



Bruselas, 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

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**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

El cambio tecnológico está afectando a todos los sectores de la sociedad y la economía y transformando la vida de los ciudadanos de la UE. El transporte no es una excepción a esta tendencia. Las nuevas tecnologías están cambiando de forma radical el paisaje de movilidad. En este contexto, la UE y su industria deben responder al desafío de convertirse en un líder mundial en innovación, digitalización y descarbonización. Por lo tanto, la Comisión ha adoptado un planteamiento global para garantizar que las políticas de movilidad de la UE reflejan estas prioridades políticas en la forma de tres paquetes de movilidad «Europa en movimiento».

Tras la Estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de movilidad en mayo y noviembre de 2017. Estos paquetes establecen un programa positivo para la consecución de los objetivos de la Estrategia de movilidad de bajas emisiones y para garantizar una transición fluida hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos. El Parlamento Europeo y el Consejo deben velar por la rápida adopción de estas propuestas.

Esta iniciativa forma parte del tercer paquete «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia de política industrial de septiembre de 2017, y está destinada a completar el proceso de permitir a Europa aprovechar plenamente las ventajas de la modernización de la movilidad. Es esencial que el sistema de movilidad del futuro sea seguro, limpio y eficiente para todos los ciudadanos de la UE. El objetivo es hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, la industria europea más competitiva, el empleo en Europa más seguro, así como llegar a ser más limpios y estar mejor adaptados al imperativo de la lucha contra el cambio climático. Esto requerirá el pleno compromiso de la UE, los Estados miembros y las partes interesadas, sobre todo a la hora de reforzar las inversiones en las infraestructuras de transporte.

El estímulo del crecimiento económico y el fomento de la inversión en la economía real son prioridades clave para la Comisión. El Plan de Inversiones para Europa<sup>1</sup>, que traduce este propósito general en términos operativos, tiene tres objetivos: movilizar financiación para la economía real, proporcionar visibilidad y asistencia técnica a proyectos de inversión, y mejorar el marco normativo para la inversión.

La inversión en infraestructuras de transporte contribuye significativamente a la consecución de estos objetivos. En particular, con la finalización de la red básica y los corredores de la red transeuropea de transporte (RTE-T) se espera que se generen unos 4 500 000 millones EUR o el 1,8 % del PIB de la UE de forma adicional, además de 13 millones de empleos-año hasta 2030<sup>2</sup>. Se calcula que la inversión necesaria para finalizar la red básica de la RTE-T asciende

---

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> *Delivering TEN-T, Facts & Figures* [Finalización de la RTE-T. Datos y cifras, documento en inglés], [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), septiembre de 2017

a unos 500 000 millones EUR entre 2021 y 2030, y a unos 1 500 000 millones EUR con la red global de la RTE-T y otras inversiones en transporte incluidas<sup>3</sup>.

La experiencia indica que la aplicación de los proyectos de la red básica de la RTE-T se ve afectada por los complejos procedimientos administrativos y la inseguridad jurídica, lo que puede dar lugar a mayores costes y retrasos<sup>4</sup>.

En el Plan de acción Christophersen-Bodewig-Secchi<sup>5</sup> *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* [Aprovechar al máximo los nuevos sistemas de financiación para los proyectos europeos de infraestructura de transporte, documento en inglés] (2015), recientemente actualizado, se señaló que la simplificación de las autorizaciones administrativas, las normas de concesión de autorizaciones y otros procedimientos reguladores son una de las recomendaciones destinadas a facilitar la finalización de la RTE-T. Este plan de acción fue presentado por los coordinadores europeos de la RTE-T, Bodewig y Secchi, junto con el exvicepresidente, H. Christophersen.

La finalización efectiva de la RTE-T es fundamental para el funcionamiento del mercado único, la digitalización del transporte y la transición hacia una movilidad hipocarbónica<sup>6</sup>. En sus recientes comunicaciones, la Comisión subrayó la necesidad de movilizar la inversión privada en sectores críticos para el futuro de la Unión Europea<sup>7</sup> y en aquellos en los que subsisten deficiencias del mercado<sup>8</sup>. También ha reiterado que el transporte transfronterizo y

---

<sup>3</sup> Basándose en la información recibida de los Estados miembros en mayo de 2017. Los planes de trabajo de los corredores de la red básica están disponibles, junto con los estudios justificativos, en: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en)

<sup>4</sup> Esto se aplica también a los 30 proyectos prioritarios de la RTE-T previamente identificados. Varios de ellos se han completado, pero algunos están aún en curso. La experiencia con los proyectos prioritarios también demuestra que las cuestiones relacionadas con los procedimientos de concesión de autorizaciones repercutieron sobre la ejecución de varios proyectos (por ejemplo, PP17, PP18/30, PP24); *Implementation of the Priority Projects, November 2012* [Aplicación de los proyectos prioritarios, noviembre de 2012; documento en inglés], DG MOVE basado en datos de los Estados miembros, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf)

<sup>5</sup> Excomisario vicepresidente H. Christophersen, Profesor K. Bodewig, coordinador europeo, Profesor C. Secchi, coordinador europeo del *Action Plan. Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* («CBS Report») [Plan de acción. Aprovechar al máximo los nuevos sistemas de financiación para los proyectos europeos de infraestructura de transporte (Informe CBS), documento en inglés], junio de 2015, disponible en [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf) Informe de situación de *Action Plan. Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* [Plan de acción. Aprovechar al máximo los nuevos sistemas de financiación para los proyectos europeos de infraestructura de transporte, documento en inglés], enero de 2018, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), (en adelante el Informe de situación CBS).

