

I

(Comunicaciones)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 26/2004

adoptada por el Consejo el 14 de abril de 2004

con vistas a la adopción de la Decisión nº .../2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/C 101E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ estableció orientaciones comunitarias en el ámbito de la red transeuropea de transporte, determinando los proyectos de interés común con los que contribuir al desarrollo de dicha red e incluyendo en su anexo III los proyectos específicos a los que el Consejo Europeo, en sus reuniones de Essen en 1994 y de Dublín en 1996, asignó una importancia especial.
- (2) El aumento del tráfico, sobre todo debido al porcentaje cada vez mayor de vehículos pesados de transporte de mercancías, ha provocado una congestión y puntos de estrangulamiento cada vez más importantes en corredores de transporte internacionales. Para garantizar la movilidad internacional de las mercancías y los pasajeros, hacen falta medidas dirigidas a optimizar la capacidad de la red transeuropea.

- (3) En el Consejo Europeo de Gotemburgo de 2001 se pidió a las instituciones comunitarias que adoptaran unas nuevas orientaciones relativas a la red transeuropea de transporte al efecto de dar prioridad, en su caso, a inversiones en infraestructuras en el ámbito de los ferrocarriles, las vías navegables, el transporte marítimo de corta distancia, las operaciones intermodales y las interconexiones efectivas. En este contexto, no debe subestimarse la contribución de los puertos de navegación interior y de los aeropuertos regionales a los objetivos de la red transeuropea de transporte.

- (4) La próxima ampliación de la Unión Europea y el objetivo de reequilibrar los diferentes medios de transporte y lograr una red de infraestructuras capaz de satisfacer las necesidades crecientes, así como el hecho de que el tiempo necesario para llevar a cabo determinados proyectos prioritarios puede ser superior a diez años exigen volver a examinar la lista de proyectos incluidos en el anexo III de la Decisión nº 1692/96/CE.

- (5) Bulgaria, la República Checa, Chipre, la República Eslovaca, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Rumanía y Turquía han celebrado acuerdos de asociación y acuerdos europeos y han solicitado la adhesión a la Unión Europea. Las administraciones competentes en materia de transportes de once de estos países han realizado, con la ayuda de la Comisión, evaluaciones de sus necesidades de infraestructura de transportes con el fin de establecer una red de acuerdo con los principios enunciados en la Decisión nº 1692/96/CE.

⁽¹⁾ DO C 362 E de 18.12.2001, p. 205 y DO C 20 E de 28.1.2003, p. 274.

⁽²⁾ DO C 125 de 27.5.2002, p. 75.

⁽³⁾ DO C 278 de 14.11.2002, p. 7.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 30 de mayo de 2002 (DO C 187 E de 7.8.2003, p. 130), Posición Común del Consejo de 14 de abril de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁵⁾ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión nº 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

- (6) El Consejo Europeo de Barcelona de 2002 destacó el objetivo de reducir los cuellos de botella en regiones como los Alpes, los Pirineos y el mar Báltico.
- (7) El Consejo Europeo de Bruselas de diciembre de 2003 destacó que los proyectos prioritarios determinados en las orientaciones son fundamentales para fortalecer la cohesión del mercado interior, sobre todo con miras a la próxima ampliación de la Unión Europea y dada la necesidad de eliminar cuellos de botella o completar los tramos que faltan para la circulación de mercancías (tránsito) a través de barreras naturales o de otro tipo, o a través de las fronteras.
- (8) La segunda conferencia paneuropea de transporte celebrada en Creta en 1994 y la tercera conferencia paneuropea de transporte celebrada en Helsinki en 1997 definieron diez corredores de transporte paneuropeos y cuatro áreas paneuropeas como prioritarias con miras a la cooperación entre la Comunidad Europea y los terceros países interesados.
- (9) En el informe remitido a la Comisión el 30 de junio de 2003, el Grupo de alto nivel sobre la red transeuropea de transporte (en lo sucesivo denominado «Grupo de alto nivel») seleccionó un número limitado de proyectos prioritarios con arreglo a un método cuyos criterios incluían, en particular, su viabilidad económica potencial, el grado de compromiso de los Estados miembros interesados respecto al cumplimiento de un calendario previamente acordado en la programación de proyectos, su repercusión sobre la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, y su impacto en la cohesión y el desarrollo sostenible. Dicho informe incluye también proyectos en los nuevos Estados miembros que se adherirán a la Unión el 1 de mayo de 2004. Los resultados de esta cooperación deben tomarse en consideración.
- (10) Las exigencias de la protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y en la aplicación de la política comunitaria sobre redes transeuropeas, de conformidad con el artículo 6 del Tratado. Ello implica el fomento con carácter prioritario de las infraestructuras de los modos de transporte menos dañinos para el medio ambiente, esto es, el transporte por ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y el transporte por vía navegable.
- (11) Es necesario aplicar el objetivo central de disociar los efectos negativos del crecimiento del transporte del crecimiento del PIB, como propuso la Comisión en su comunicación relativa a una estrategia de la Unión Europea para el desarrollo sostenible.
- (12) La evaluación medioambiental de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente ⁽¹⁾ será llevada a cabo en lo sucesivo para todos los planes y programas que den lugar a proyectos de interés común. La financiación de las infraestructuras del transporte debe asimismo estar supeditada a la conformidad con las disposiciones de la legislación comunitaria sobre el medio ambiente, y en particular con la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente ⁽²⁾, con la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres ⁽³⁾ y con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres ⁽⁴⁾.
- (13) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes propugna un planteamiento integrado que combine, entre otras cosas, las medidas de revitalización del sector ferroviario, en especial de los servicios de transporte de mercancías, de promoción de la navegación interior y del transporte marítimo de corta distancia, de estímulo de una mayor complementariedad entre el tren de alta velocidad y el transporte aéreo, y de fomento del desarrollo de sistemas de transporte inteligentes interoperativos a fin de garantizar una mayor eficacia y seguridad de la red.
- (14) La eficacia de la política común de transportes depende entre otras cosas de la coherencia de las medidas encaminadas a revitalizar el sector ferroviario y desarrollar la infraestructura ferroviaria. La Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁵⁾, contempla una red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril abierta a los servicios internacionales de transporte de mercancías a partir de 2003. Las líneas de la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril deben considerarse líneas de la red ferroviaria tal como se definen en las orientaciones de la Decisión nº 1692/96/CE para que puedan beneficiarse de las inversiones y atraer parte del tráfico de la carretera.
- (15) Dentro del objetivo general de garantizar la movilidad sostenible de personas y mercancías, conviene crear mecanismos de apoyo al desarrollo de autopistas del mar entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial y mejorar el acceso a Estados y regiones periféricos o insulares. El establecimiento de estos mecanismos, apoyándose, por ejemplo, en procedimientos de licitación, debe ser transparente y orientado a las necesidades y entenderse sin perjuicio de las normas comunitarias en materia de competencia o de contratación pública.

