridades afectadas y teniendo en cuenta la información presentada por el promotor del proyecto sobre la base de la notificación a que se refiere el apartado 3, establecerá y comunicará al promotor del proyecto una descripción detallada de solicitud, que contendrá:</p> <p>(a) el ámbito de aplicación material y el nivel de detalle de la información que deberá presentar el promotor de proyecto, como parte del expediente de solicitud para la decisión global</p> <p>(b) una programación para el procedimiento de concesión de autorizaciones, en la que se identifique al menos lo siguiente:</p> <p>(i) las decisiones y los dictámenes que se han de obtener;</p> <p>(ii) las autoridades, <b>las partes interesadas y el público</b> que puedan verse afectados;</p> <p>(iii) cada una de las fases del procedimiento y su duración;</p> <p>(iv) las principales etapas que deben superarse y sus plazos con vistas a la adopción de la decisión global;</p> <p>(v) los recursos previstos por las autoridades y las posibles necesidades de recursos adicionales.</p>	<p>Duración y desarrollo del procedimiento de concesión de autorizaciones</p> <p>1. El procedimiento de concesión de autorizaciones constará de la fase previa a la solicitud y la fase de evaluación de la solicitud y toma de decisiones por parte de la autoridad competente única.</p> <p><b>La autoridad competente única implicará, de acuerdo con el marco institucional y jurídico del Estado miembro respectivo, a los entes locales y regionales cuyos territorios se vean afectados por los proyectos, en un procedimiento participativo, con vistas a la evaluación preliminar del proyecto y también antes de la autorización final.</b></p> <p>2. La fase previa a la solicitud, que abarca el período comprendido entre el inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones hasta la presentación del expediente de solicitud completo a la autoridad competente única, no deberá, en principio, exceder de dos años. <b>La autoridad competente única podría conceder más tiempo al promotor del proyecto en circunstancias especiales, en función de la envergadura y la naturaleza del proyecto, u ofrecerle tiempo suficiente para lograr una participación pública adecuada. Esta participación y estas consultas públicas deberán llevarse a cabo antes de la fase previa a la solicitud. Los resultados de la participación pública, en forma de compromisos que afecten directamente a la ejecución de la infraestructura, y las nuevas medidas previstas para realizar la consulta pública determinarán la duración de dicha fase previa.</b></p> <p>3. Con el fin de poner en marcha el procedimiento de concesión de autorizaciones, el promotor del proyecto deberá remitir por escrito una notificación a la autoridad competente única de los Estados miembros de que se trate con respecto al proyecto e incluirá una descripción detallada del proyecto. A más tardar dos meses después de la recepción de esa notificación, la autoridad competente única deberá acusar recibo de la misma o, si considera que el proyecto no está suficientemente maduro para entrar en el procedimiento de concesión de autorizaciones, rechazará por escrito la notificación. Si la autoridad competente única decide rechazar la notificación, deberá justificar su decisión. La fecha de firma del acuse de recibo de la notificación por parte de la autoridad competente se considerará el inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones. Si afecta a dos o más Estados miembros, la fecha de aceptación de la última notificación por parte de la autoridad competente interesada se considerará la fecha del inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones.</p> <p>4. En un plazo de tres meses a partir del inicio del procedimiento de concesión de autorizaciones, la autoridad competente única, en estrecha cooperación con el promotor de proyecto y otras autoridades afectadas y teniendo en cuenta la información presentada por el promotor del proyecto sobre la base de la notificación a que se refiere el apartado 3, establecerá y comunicará al promotor del proyecto una descripción detallada de solicitud, que contendrá:</p>

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<p>(a) el ámbito de aplicación material y el nivel de detalle de la información que deberá presentar el promotor de proyecto, como parte del expediente de solicitud para la decisión global</p> <p>(b) una programación para el procedimiento de concesión de autorizaciones, en la que se identifique al menos lo siguiente:</p> <p>(i) las decisiones y los dictámenes que se han de obtener, <b>en particular, los dictámenes de los entes locales y regionales, de acuerdo con el marco institucional y jurídico del Estado miembro respectivo;</b></p> <p>(ii) <b>las medidas ya adoptadas para implicar a las partes interesadas y lograr la participación ciudadana en el proceso y cómo mantenerlo durante toda la ejecución del proyecto;</b></p> <p>(iii) las autoridades, <b>en particular, los entes locales y regionales que deberán participar, de acuerdo con el marco institucional y jurídico del Estado miembro respectivo;</b></p> <p>(iv) cada una de las fases del procedimiento y su duración;</p> <p>(v) las principales etapas que deben superarse y sus plazos con vistas a la adopción de la decisión global;</p> <p>(vi) los recursos previstos por las autoridades y las posibles necesidades de recursos adicionales.</p>