<sup>6</sup> En las conclusiones adoptadas el 5 de diciembre de 2017, el Consejo ha reiterado su firme compromiso con la finalización de la RTE-T y la necesidad de mantener esta política a fin de impulsar las inversiones en el sector del transporte y contribuir a los objetivos generales, en particular, en lo que se refiere a la acción por el clima. 15425/17 TRANS 541.

<sup>7</sup> COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union* [Los resultados y la eficiencia de la financiación de infraestructuras ferroviarias en la Unión Europea, documento en inglés], estudio para el Parlamento Europeo, octubre de 2015.

sostenible y las infraestructuras de la RTE-T son esenciales para que la UE avance hacia una economía hipocarbónica y eficiente en el uso de los recursos<sup>9</sup>.

La creación de un entorno regulatorio favorable y la introducción de unos procedimientos eficientes suponen un reto no solo a nivel europeo. El G7 ha reconocido también la complejidad de la regulación que afecta a la eficacia de los procedimientos de concesión de autorizaciones, en concreto en la Declaración de los ministros adoptada en la reunión de Ministros de Transporte del G7 en Cagliari en junio de 2017. La Declaración subrayaba la importancia de aumentar la aceptación pública de los proyectos de infraestructura, de procedimientos administrativos eficientes y de la racionalización del marco reglamentario<sup>10</sup>. Asimismo, los Estados miembros han hecho esfuerzos para racionalizar los procedimientos a nivel nacional<sup>11</sup>.

El objetivo de la presente iniciativa es reducir los retrasos que han surgido en la aplicación de los proyectos de infraestructura de la RTE-T. Se establece un límite máximo de tres años para todo el proceso de concesión de autorizaciones. Asimismo, tiene por objetivo aportar una mayor claridad a los procedimientos que deben seguir los promotores de proyectos, en particular en lo que respecta a los procedimientos de concesión de autorizaciones, contratación pública y otros.

La presente iniciativa protege el acceso a la justicia por lo que respecta a la ejecución de los proyectos de infraestructura de la RTE-T. No afecta a los procedimientos administrativos de recurso y recursos judiciales ante un órgano jurisdiccional. No obstante, los Estados miembros podrán prever reglas procesales específicas, como la inadmisibilidad de un argumento presentado de forma abusiva o de mala fe, que constituyan mecanismos apropiados para asegurar la eficacia de los procedimientos legales. Los proyectos transfronterizos se enfrentan a dificultades específicas a la hora de llevar a cabo la contratación pública, lo que resulta, en particular, de la necesidad de aplicar las distintas legislaciones, como han puesto de relieve las partes interesadas. Esto añade complejidad a los proyectos y genera costes. El objetivo de esta iniciativa es permitir la aplicación sistemática de un único marco en el caso de los proyectos transfronterizos ejecutados por una entidad conjunta, salvo que los Estados miembros participantes decidan lo contrario. Esto está en consonancia con los objetivos establecidos en la reciente Comunicación sobre el fomento del crecimiento y la cohesión en las regiones fronterizas de la UE<sup>12</sup>.

Aparte de generar más inversiones y atraer capital privado para infraestructuras de alto valor añadido europeo, se cree que esta iniciativa ofrecerá mayor claridad para los ciudadanos y la sociedad civil consolidando el marco de transparencia para su participación en la planificación de los proyectos de la RTE-T.

Los beneficios previstos específicos que se estiman son los siguientes:

- Ahorro de tiempo: se espera que los procedimientos de concesión de autorizaciones duren hasta un máximo de tres años, lo que constituye una mejora significativa en comparación con la situación actual.

---

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf)

<sup>11</sup> Estrategia alemana para acelerar el proceso de planificación: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

- Ahorro de costes para el usuario: más de 5 000 millones EUR de ahorro de costes para el usuario.
- Inversión: el 84 % de la inversión total en la red básica de la RTE-T se planteará antes de 2025.
- Reducción de los efectos externos del transporte: ahorro de 700 millones EUR en términos de emisiones de CO<sub>2</sub>, mitigación del ruido, contaminación del aire, congestión y menor número de accidentes. La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> se estima en 2 686 000 toneladas de ahorro para el período 2018-2030.
- Costes administrativos: un ahorro neto de 150 millones EUR para los promotores de proyectos y las autoridades públicas.
- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

En la actualidad no existen disposiciones específicas relativas a los procedimientos de concesión de autorizaciones y reglamentarios en el ámbito de la RTE-T. No obstante, existen disposiciones similares aplicables en el ámbito de la red transeuropea de energía (RTE-E)<sup>13</sup>.

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

Los objetivos de esta iniciativa son conformes con las políticas de la Unión pertinentes en el ámbito de los transportes, el mercado único y otros ámbitos. La iniciativa contribuirá a estimular la inversión y la creación de puestos de trabajo mediante la racionalización de la inversión en la economía real.