⁽¹⁾ DO L 197 de 21.7.2001, p. 30.

⁽²⁾ DO L 175 de 5.7.1985, p. 40. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 156 de 25.6.2003, p. 17).

⁽³⁾ DO L 103 de 25.4.1979, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 807/2003 del Consejo (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

⁽⁴⁾ DO L 206 de 22.7.1992, p. 7. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽⁵⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

- (16) El apoyo al desarrollo de las autopistas del mar debe considerarse complementario respecto de la asignación de ayuda comunitaria como incentivo para el desarrollo de operaciones de transporte marítimo de corta distancia en el marco del programa Marco Polo, establecido en virtud del Reglamento (CE) n° 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (programa Marco Polo) ⁽¹⁾, y debe basarse en los mismos criterios. No obstante, la concesión de ayuda financiera comunitaria al amparo de ambos instrumentos no debe ser acumulativa.
- (17) Es preciso declarar de interés europeo proyectos prioritarios, concentrar en ellos la financiación comunitaria y establecer mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos.
- (18) De conformidad con el artículo 154 del Tratado, la política en materia de redes transeuropeas ha de contribuir al refuerzo de la cohesión económica y social en el territorio de la Unión. Para lograr dicho objetivo se debe tratar de conseguir una mayor coherencia entre las orientaciones comunitarias en materia de redes transeuropeas de transporte y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a escala comunitaria.
- (19) Una evaluación a posteriori de los proyectos prioritarios debe facilitar revisiones futuras de las orientaciones y de la lista de proyectos prioritarios, y debe contribuir a mejorar los métodos de evaluación a priori utilizados por los Estados miembros.
- (20) La tramitación separada por los Estados miembros de los procedimientos nacionales de evaluación de los efectos medioambientales y socioeconómicos de un proyecto puede resultar inadecuada para la dimensión transnacional de los proyectos declarados de interés europeo. Para solucionar este problema, conviene desarrollar, además de métodos de evaluación comunes, procedimientos coordinados de evaluación y consulta pública o procedimientos de estudio transnacional que abarquen los diferentes Estados miembros interesados y se refieran tanto a los aspectos socioeconómicos como a los medioambientales. Estos procedimientos deben aplicarse sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria en materia de protección del medio ambiente.
- (21) Puede ser necesario reforzar la coordinación entre los Estados interesados en proyectos de un mismo eje para aumentar la rentabilidad de las inversiones y facilitar la sincronización y financiación de estas últimas.
- (22) Los Estados miembros deben determinar los tramos transfronterizos basándose en criterios que habrá de definir el Comité creado en virtud del apartado 2 del artículo 18 de la Decisión n° 1692/96/CE. Las actuales referencias a tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios incluidos en el anexo III de dicha Decisión no deben prejuzgar la definición de tramos transfronterizos conforme a dichos criterios.
- (23) La Comisión ha llevado a cabo un análisis sobre la repercusión de las recomendaciones del Grupo de alto nivel. Los resultados muestran que la realización de los proyectos seleccionados por el Grupo, combinada con varias de las medidas de la política común de transportes, como la tarificación del uso de infraestructuras y la apertura a la competencia del transporte ferroviario de mercancías, producirían beneficios sustanciales en cuanto a ahorro de tiempo, reducción de las emisiones y de la congestión, mejora de la accesibilidad de los Estados miembros periféricos y de los nuevos Estados miembros, así como del bienestar colectivo.
- (24) Para ajustarse a los objetivos de las redes transeuropeas de transporte y a los retos en materia de política de transporte que supone la ampliación, resulta necesario un incremento considerable de los recursos financieros destinados a las redes transeuropeas de transporte.
- (25) La Comisión podría decidir proponer al Consejo y al Parlamento la necesidad de llevar adelante proyectos distintos de los incluidos en el anexo III de la Decisión n° 1692/96/CE, para perseguir objetivos de fomento del crecimiento, mejor integración de una Europa ampliada y mejora de la productividad y competitividad de las empresas europeas en los mercados mundiales, y para contribuir al objetivo de cohesión económica, social y territorial y a la intermodalidad. Debe darse a dichos proyectos la adecuada prioridad en el contexto de los instrumentos financieros comunitarios.
- (26) Por lo tanto, debe modificarse en consecuencia la Decisión n° 1692/96/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión n° 1692/96/CE queda modificada como sigue:

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

«2. Las infraestructuras de transporte comprenderán redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, las autopistas del mar, los puertos de navegación marítima e interior, los aeropuertos y otros puntos de interconexión entre redes modales.».

⁽¹⁾ DO L 196 de 2.8.2003, p. 1.

3) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Prioridades

Teniendo en cuenta los objetivos enunciados en el artículo 2 y las grandes líneas de acción establecidas en el artículo 4, las prioridades serán:

- a) la creación y el desarrollo de enlaces e interconexiones clave que permitan eliminar los puntos de estrangulamiento, acabar los tramos pendientes y completar los grandes ejes, especialmente sus secciones transfronterizas, franquear las barreras naturales y mejorar la interoperabilidad de los grandes ejes;
 - b) la creación y el desarrollo de infraestructuras que fomenten la interconexión de las redes nacionales con el fin de facilitar el enlace de las regiones insulares o similares, así como de las regiones enclavadas, periféricas y ultraperiféricas con las zonas centrales de la Comunidad, en particular para reducir los elevados costes de transporte de dichas zonas;
 - c) las medidas necesarias para la realización gradual de una red ferroviaria interoperable que incluya, toda vez que sea factible, itinerarios adecuados para el transporte de mercancías;
 - d) las medidas necesarias para favorecer la navegación de larga distancia, de corta distancia e interior;
 - e) las medidas necesarias para integrar el ferrocarril y el transporte aéreo, especialmente mediante accesos ferroviarios a los aeropuertos, cuando convenga, y así como las infraestructuras e instalaciones necesarias;
 - f) optimizar la capacidad y la eficacia de las infraestructuras existentes o de nueva creación, fomentar el transporte intermodal y mejorar la seguridad y fiabilidad de la red, mediante la creación y mejora de terminales intermodales y de sus infraestructuras de acceso, o mediante la implantación de sistemas inteligentes;
 - g) la integración de la seguridad y de la dimensión medioambiental en el diseño y la realización de la red transeuropea de transporte;
 - h) el desarrollo de una movilidad sostenible de personas y mercancías de conformidad con los objetivos de la Unión Europea en relación con el desarrollo sostenible.».
- 4) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Protección del medio ambiente

1. En la planificación y realización de los proyectos, los Estados miembros deberán tener en cuenta la protección del medio ambiente mediante la realización, de conformidad con la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de interés común que deban llevarse a cabo, y mediante la aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres (*) y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo.

A partir del 21 de julio de 2004, los Estados miembros realizarán una evaluación de impacto ambiental de los

planes y programas previos a dichos proyectos, en particular si consideran nuevos itinerarios u otro desarrollo importante de la infraestructura nodal, de conformidad con la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (**). Los Estados miembros tendrán en cuenta los resultados de esta evaluación cuando preparen los planes y programas en cuestión, con arreglo al artículo 8 de dicha Directiva.

2. A más tardar el 21 de julio de 2004, la Comisión definirá, de acuerdo con los Estados miembros, métodos adecuados para la realización de la evaluación medioambiental estratégica, con el objetivo de garantizar, entre otras cosas, la coordinación apropiada, evitando la duplicación de esfuerzos y logrando la simplificación y la aceleración de los procesos de planificación para los proyectos y corredores transfronterizos.

Los resultados de estos trabajos y de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos relativos a la RTE realizados por los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2001/42/CE deberán ser tomados en consideración por la Comisión, si procede, en su informe sobre las orientaciones y las posibles propuestas legislativas correspondientes destinadas a revisar las orientaciones establecidas en el apartado 3 del artículo 18 de la presente Decisión.