### Exposición de motivos

La adopción de un enfoque a medida para cada proyecto y la participación ciudadana ya en la fase inicial del proceso pueden reducir significativamente los retrasos en la concesión de autorizaciones como consecuencia del menor número de recursos legales contra los resultados del procedimiento de planificación. Así pues, el calendario necesario para la creación de consensos entre las partes interesadas no puede determinarse de un modo general; por el contrario, ha de determinarse en función de factores cuantificables relacionados con la ejecución del proyecto y los diversos compromisos durante la creación de consensos con todas las partes interesadas. Este enfoque flexible y a medida podría incluso acelerar la ejecución de los proyectos si se compara con casos en los que se impusiera un calendario estricto.

### Enmienda 15

Artículo 7, apartado 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Para los proyectos que afecten a dos o más Estados miembros, las autoridades competentes de los Estados miembros afectados ajustarán sus calendarios y llegarán a un acuerdo sobre un programa conjunto.</p>	<p>Para los proyectos que afecten a dos o más Estados miembros, las autoridades competentes de los Estados miembros afectados ajustarán sus calendarios y llegarán a un acuerdo sobre un programa conjunto. <b>En el caso de que una entidad común creada por Estados miembros participantes solicite una autorización, solo tendrá que ponerse en contacto con una autoridad competente. La autoridad competente se coordinará entonces con la o las otras autoridades implicadas, para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la legislación aplicable en todos los Estados miembros afectados por el proyecto, tal como se estipula en el artículo 5, apartado 5.</b></p>

### **Exposición de motivos**

Con ello se pretende facilitar la concesión de autorizaciones transfronterizas gracias a un planteamiento de ventanilla única para las entidades comunes.

## **II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS**

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

### *Mensajes clave*

1. subraya que la culminación de la red básica y global de la TEN-T es la clave para garantizar la cohesión territorial, hacer más accesibles todas las regiones e impulsar el desarrollo económico de las regiones periféricas y transfronterizas;
2. señala que el desarrollo de las infraestructuras de transporte es a menudo competencia de los entes regionales, que son los encargados de la ordenación del territorio, la ejecución de las órdenes de aprobación de los planes y la concesión de las autorizaciones en sus territorios;
3. recuerda que el mecanismo «Conectar Europa»(MCE) y el Reglamento RTE-T han establecido objetivos ambiciosos para el desarrollo de las infraestructuras en Europa. La red básica de RTE-T debería estar concluida para 2030, aunque será difícil cumplir las necesidades financieras para alcanzar estos ambiciosos objetivos;
4. reconoce que, junto con el fortalecimiento de la cartera de proyectos, una mayor constitución de fondos y financiación (MCE) y la creación de un entorno propicio a la inversión, la racionalización constituye un pilar importante de la política de la UE en el ámbito de la RTE-T;
5. acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión con vistas a acelerar la ejecución de la RTE-T y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París. Esta propuesta también reviste gran importancia a la hora de armonizar los procedimientos y las normas técnicas, así como de incrementar la interoperabilidad;
6. recuerda estos tres principios fundamentales:
  - garantizar la coordinación de los procedimientos en los distintos territorios, tanto dentro de los Estados miembros como entre sí;
  - garantizar la convergencia de los diferentes requisitos legales, como las Directivas sobre el hábitat, el agua y la biodiversidad, y
  - mantener y mejorar la participación pública;
7. desearía subrayar la importancia de racionalizar, entre otros aspectos, los procedimientos en las regiones fronterizas. Así pues, la simplificación de las autorizaciones administrativas, los procedimientos de concesión de autorizaciones y otros procedimientos reglamentarios deberá tener por objeto facilitar la culminación de la RTE-T;
8. subraya que, si los Estados miembros disponen ya de procedimientos racionalizados, estos deberían contar con la posibilidad de elegir su propio procedimiento racionalizado;
9. propone que, en lugar de aplicar el procedimiento propuesto a todos los proyectos de la RTE-T, el Reglamento especifique qué proyectos recaen en su ámbito de aplicación. Por ejemplo, los Estados miembros han de decidir cuáles son los proyectos prioritarios que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento;
10. reconoce que la finalización a tiempo de la RTE-T se ve dificultada por los retrasos que ocasionan los largos procedimientos de concesión de autorizaciones. Sin embargo, estas autorizaciones se conceden en el marco integrado de las administraciones nacionales, respetando los marcos jurídicos europeos y nacionales en los ámbitos de la ordenación territorial, la protección del medio ambiente y los derechos civiles. Es difícil la aplicación de este complejo procedimiento con un enfoque único: un enfoque a medida resulta más adecuado;
11. recuerda que la simplificación y la reducción de la carga administrativa constituyen uno de los objetivos fundamentales de la actual Comisión, lo cual queda reflejado, hasta cierto punto, en la propuesta. Sin embargo, la carga administrativa no debe simplificarse ni reducirse a costa de la subsidiariedad y la proporcionalidad. Los enfoques a medida deben ser posibles si un Estado miembro ya cuenta con procedimientos racionalizados;