La realización de la RTE-T dará lugar a un mercado interior más justo y profundo, ya que la RTE-T aspira a conectar físicamente los Estados miembros y tiene un claro valor añadido europeo al centrarse en las conexiones transfronterizas.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

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

El desarrollo coordinado de la RTE-T para respaldar los flujos de transporte dentro del mercado único europeo y la cohesión económica, social y territorial en el seno de la Unión requiere que se tomen medidas a nivel de la Unión. Los procedimientos de concesión de autorizaciones difieren enormemente de un Estado miembro a otro en cuanto al número de permisos y decisiones necesarias que se han de obtener; esto hace que sea difícil sincronizar el desarrollo de la red. La red RTE-T no puede funcionar bien en su conjunto, ni puede ofrecer ventajas a escala de la Unión, hasta que no se completen todos sus elementos.

<sup>13</sup> Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga la Decisión n.º 1364/2006/CE y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 y (CE) n.º 715/2009 (DO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

- **Proporcionalidad**

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad. Se inscribe en el marco de la acción en el ámbito de la red transeuropea de transporte, tal como se define en el artículo 170 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

La actuación prevista en la presente propuesta se limita específicamente a la dimensión europea de la infraestructura de transporte.

Un reglamento sería un instrumento eficaz pues sería directamente aplicable en el ordenamiento jurídico de los Estados miembros en el momento de su adopción y no requeriría un período de transposición antes de tener pleno efecto jurídico. Esto está en consonancia con el objetivo de eliminar las discrepancias resultantes de la transposición de directivas y de avanzar en la preparación de proyectos y procedimientos de autorización.

### **3. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La política de la RTE-T se intensificó considerablemente en 2013 con la adopción de un nuevo Reglamento que define una estrategia integral basada en la creación de la red básica antes de 2030 y la red global antes de 2050. No obstante, la política de la RTE-T ha existido durante 25 años y en el momento de la elaboración del actual marco de la RTE-T ya existían pruebas sobre la existencia y las repercusiones de los retrasos en los procedimientos de concesión de autorizaciones y otros procedimientos reguladores. Inicialmente estaban previstas medidas de simplificación para el marco de la RTE-T, pero finalmente se consideraron prematuras debido a varios factores, a saber, la reformulación del marco de la RTE-T ya incluía un conjunto ambicioso de innovaciones, en particular en relación con la creación de un nuevo instrumento de financiación, el Mecanismo «Conectar Europa».

En consecuencia, el actual Reglamento (UE) n.º 1315/2013 no prevé soluciones específicas en lo que atañe a los procedimientos de concesión de autorizaciones, a diferencia del Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas<sup>14</sup>. Como consecuencia de ello, la presente iniciativa no puede desarrollarse en el seno del programa REFIT; no obstante, se inspira en la experiencia de la RTE-E.

- **Consultas, recogida de datos y utilización de asesoramiento técnico**

Entre las actividades de consulta figuraban las siguientes:

- 1) Durante 13 semanas se llevó a cabo una consulta pública abierta en internet, entre el 1 de agosto de 2017 y el 9 de noviembre de 2017. Se recibió un total de 99 respuestas, que representaban a 23 Estados miembros diferentes, lo que equivale al 94 % del total de contribuciones. Las autoridades regionales, locales o municipales (20 %), los promotores de proyectos (19 %) y las asociaciones industriales, patronales o sectoriales (20 %) fueron las categorías

---

<sup>14</sup> Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga la Decisión n.º 1364/2006/CE y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 y (CE) n.º 715/2009 (DO L 115 de 25.4.2013, p. 39-75).

de organizaciones con mayor representación, seguidas de cerca por los gobiernos nacionales (16 %).

- 2) Los servicios de la Comisión responsables de los ámbitos de la iniciativa organizaron conjuntamente una serie de talleres, concretamente sobre contratación pública (15 de junio de 2017), financiación y ayudas estatales (21 de septiembre de 2017) y evaluaciones ambientales y concesión de autorizaciones (17 de octubre de 2017).
- 3) Entre el 6 de diciembre de 2017 y el 17 de enero de 2018 se desarrollaron entrevistas con las partes implicadas, en el contexto de la evaluación de impacto.
- 4) En el marco del estudio exploratorio anterior se llevaron a cabo actividades de consulta, junto con una consulta pública abierta que se realizó durante 12 semanas, así como en seminarios especializados.
- 5) En la evaluación de impacto inicial publicada en el sitio web de la Comisión en junio de 2017 se incluyó un mecanismo para enviar opiniones.

La iniciativa también se debatió a nivel ministerial en dos ocasiones, junto con otras cuestiones relacionadas con el desarrollo y la financiación de la RTE-T: en la Conferencia de Inversión en Transporte Regional de 23 de marzo de 2017 en Sofía y en la reunión informal del Consejo de Ministros de Transportes el 21 de septiembre de 2017 en Tallin.