(*) DO L 103 de 25.4.1979, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 807/2003 del Consejo (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

(**) DO L 197 de 21.7.2001, p. 30.».

5) En el artículo 9, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La red incluirá asimismo la infraestructura de gestión de la circulación, de información a los usuarios, de actuación en caso de incidentes y emergencias y de cobro electrónico de cánones, que se basará en la cooperación activa entre los sistemas de gestión de la circulación europeos, nacionales y regionales y los proveedores de servicios de información sobre viajes y circulación y de servicios de valor añadido, y garantizará la necesaria complementariedad con las aplicaciones cuya implantación se facilita con el programa de redes transeuropeas de telecomunicaciones.».

6) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Características

1. La red ferroviaria comprenderá la red ferroviaria de alta velocidad y la red ferroviaria convencional.

2. La red ferroviaria de alta velocidad que utilice tecnologías actuales o nuevas se compondrá de:

- a) líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades generalmente de 250 km/h o superiores,

- b) líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- c) líneas especialmente acondicionadas o especialmente construidas para la alta velocidad y conectadas a la red ferroviaria de alta velocidad, que presentan características específicas debido a limitaciones topográficas o medioambientales, de relieve o de entorno urbano, a las cuales la velocidad debe adaptarse en el caso concreto.

La red ferroviaria de alta velocidad constará de las líneas indicadas en el anexo I. Los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a las líneas ferroviarias de alta velocidad que empleen la tecnología actual se definirán de conformidad con la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (*). Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de todas las líneas de alta velocidad y de sus características técnicas antes de su apertura.

3. La red ferroviaria convencional constará de líneas para el transporte ferroviario convencional de pasajeros y mercancías, incluidos los tramos ferroviarios de la red transeuropea de transporte combinado a que se refiere el artículo 14, los enlaces de acceso a los puertos marítimos y de navegación interior de interés común y a las terminales de carga accesibles a todos los operadores. Los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a la red ferroviaria convencional se definirán de conformidad con la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (**).

4. La red ferroviaria comprenderá las infraestructuras y equipos necesarios para la integración de los servicios de transporte ferroviario y por carretera, y cuando proceda de los servicios de transporte marítimo y aéreo. En este sentido, se prestará particular atención a la interconexión de los aeropuertos regionales con la red.

5. La red ferroviaria cumplirá al menos una de las siguientes funciones:

- a) desempeñar un papel importante en el transporte de larga distancia de pasajeros;
- b) si procede, permitir la interconexión con los aeropuertos;
- c) permitir el acceso a las redes ferroviarias regionales y locales;
- d) facilitar el transporte de mercancías mediante la definición y desarrollo de grandes líneas dedicadas al transporte de mercancías o de líneas que den preferencia a los trenes de mercancías;

e) desempeñar un papel importante en la explotación del transporte combinado;

f) permitir la interconexión a través de puertos de interés común con el transporte marítimo de corta distancia y las vías de navegación interior.

6. La red ferroviaria ofrecerá a los usuarios un elevado nivel de calidad y seguridad, gracias a su continuidad y al desarrollo progresivo de su interoperabilidad, en particular mediante la armonización técnica y el sistema armonizado de mando y control ERTMS recomendado para la red ferroviaria europea. Con este fin, la Comisión establecerá, en consulta con los Estados miembros, un plan de implantación coordinado con los planes nacionales.

(*) DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(**) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

7) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) Se inserta el siguiente apartado:

«3 *ter*. Los puertos de navegación interior de la red equipados con instalaciones de transbordo para el transporte intermodal o cuyo volumen de tráfico anual de flete es igual o superior a 500 000 toneladas figuran en el anexo I.»

b) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La red comprenderá asimismo la infraestructura de gestión del tráfico. Ésta incluirá, en particular, la creación de un sistema interoperable e inteligente de tráfico y transporte denominado "Servicio de Información Fluvial" cuya función consistirá en optimar la capacidad y la seguridad actuales de la red de vías navegables y mejorar su interoperabilidad con otros modos de transporte.»

8) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 12 bis

Autopistas del mar

1. La red transeuropea de autopistas del mar tendrá por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos. Las autopistas del mar no deben excluir el transporte combinado de personas y mercancías, a condición de que predomine el transporte de carga.

2. La red transeuropea de autopistas del mar se compondrá de equipos e infraestructuras que afectarán al menos a dos puertos situados en dos Estados miembros diferentes. Tales equipos e infraestructuras incluirán elementos, en al menos un Estado miembro, como equipos portuarios, sistemas electrónicos de gestión logística, procedimientos de protección y seguridad y procedimientos administrativos y aduaneros, así como infraestructuras terrestres y marítimas de acceso directo a los puertos, incluida la navegabilidad a lo largo de todo el año, y concretamente la disponibilidad de sistemas de dragado y de acceso en temporada invernal por medio de rompehielos.