12. recuerda que, para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, es necesario acelerar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, priorizar la resolución de los cuellos de botella, completar los tramos faltantes y prestar apoyo a las infraestructuras transfronterizas que hacen posible la movilidad ecológica, de conformidad con lo expresado en los Dictámenes «Falta de conexiones de transporte en las regiones fronterizas» y «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones», así como que la UE podría seguir contribuyendo a la viabilidad financiera de la movilidad ecológica apoyando activamente un RCDE internacional, así como otro de la UE, con unos precios elevados y estables del carbono que no fluctúen como una mera consecuencia de la especulación, con arreglo a lo establecido en el Dictamen del CDR «Reducciones de las emisiones e inversiones hipocarbónicas rentables»;

13. recuerda la necesidad de equilibrar los intereses generales, aunque no se hayan manifestado explícitamente, de los usuarios —ciudadanos y operadores económicos— con los intereses de los afectados por el desarrollo de las infraestructuras, atendiendo al espíritu de la libre circulación de personas y mercancías;

#### *Aspectos transfronterizos*

14. insiste en la necesidad de seguir persiguiendo la cooperación transfronteriza, transnacional e interregional como una parte más del objetivo de reforzar la cohesión territorial, de conformidad con el artículo 174 del TFUE;

15. señala que algunas de las observaciones del CDR relativas a las limitaciones impuestas por los diferentes enfoques de procedimiento u organización de los proyectos transfronterizos (recogidas, por ejemplo, en el Dictamen «Falta de conexiones de transporte en las regiones fronterizas») siguen siendo pertinentes, y aboga por la eliminación de estos obstáculos jurídicos y administrativos al desarrollo de las infraestructuras de transporte transfronterizo (como se establece, por ejemplo, en el Dictamen «Impulsar el crecimiento y la cohesión en las regiones fronterizas de la UE»);

16. acoge con satisfacción la intención de la propuesta de facilitar la cooperación transfronteriza para desarrollar las conexiones de transporte y acabar con la falta de conexiones. Sin embargo, los proyectos transfronterizos y los proyectos puramente nacionales parten de condiciones diferentes y un enfoque descendente podría ser inadecuado para atender a sus características específicas;

17. recuerda que, si bien la RTE-T es un instrumento de planificación para el desarrollo de las conexiones de transporte paneuropeas, debe mantenerse el planteamiento de base local en los proyectos individuales de la RTE-T. La ordenación del territorio, así como la participación pública y de las partes interesadas, deben llevarse a cabo a nivel local y regional;

18. insta a la Comisión a que fomente medidas destinadas a facilitar la ejecución transfronteriza y eliminar los cuellos de botella de los proyectos de la RTE-T mediante la racionalización de los procedimientos y requisitos administrativos.

Bruselas, 7 de febrero de 2019.

*El Presidente*

*del Comité Europeo de las Regiones*

Karl-Heinz LAMBERTZ

---