### **Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados**

Todos los grupos interesados pertinentes que representan a todos los Estados miembros fueron consultados y la mayoría presentó sus opiniones, junto con cierta información cuantitativa, según disponibilidad, en relación con problemas existentes y las medidas políticas analizadas. La consulta puso de manifiesto que los principales problemas detectados con los procedimientos de concesión de autorizaciones para los proyectos de la RTE-T se refieren a medidas en el nivel estratégico de la preparación del proyecto, incluida la consecución de permisos de ordenación del territorio, permisos de planificación y evaluaciones medioambientales.

El apoyo a la integración de los procedimientos en una única entidad nacional, una ventanilla única, fue expresado específicamente por los promotores de proyectos, los ciudadanos y los grupos de interés industrial. Los Gobiernos nacionales y regionales expresaron opiniones más reservadas, que también fueron confirmadas en las entrevistas bilaterales.

Un número significativo de gobiernos nacionales y regionales manifestó inquietudes en relación con una ventanilla única. Sin embargo, de los análisis cualitativos individuales de sus observaciones se desprende que esta aparente discrepancia se debe, en algunos casos, al hecho de que algunos países han integrado ya los procedimientos dentro de una misma entidad (incluidos los procedimientos acelerados). Dichos organismos nacionales únicos ya existentes pueden considerarse un ejemplo de buenas prácticas de la aplicación de ventanilla única.

Según los promotores de proyectos y los ciudadanos, cada ventanilla única debería contar con amplia capacidad de toma de decisiones que permitiera gestionar todas las evaluaciones ambientales a nivel de proyecto, los permisos de planificación territorial y a las licencias de obra. Por otra parte, las opiniones de los Gobiernos nacionales y regionales variaban en cuanto a la extensión de la integración de los procedimientos y el nivel de autoridad. Un

número significativo de representantes nacionales declararon que las ventanillas únicas deberían tener únicamente competencias de coordinación.

Los encuestados, principalmente los promotores de proyectos, los ciudadanos y los grupos de interés industrial, mostraron su acuerdo con que el proceso de concesión de autorizaciones no debería durar más de dos años y que el establecimiento de tal plazo podría contribuir a reducir las demoras excesivas. Las autoridades locales y regionales, así como algunos gobiernos nacionales se mostraron más reservados a este respecto.

Se determinó un conjunto común de normas a nivel de la UE que se aplican a los proyectos transfronterizos como la solución más eficaz para mejorar las cuestiones de contratación pública, en particular por parte de los promotores de proyectos y grupos industriales; las autoridades nacionales indicaron que este conjunto de normas sería más eficaz si se aplicara a los proyectos transfronterizos que se benefician de la financiación de la Unión.

De entre los instrumentos disponibles para la adopción de medidas destinadas a facilitar la preparación de los proyectos RTE-T y la concesión de autorizaciones, la consulta puso de manifiesto que los encuestados tenían una preferencia general por un reglamento relativo a los procedimientos de concesión de autorizaciones y otros elementos de preparación de proyectos de la RTE-T, que serían directamente aplicables en los Estados miembros.

- **Recogida de datos y utilización de asesoramiento técnico**

La iniciativa sigue un largo proceso de reflexión y responde a la invitación política de actuación. La definición del problema se basó principalmente en la experiencia de la Comisión en la gestión de la finalización de la RTE-T<sup>15</sup>, actividades de consulta y estudios externos:

- *Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects* [Estudio sobre la concesión de autorizaciones y facilidades para la preparación de los proyectos de la red básica de la RTE-T, documento en inglés], Milieu et al., diciembre de 2016<sup>16</sup>;
- *Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T* [Estudio de apoyo para una evaluación de impacto sobre medidas para la racionalización de la RTE-T, documento en inglés], PwC, M-Five, Panteia, febrero de 2018<sup>17</sup>.

- **Evaluación de impacto**

La presente iniciativa está acompañada de una evaluación de impacto. Ha recibido el dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario. El Consejo ha formulado una serie de recomendaciones que requerían ajustes y aclaraciones sobre los siguientes puntos:

- Proporcionar más pruebas sobre cómo afectan los procedimientos de contratación pública y de concesión de autorizaciones a los retrasos en la construcción. Añadir más información acerca de la situación variable entre sectores y Estados miembros, así como la descripción de las lecciones

---

<sup>15</sup> Informe de situación sobre la aplicación de la red RTE-T para el período 2014-2015, de febrero de 2017.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf)

<sup>17</sup> Vínculo una vez publicado.



aprendidas de las RTE-E, el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, y las medidas adoptadas en los Estados miembros para racionalizar los procedimientos.

- Facilitar más información sobre las opiniones de las partes interesadas con respecto a las opciones, en especial las de los Estados miembros y los ciudadanos.
- Un análisis de sensibilidad que se ha de añadir junto con una explicación de las hipótesis utilizadas en relación con el cálculo de los resultados, en particular por lo que se refiere al grado en que las medidas podrían contribuir a evitar dilaciones.