3. Las vías navegables y los canales contemplados en el anexo I que enlacen dos autopistas del mar europeas, o dos tramos de las mismas, y contribuyan de modo significativo a acortar las rutas marítimas, a aumentar la eficacia y a ahorrar tiempo de navegación, formarán parte de la red transeuropea de autopistas del mar.

4. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar serán propuestos por al menos dos Estados miembros y estarán orientados a las necesidades reales. En general, los proyectos propuestos asociarán los sectores público y privado de acuerdo con modalidades que prevean, antes de que las ayudas concedidas con cargo a los presupuestos nacionales puedan completarse, si fuere necesario, con ayudas de la Comunidad, una licitación que revista alguna de las formas siguientes:

a) licitación pública organizada conjuntamente por los Estados miembros interesados, para el establecimiento de nuevas conexiones a partir del puerto de la categoría A, definida en el apartado 2 del artículo 12, que previamente hayan seleccionado dentro de cada zona marítima mencionada en el proyecto nº 21 del anexo III;

b) siempre que la localización de los puertos sea comparable, licitación pública organizada conjuntamente por los Estados miembros interesados y dirigida a consorcios que reúnan al menos compañías marítimas y puertos situados en una de las zonas marítimas mencionadas en el proyecto nº 21 del anexo III;

5. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar:

— se centrarán en equipos e infraestructuras que compondrán la red de autopistas del mar;

— podrán incluir, sin perjuicio de los artículos 87 y 88 del Tratado, ayudas a la puesta en marcha si, como consecuencia de la licitación contemplada en el apartado 4, el apoyo público se considera necesario para la viabilidad financiera del proyecto. Estas ayudas se limitarán a dos años y sólo se concederán en apoyo de costes financieros debidamente justificados. No podrán sobrepasar el importe mínimo considerado necesario para la puesta en marcha de tales conexiones. Las

ayudas no podrán dar lugar a distorsiones de la competencia en los mercados de que se trate que sean contrarias al interés común;

— podrán incluir asimismo actividades que presenten ventajas en un sentido más amplio y no estén vinculadas a puertos concretos, como la disponibilidad de equipos para operaciones de rompehielos y de dragado, así como sistemas de información, incluidos los sistemas de gestión de tráfico y de notificación electrónica.

6. La Comisión, en el plazo de tres años, presentará al Comité contemplado en el artículo 18 una lista inicial de proyectos específicos de interés común, concretizando así el concepto de autopistas del mar. Dicha lista también se comunicará al Parlamento Europeo.

7. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar se presentarán a la Comisión para su aprobación.»

9) En el artículo 13 se añade el siguiente apartado:

«3. Los puntos de conexión internacionales y comunitarios se enlazarán gradualmente a las líneas de alta velocidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La red incluirá las infraestructuras y las instalaciones que permitan la integración de los servicios ferroviarios y del transporte aéreo y, cuando proceda, los servicios de transporte marítimo.»

10) Se inserta la sección siguiente:

«SECCIÓN 10 bis

COORDINACIÓN ENTRE ESTADOS MIEMBROS

Artículo 17 bis

Coordinador europeo

1. A fin de facilitar una aplicación coordinada de determinados proyectos, en particular los proyectos transfronterizos o tramos de proyectos transfronterizos, entre los proyectos declarados de interés europeo contemplados en el artículo 19 bis, la Comisión podrá, con el acuerdo de los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo, nombrar a una persona que se denominará "coordinador europeo". El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. Su misión se referirá normalmente a un proyecto único, en particular en el caso de un proyecto transfronterizo, pero podrá, llegado el caso, ampliarse a la totalidad del eje principal. El Coordinador europeo establecerá juntamente con los Estados miembros interesados un plan de trabajo de sus actividades.

2. El coordinador europeo se elegirá sobre todo en función de su experiencia sobre instituciones europeas y de sus conocimientos relativos a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos.

3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en el apartado 5.

4. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones mencionadas en el apartado 5.

5. El coordinador europeo:

a) promoverá, en cooperación con los Estados miembros interesados, métodos comunes de evaluación de proyectos y asesorará, si procede, a los promotores de proyectos en la financiación de los mismos;

b) redactará un informe anual dirigido al Parlamento Europeo, a la Comisión y a los Estados miembros interesados sobre los progresos alcanzados en la realización de los proyectos de los que es responsable, sobre los nuevos actos reglamentarios o de otro tipo que puedan influir en las características de los proyectos, así como sobre los eventuales problemas y obstáculos que puedan ocasionar un retraso significativo respecto a las fechas indicadas en el anexo III;

c) consultará, junto con los Estados miembros interesados, a las autoridades regionales y locales, a los operadores, usuarios de transporte, autoridades regionales y locales y representantes de la sociedad civil, con objeto de tener un mejor conocimiento de la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de financiación de inversiones y el tipo de servicios que deberán prestarse para facilitar el acceso a dicha financiación.

6. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en el Derecho comunitario y nacional, la Comisión podrá solicitar el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación comunitaria relativas a los proyectos o grupos de proyectos que se inscriban dentro de su cometido.»

11) El artículo 18 se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Comité para el seguimiento de orientaciones y el intercambio de información»;

b) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión resúmenes de los planes y programas nacionales que elaboren con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en especial con respecto a los proyectos declarados de interés europeo contemplados en el artículo 19 *bis*. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.»;

c) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La Comisión informará cada dos años al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, sobre la

puesta en práctica de las orientaciones descritas en la presente Decisión. Al establecer el informe, la Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del apartado 2. Cuando proceda, el informe se acompañará de propuestas legislativas de revisión de las orientaciones. Dichas propuestas legislativas podrán, en caso necesario, incluir en la lista de proyectos prioritarios del anexo III modificaciones de proyectos o complementos a éstos que sean conformes con el apartado 1 del artículo 19. La revisión tendrá particularmente en cuenta los proyectos que contribuyan a la cohesión territorial de la Unión Europea con arreglo a la letra e) del apartado 1 del artículo 19.».

12) El artículo 19 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 19

Proyectos prioritarios

1. Los proyectos prioritarios serán proyectos de interés común contemplados en el artículo 7 cuyo examen permita verificar que:

a) pretenden suprimir un punto de congestión o completar un enlace que falte en un eje importante de la red transeuropea, en especial los proyectos que sean proyectos transfronterizos, superen barreras naturales o tengan tramos transfronterizos;

b) habida cuenta de su dimensión, una planificación a largo plazo y a escala europea aportará un valor añadido importante;

c) presentan, en su conjunto, ventajas socioeconómicas potenciales netas y otras ventajas socioeconómicas;

d) mejoran de manera significativa la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, con lo que también contribuyen a la interoperabilidad de las redes nacionales;

e) contribuyen a la cohesión territorial de la Unión Europea, al integrar las redes de los nuevos Estados miembros y mejorar las conexiones con las regiones periféricas e insulares;

f) contribuyen al desarrollo sostenible de los transportes, mejorando su seguridad y reduciendo sus efectos perjudiciales en el medio ambiente, en particular mediante el fomento de una transferencia modal hacia el ferrocarril, el transporte intermodal, las vías navegables y el transporte marítimo;

g) muestran el compromiso de los Estados miembros interesados en cuanto a la realización de los estudios y procedimientos de evaluación a tiempo para terminar las obras en la fecha previamente acordada, tomando como base los planes nacionales o cualquier otro documento equivalente sobre el proyecto de que se trate.

2. Los proyectos prioritarios, cuyo inicio esté previsto antes de 2010, sus tramos, así como las fechas acordadas de terminación de las obras a que se refiere la letra g) del apartado 1, figuran en el anexo III.

3. Antes de 2010, la Comisión realizará un informe que recoja los progresos alcanzados y propondrá, llegado el caso, modificar la lista de proyectos prioritarios incluidos en el anexo III, de conformidad con el apartado 1.».

13) Se añaden los artículos siguientes:

«Artículo 19 bis

Declaración de interés europeo

1. Los proyectos prioritarios incluidos en el anexo III se declararán de interés europeo. Esta declaración únicamente se hará de conformidad con el procedimiento establecido en el Tratado y en los actos jurídicos basados en él.

2. Sin perjuicio de la base jurídica de los correspondientes instrumentos financieros comunitarios:

a) los Estados miembros, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al Fondo de Cohesión, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1164/94 (*), darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo;

b) los Estados miembros, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al presupuesto consagrado a las redes transeuropeas, de conformidad con los artículos 9 y 10 del Reglamento (CE) n° 2236/95 (**), darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo;

c) la Comisión alentará a los Estados miembros a tener en cuenta los proyectos declarados de interés europeo cuando procedan a la planificación de los Fondos estructurales, en particular en las regiones pertenecientes al objetivo n° 1, teniendo en consideración los planes nacionales de transporte comprendidos en los marcos comunitarios de apoyo vigentes;

d) la Comisión velará por que los países beneficiarios del Instrumento de política estructural de preadhesión, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo a dicho instrumento y de conformidad con los artículos 2 y 7 del Reglamento (CE) n° 1267/1999 (***), den la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo.

3. Dentro de las previsiones de sus necesidades financieras, la Comisión dará la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo.

4. En caso de un importante retraso en el inicio de las obras de uno de los proyectos declarados de interés europeo con respecto al plazo de 2010, la Comisión solicitará a los Estados miembros de que se trate que justifiquen dicho retraso en un plazo de tres meses. En función de la respuesta dada, la Comisión consultará a todos los Estados miembros de que se trate a fin de resolver el problema que haya ocasionado el retraso.

La Comisión, en consulta con el Comité creado en virtud del apartado 2 del artículo 18, podrá decidir, dentro del seguimiento activo de la ejecución del proyecto declarado de interés europeo y teniendo en cuenta el principio de

proporcionalidad, la adopción de las medidas oportunas. Se dará a los Estados miembros de que se trate la posibilidad de presentar observaciones sobre tales medidas antes de su adopción.