Estos comentarios se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada, tal como se indica en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Para abordar las cuestiones aquí mencionadas se realizaron las siguientes modificaciones:

- Se presentaron ejemplos de manera más prominente para ilustrar las repercusiones de los retrasos en los procesos de concesión de autorizaciones y contratación sobre los proyectos individuales y cómo incide en la finalización de la RTE-T, así como otros efectos sobre la red. Se presentaron más referencias a los resultados de la finalización de la RTE-E y el tratamiento prioritario para el control de las ayudas estatales<sup>18</sup>. Se añadieron apartados específicos para describir la experiencia de los Estados miembros, incluidas las medidas que adoptaron para racionalizar sus procesos. Todos estos elementos refuerzan la precisión del análisis.
- Se expusieron en mayor detalle los resultados de las consultas públicas abiertas y las consultas a otras partes interesadas. Se añadió una sección específica sobre la comparación de las opciones estratégicas en el capítulo 7.
- Se realizó un análisis de sensibilidad, y se presentó en las secciones pertinentes de la evaluación de impacto.

Las opciones estratégicas evaluadas consisten en paquetes de medidas políticas que abordan los objetivos específicos y, más en concreto, las principales causas identificadas de los problemas:

- múltiples fases y autoridades que intervienen en los procedimientos de concesión de autorizaciones;
- ausencia de plazos o plazos no aplicados debidamente;
- distintos procedimientos de contratación pública para proyectos de la RTE-T transfronterizos;
- dificultades de coordinación para la ejecución de proyectos transfronterizos; y
- sensación de incertidumbre con respecto a los procedimientos de control de las ayudas estatales.

---

<sup>18</sup> Proyectos respaldados por el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2396 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2017, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) 2015/1017 en lo que se refiere a la ampliación de la duración del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas y a la introducción de mejoras técnicas para este Fondo y para el Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, DO L 345 de 27.12.2017, p. 34-52.

El análisis se tradujo en la conclusión clara de que no es necesario contar con el mismo nivel de ambición en todos los ámbitos, y de que sería adecuado un enfoque progresivo.

Con respecto a los procedimientos de concesión de autorizaciones, la situación es distinta en los diferentes Estados miembros y no se ha adoptado aún un enfoque armonizado a escala de la Unión. Es necesario un mayor nivel de intervención para sincronizar los procedimientos transfronterizos y permitir una ejecución de los proyectos más coordinada, eficaz y eficiente.

En relación con la contratación pública, en los últimos años se ha comenzado a aplicar un marco modernizado<sup>19</sup>. No obstante, siguen existiendo lagunas en el ámbito de la contratación pública transfronteriza y en proyectos desarrollados conjuntamente por dos o más Estados miembros. A este respecto, la intervención solo se refiere a esta laguna específica.

Con respecto al control de las ayudas estatales, las aclaraciones recientemente adoptadas han eliminado, en cualquier caso, la mayor parte de la incertidumbre que supuestamente podría haber obstaculizado el desarrollo de proyectos en el pasado. En el caso de un proyecto complejo con estructuras financieras sofisticadas, parece necesario, no obstante, aumentar la calidad de las notificaciones también mediante la mejora de la cooperación entre los servicios de la Comisión, las autoridades del Estado miembro y la comunidad jurídica y empresarial. En el sentido del Código de Buenas Prácticas para los procedimientos de control de las ayudas estatales, puede darse un tratamiento prioritario a los proyectos de interés común de la red básica de la RTE-T siguiendo un calendario mutuamente acordado entre los Estados miembros y la Comisión, en el que se indiquen claramente los hitos y la información que han de proporcionar los Estados miembros. Esto permitirá que los procedimientos de la Comisión funcionen correctamente para permitir la rápida adopción de la decisión.

Las opciones estratégicas se han basado en niveles cada vez mayores de intervención, ambición e impacto «acumulativo» esperado.

- Opción estratégica 1 (OE1): variación mínima en los instrumentos existentes y desarrollo de instrumentos no vinculantes, así como medidas de acompañamiento.
- Opción estratégica 2 (OE2): medidas vinculantes limitadas que serán descentralizadas y ejecutadas a nivel nacional.
- Opción estratégica 3 (OE3): un marco de la UE para la autorización de los proyectos de la red básica de la RTE-T que se aplicará a escala nacional (OE3a) o a escala de la UE (OE3b).

La evaluación de impacto recomienda la opción estratégica 2 y la iniciativa responde a esta recomendación.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no representa coste adicional alguno para el presupuesto de la Unión.

---

<sup>19</sup> En concreto, la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243), y la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

## 5. OTROS ELEMENTOS

### • Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

El informe de evaluación de impacto enumera una serie de indicadores que deben utilizarse para el seguimiento de la eficacia y la eficiencia de las medidas adoptadas con el fin de cumplir los principales objetivos políticos:

- Minimizar el riesgo de retrasos que afectan a los proyectos de la RTE-T individuales:
  - El avance en la ejecución de la RTE-T en términos de cumplimiento de las normas y los requisitos.
  - Los avances en las inversiones respaldadas por la UE en la infraestructura de transporte de la RTE-T, medidos por el número de los proyectos del MCE (o los proyectos financiados por su sucesor) ejecutados a tiempo o sin demoras debidas a cuestiones relacionadas con las autorizaciones o la contratación.
- Aumentar la seguridad jurídica para los promotores de proyectos, atrayendo, por tanto, a más inversores privados a la infraestructura de transporte.
  - El incremento del número de proyectos de infraestructura de la RTE-T financiados con el uso de los instrumentos financieros respaldados por la UE (p. ej., el FEIE y sus sucesores).