El Parlamento Europeo será consultado sin demora sobre toda medida tomada.

Al adoptar dichas medidas, la Comisión tendrá debidamente en cuenta la parte de responsabilidad de cada Estado miembro de que se trate en el retraso y no tomará medidas que afecten a la realización del proyecto en un Estado miembro no responsable del retraso.

5. Cuando uno de los proyectos declarados de interés europeo no haya quedado terminado dentro de un plazo razonable tras la fecha prevista para su finalización, indicada en el anexo III, y todos los Estados miembros interesados sean responsables del retraso, la Comisión revisará el proyecto, de conformidad con el procedimiento del apartado 4, con objeto de retirarle la clasificación de proyecto declarado de interés europeo por medio del procedimiento de revisión del apartado 3 del artículo 18. En todos los casos, la Comisión revisará el proyecto al término de un período de quince años desde la declaración de interés europeo del proyecto en la aceptación de la presente Decisión.

6. Cinco años después de la finalización de un proyecto declarado de interés europeo o de uno de sus tramos, los Estados miembros interesados efectuarán una evaluación de sus efectos socioeconómicos y medioambientales, incluidos los efectos sobre el comercio y la libre circulación de personas y mercancías entre Estados miembros, sobre la cohesión territorial y sobre el desarrollo sostenible. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los resultados de dicha evaluación.

7. Cuando un proyecto declarado de interés europeo incluya un tramo transfronterizo indivisible técnica y financieramente, los Estados miembros interesados coordinarán sus procedimientos para evaluar los efectos socioeconómicos del mismo y pondrán el máximo empeño en llevar a cabo un estudio transnacional antes de conceder la autorización de las obras de construcción y dentro del marco vigente.

8. Los Estados miembros se coordinarán caso por caso, en el plano bilateral o multilateral, por lo que respecta a los demás tramos de proyectos de interés europeo.

9. Las actuaciones coordinadas o los estudios transnacionales contemplados en el apartado 7 se entenderán sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria en materia de protección del medio ambiente, en particular las relativas a la evaluación de los efectos medioambientales. Los Estados miembros interesados informarán a la Comisión del inicio y de los resultados de dichas actuaciones coordinadas o estudios transnacionales. La Comisión incluirá dicha información en el informe citado en el apartado 3 del artículo 18.

*Artículo 19 ter***Tramos transfronterizos**

En el marco de determinados proyectos prioritarios, los tramos transfronterizos entre dos Estados miembros, incluidas las autopistas del mar, serán determinados por dichos Estados miembros a partir de criterios definidos por el Comité creado en virtud del apartado 2 del artículo 18 y notificados a la Comisión. Serán, en particular, tramos indivisibles técnica y financieramente o para cuya realización los Estados miembros interesados se comprometerán conjuntamente y para los cuales crearán una estructura común.

(*) Reglamento (CE) n° 1164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994, por el que se crea el Fondo de cohesión (DO L 130 de 25.5.1994, p. 1). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1265/1999 del Consejo (DO L 161 de 26.6.1999, p. 62).

(**) Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo de 18 de septiembre de 1995 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (DO L 228 de 23.9.1995, p. 1). Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 197 de 29.7.1999, p. 1).

(***) Reglamento (CE) n° 1267/1999 del Consejo de 21 de junio de 1999 por el que se crea un instrumento de política estructural de preadhesión (DO L 161 de 26.6.1999, p. 73). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2500/2001 (DO L 342 de 27.12.2001, p. 1).».

14) Quedan suprimidos los artículos 20 y 21.

15) Los anexos quedan modificados como sigue:

1. En el anexo I, las secciones 2, 3, 4 y 6 y los mapas adjuntos se sustituyen según lo indicado en el anexo I de la presente Decisión.
2. En el anexo III:
 - a) el título se sustituye por el texto siguiente: «Proyectos prioritarios cuyo inicio está previsto antes de 2010»;
 - b) su contenido se sustituye por el texto que figura en el anexo II de la presente Decisión.

Artículo 2

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el...

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

El anexo I de la Decisión 1692/96/CE queda modificado como sigue:

1. Las secciones 2, 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«Sección 2: Red de Carreteras

- | | |
|----------------|--------------------|
| 2.0. Europa | 2.8. Italia |
| 2.1. Bélgica | 2.9. Luxemburgo |
| 2.2. Dinamarca | 2.10. Países Bajos |
| 2.3. Alemania | 2.11. Austria |
| 2.4. Grecia | 2.12. Portugal |
| 2.5. España | 2.13. Finlandia |
| 2.6. Francia | 2.14. Suecia |
| 2.7. Irlanda | 2.15. Reino Unido |

Sección 3: Red de Ferrocarriles

- | | |
|----------------|--------------------|
| 3.0. Europa | 3.8. Italia |
| 3.1. Bélgica | 3.9. Luxemburgo |
| 3.2. Dinamarca | 3.10. Países Bajos |
| 3.3. Alemania | 3.11. Austria |
| 3.4. Grecia | 3.12. Portugal |
| 3.5. España | 3.13. Finlandia |
| 3.6. Francia | 3.14. Suecia |
| 3.7. Irlanda | 3.15. Reino Unido |

Sección 4: Red de navegación interior y puertos de navegación interior».