El seguimiento se basará en las medidas existentes para supervisar la ejecución de la propia RTE-T. Por lo tanto, utilizará en la mayor medida posible el marco existente y de manera simple y transparente para que sea de fácil acceso para las partes interesadas. La intención no es crear un sistema complejo de nuevos indicadores de rendimiento.

### • Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El título del Reglamento aborda el ámbito de aplicación y los objetivos del acto, que tiene por objeto facilitar la finalización de la red transeuropea de transporte.

#### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Este artículo introduce el objeto y los objetivos del Reglamento, que son la finalización efectiva y oportuna de la RTE-T en toda la Unión, mediante la reducción del riesgo de retrasos y el aumento del nivel de seguridad para los promotores de proyectos e inversores en cuanto a la duración de los procedimientos aplicables. Otro objetivo es facilitar la participación de inversores privados y aportar mayor claridad sobre las consultas públicas.

#### Artículo 3. «Carácter prioritario» de los proyectos de interés común

Algunos Estados miembros prevén en sus respectivos marcos jurídicos nacionales procedimientos acelerados y el tratamiento especial simplificado a determinadas categorías de proyectos sobre la base de su importancia para el desarrollo del país o por otros motivos. Con el fin de cumplir los objetivos de finalización de la RTE-T, a los que los Estados miembros se comprometieron mediante la adopción en el Consejo del reglamento que establece dicha red y los plazos vinculantes para su finalización, debería aplicarse un tratamiento preferencial similar a los proyectos de interés común de la Unión.

#### Artículos 4 a 6. Integración de los procedimientos de concesión de autorizaciones

El objetivo de este artículo es integrar los diversos procesos de concesión de autorizaciones para los proyectos de la RTE-T de interés común. El artículo 4 exige que la autorización de los proyectos de la RTE-T sea gestionada por una única autoridad que gestione y se adhiera al

proceso global y actúe como ventanilla única para los promotores de proyectos y otros inversores. El artículo 5 establece la designación y las funciones de dicha autoridad. El artículo 6 define las etapas del procedimiento para llegar a una decisión global por la que se autorice al inversor a seguir adelante con el proyecto.

#### Artículo 7. Coordinación de los procedimientos de concesión de autorizaciones transfronterizas

Este artículo establece la importancia de coordinar los procedimientos de concesión de autorizaciones transfronterizas y refuerza el papel de los coordinadores europeos a la hora de supervisar el procedimiento de concesión de autorizaciones.

#### Artículo 8. Contratación pública en los proyectos transfronterizos de interés común

Este artículo prevé la aplicación de un único marco jurídico en materia de contratación pública para los proyectos transfronterizos. Salvo que se disponga lo contrario en un acuerdo intergubernamental, las entidades conjuntas que desarrollen este tipo de proyectos aplicarán una única legislación nacional en su contratación de obras y servicios durante la ejecución del proyecto.

#### Artículo 9. Asistencia técnica

Los programas de asistencia técnica existentes basados en la normativa de la Unión estarán abiertos a los proyectos de interés común afectados por esta iniciativa, en función de la disponibilidad de recursos gestionados por los servicios respectivos.

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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>20</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>21</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>22</sup> 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 Unión. 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.
- (2) 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.
- (3) 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 economía. 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.

<sup>20</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>21</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>22</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

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.

- (4) 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.
- (5) Los proyectos de la red básica deben ir acompañados de procedimientos de concesión de autorizaciones integrados para permitir una gestión clara del procedimiento global y proporcionar un punto de entrada único para los inversores. Los Estados miembros deben designar a una autoridad competente de conformidad con sus marcos jurídicos nacionales y sus estructuras administrativas.
- (6) El establecimiento de una autoridad competente única a escala nacional que integre todos los procedimientos de concesión de autorizaciones («ventanilla única») debe reducir la complejidad, mejorar la eficiencia y aumentar la transparencia de los procedimientos. Asimismo, debe mejorar la cooperación entre los Estados miembros, cuando proceda. Los procedimientos deben promover una cooperación real entre los inversores y la autoridad competente única y, por lo tanto, deben permitir la delimitación del campo en la fase previa del procedimiento de concesión de autorizaciones. Dicha delimitación del campo debe integrarse en la descripción detallada de solicitud y seguir el procedimiento establecido en el artículo 5, apartado 2, de la Directiva 2011/92/UE, modificada por la Directiva 2014/52/UE.
- (7) El procedimiento que establece el presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la realización de los requisitos que se definen en el Derecho internacional y de la Unión, incluidas las disposiciones para proteger el medio ambiente y la salud humana.
- (8) 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.
- (9) Los Estados miembros deben hacer todo lo posible para que los recursos que pongan en duda la legalidad material o procedimental de una decisión global sean gestionados de la forma más eficiente posible.
- (10) Los proyectos de infraestructura transfronterizos de la RTE-T se enfrentan a dificultades específicas en lo que respecta a la coordinación de los procedimientos de concesión de autorizaciones. Los coordinadores europeos deben estar facultados para controlar estos procedimientos y facilitar su sincronización y finalización.
- (11) 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 básica, 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.

- (12) La Comisión no participa sistemáticamente en la autorización de proyectos individuales. No obstante, en algunos casos, determinados aspectos de la preparación de proyectos son objeto de autorización a escala de la Unión. Cuando la Comisión participe en los procedimientos, dará prioridad a los proyectos de interés común de la Unión y garantizará la seguridad a los promotores de proyectos. En algunos casos, podría ser necesaria la aprobación de la ayuda estatal. En consonancia con el Código de buenas prácticas para los procedimientos de control de las ayudas estatales, los Estados miembros pueden pedir a la Comisión que se ocupe de los proyectos de interés común de la red básica de la RTE-T que consideran prioritarios con calendarios más predecibles con el planteamiento del conjunto de casos o la planificación pactada.
- (13) La ejecución de proyectos de infraestructura de la red básica de la RTE-T debe contar también con el respaldo de las directrices de la Comisión que aportan más claridad en lo que respecta a la ejecución de ciertos tipos de proyectos al tiempo que respeta el acervo de la Unión. Por ejemplo, el Plan de acción para la naturaleza, las personas y la economía<sup>23</sup> prevé que esas directrices aporten mayor claridad con vistas a respetar las Directivas sobre aves y hábitats. Deben ponerse a disposición para los proyectos de interés común ayudas directas relacionadas con la contratación pública que garanticen la mejor relación calidad-precio para el erario público<sup>24</sup>. Además, debe ponerse una asistencia técnica adecuada a disposición en virtud de los mecanismos creados para el marco financiero plurianual 2021-2027, con el fin de prestar ayuda financiera para los proyectos de interés común de la RTE-T.
- (14) Dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la necesidad de coordinación de esos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (15) Por razones de seguridad jurídica, los procedimientos administrativos iniciados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento no estarán sujetos a las disposiciones del presente Reglamento.

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### *Artículo 1*

##### ***Objeto y ámbito de aplicación***

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.

#### *Artículo 2*

##### ***Definiciones***

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. Serán asimismo de aplicación las definiciones siguientes:

- a) «decisión global»: una decisión o una serie de decisiones adoptadas por una autoridad o autoridades de un Estado miembro, excluidos los tribunales, que determine si se concede autorización al promotor del proyecto para construir la infraestructura de transporte necesaria para completar un proyecto, sin perjuicio de cualquier decisión adoptada en el contexto de un procedimiento de recurso administrativo;
- b) «procedimientos de concesión de autorizaciones»: todo procedimiento que ha de seguirse o medida que ha de adoptarse ante las autoridades de un Estado miembro, en virtud de la legislación nacional o de la Unión, antes de que el promotor del proyecto pueda ejecutar el proyecto;
- c) «promotor del proyecto»: la persona que solicita una autorización relativa a un proyecto privado o la autoridad pública que inicia un proyecto;
- d) «autoridad competente única»: la autoridad que el Estado miembro designa como responsable de la ejecución de las obligaciones derivadas del presente Reglamento;
- e) «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, tal como se define en el artículo 3, letra m), de ese Reglamento, que es ejecutado por una entidad común.



## **CAPÍTULO II CONCESIÓN DE AUTORIZACIONES**

### *Artículo 3*

#### ***«Carácter prioritario» de los proyectos de interés común***

1. Cada proyecto de interés común de la red básica de la RTE-T 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.
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.
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.

### *Artículo 4*

#### ***Integración de los procedimientos de concesión de autorizaciones***

1. 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.
2. En el caso de los proyectos de interés común para los que la obligación de efectuar evaluaciones de las repercusiones sobre el medio ambiente se derive simultáneamente de la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y de otra legislación de la Unión, los Estados miembros velarán por que se prevean procedimientos conjuntos en el sentido de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2011/92/UE.

### *Artículo 5*

#### ***Autoridad competente única para la concesión de autorizaciones***

1. 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 el proceso de concesión de autorizaciones, incluida la adopción de la decisión global.
2. La responsabilidad de la autoridad competente única contemplada en el apartado 1 o los cometidos relativos a la misma podrán delegarse a otra autoridad, o ser realizados por otra autoridad, en el nivel administrativo adecuado, por proyecto de interés

común o por categoría específica de proyectos de interés común, con arreglo a las condiciones siguientes:

- a) solamente una autoridad será responsable por cada proyecto de interés común;
- b) la autoridad es 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
- c) la autoridad coordina la presentación de todos los documentos e información pertinentes.

La autoridad competente única podrá conservar la responsabilidad de fijar plazos, sin perjuicio de los fijados de conformidad con el artículo 6.

3. La autoridad competente única emitirá la decisión global dentro de los plazos especificados en el artículo 6. Lo hará aplicando procedimientos conjuntos.

La decisión global emitida por la autoridad competente única será la única decisión jurídicamente vinculante resultante del procedimiento de concesión de autorizaciones reglamentario. Cuando el proyecto afecte a otras autoridades, estas podrán remitir su dictamen como aportación al procedimiento, de conformidad con la legislación nacional. Este dictamen deberá ser tenido en cuenta por la autoridad competente única.

4. A la hora de adoptar la decisión global, la autoridad competente única velará por que los requisitos pertinentes en virtud del Derecho internacional y de la Unión se respeten y justificará debidamente su decisión.
5. 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.

## *Artículo 6*

### ***Duración y desarrollo del procedimiento de concesión de autorizaciones***

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.
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.
  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.

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:
  - 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
  - b) una programación para el procedimiento de concesión de autorizaciones, en la que se identifique al menos lo siguiente:
    - i) las decisiones y los dictámenes que se han de obtener;
    - ii) las autoridades, las partes interesadas y el público que puedan verse afectados;
    - iii) cada una de las fases del procedimiento y su duración;
    - iv) las principales etapas que deben superarse y sus plazos con vistas a la adopción de la decisión global;
    - v) los recursos previstos por las autoridades y las posibles necesidades de recursos adicionales.
5. Con el fin de garantizar que el expediente de solicitud esté completo y sea de calidad adecuada, el promotor del proyecto deberá obtener el dictamen de la autoridad competente única sobre su aplicación tan pronto como sea posible durante el procedimiento previo a la solicitud. El promotor del proyecto cooperará plenamente con la autoridad competente única para cumplir los plazos y seguir el programa detallado definido en el apartado 4.
6. El promotor del proyecto presentará el expediente de solicitud basado en la descripción detallada de solicitud en el plazo de 21 meses a partir de la recepción de dicha descripción detallada de solicitud. Una vez transcurrido dicho plazo, la descripción detallada de solicitud deja de considerarse aplicable, salvo que la autoridad competente única decida prorrogar dicho plazo sobre la base de una solicitud justificada del promotor del proyecto.
7. A más tardar en el plazo de dos meses a partir de la fecha de presentación del expediente de solicitud completo, la autoridad competente acusará recibo por escrito de la conformidad documental del expediente de solicitud y lo comunicará al promotor del proyecto. El expediente de solicitud presentado por el promotor del proyecto se considerará completo, a menos que, en el plazo de dos meses a partir de la fecha de presentación, la autoridad competente realice una solicitud con respecto a la falta de información que debe subsanar el promotor del proyecto. Dicha solicitud

se limitará, en lo que se refiere a su ámbito de aplicación material y el nivel de detalle, a los elementos señalados en la descripción detallada de solicitud. Cualquier solicitud de información adicional solo se derivará de nuevas circunstancias excepcionales e imprevistas y estará debidamente justificada por la autoridad competente única.

8. La autoridad competente única examinará la solicitud y adoptará una decisión global dentro del plazo de un año a partir de la fecha de presentación del expediente de solicitud completo con arreglo al apartado 7. Los Estados miembros podrán fijar una fecha límite anterior, según proceda.
9. Los plazos establecidos en los apartados anteriores se entenderán sin perjuicio de las obligaciones resultantes de los actos jurídicos internacionales y de la Unión, así como los procedimientos de recurso administrativos y judiciales.

### *Artículo 7*

#### ***Coordinación de los procedimientos de concesión de autorizaciones transfronterizas***

1. 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.
2. El coordinador europeo a que se refiere el artículo 45 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 estará facultado para seguir de cerca el procedimiento de concesión de autorizaciones para los proyectos transfronterizos de interés común y facilitar los contactos entre las autoridades competentes en cuestión.
3. Sin perjuicio de la obligación de cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento, en caso de que no se respetase el plazo para la decisión global, la autoridad competente informará inmediatamente al coordinador europeo pertinente de las medidas adoptadas o que se vayan a adoptar para concluir el procedimiento de concesión de autorizaciones con el mínimo retraso posible. El coordinador europeo podrá solicitar a la autoridad competente que le informe con regularidad sobre los progresos realizados.

## **CAPÍTULO III CONTRATACIÓN PÚBLICA**

### *Artículo 8*

#### ***Contratación pública en los proyectos transfronterizos de interés común***

1. La contratación pública en los proyectos transfronterizos de interés común deberá efectuarse de conformidad con el Tratado y las Directivas 2014/25/UE o 2014/24/UE.
2. En caso de que los procedimientos de contratación pública se lleven a cabo por una entidad común creada por los Estados miembros participantes, esa entidad aplicará las disposiciones nacionales de uno de estos Estados miembros y, como excepción a lo dispuesto en estas Directivas, dichas disposiciones se determinarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57, apartado 5, letra a), de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, o en el artículo 39, apartado 5,

letra a), de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, según proceda, a menos que se disponga lo contrario en un acuerdo entre los Estados miembros participantes. Un acuerdo de esta naturaleza deberá en cualquier caso contemplar la aplicación de una única legislación nacional en el caso de los procedimientos de contratación dirigidos por una entidad común.

#### **CAPÍTULO IV ASISTENCIA TÉCNICA**

##### *Artículo 9 Asistencia técnica*

A petición del promotor del proyecto o un Estado miembro, de acuerdo con los programas de financiación de la Unión pertinentes y sin perjuicio del marco financiero plurianual, la Unión facilitará asistencia técnica para la aplicación del presente Reglamento y la facilitación de la ejecución de proyectos de interés común.

#### **CAPÍTULO V DISPOSICIONES FINALES**

##### *Artículo 10 Disposiciones transitorias*

El presente Reglamento no se aplicará a los procedimientos administrativos que se hayan iniciado antes de la fecha de su entrada en vigor.

##### *Artículo 11 Entrada en vigor*

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

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo  
El Presidente*

*Por el Consejo  
El Presidente*