2. La sección 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Sección 6: Red de aeropuertos

- | | |
|---|--------------------------|
| 6.0. Europa | 6.4. Francia |
| 6.1. Bélgica/Dinamarca/Alemania/Luxemburgo/Países Bajos/Austria | 6.5. Irlanda/Reino Unido |
| 6.2. Grecia | 6.6. Italia |
| 6.3. España/Portugal | 6.7. Finlandia/Suecia». |

3. Los mapas correspondientes de la Decisión nº 1692/96/CE se sustituyen por los mapas siguientes:

2.0



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6



LEITSCHMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

FRANCE



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 60 100 200 Kilometers

2.7



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

IRELAND



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 15 30 60 Kilometers

2.8



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

ITALIA



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 40 80 160 Kilometers

2.9

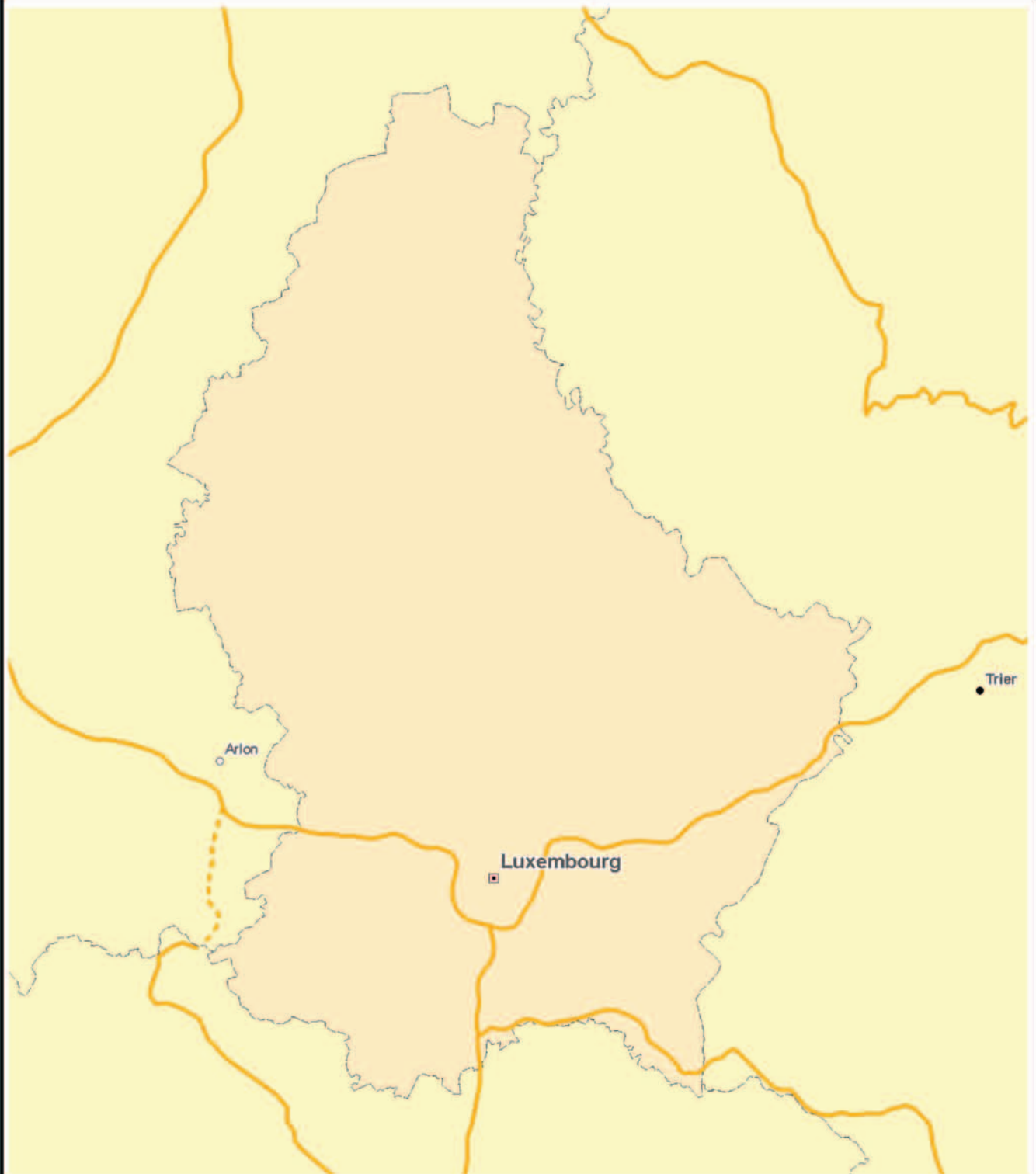


LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

02/2004

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



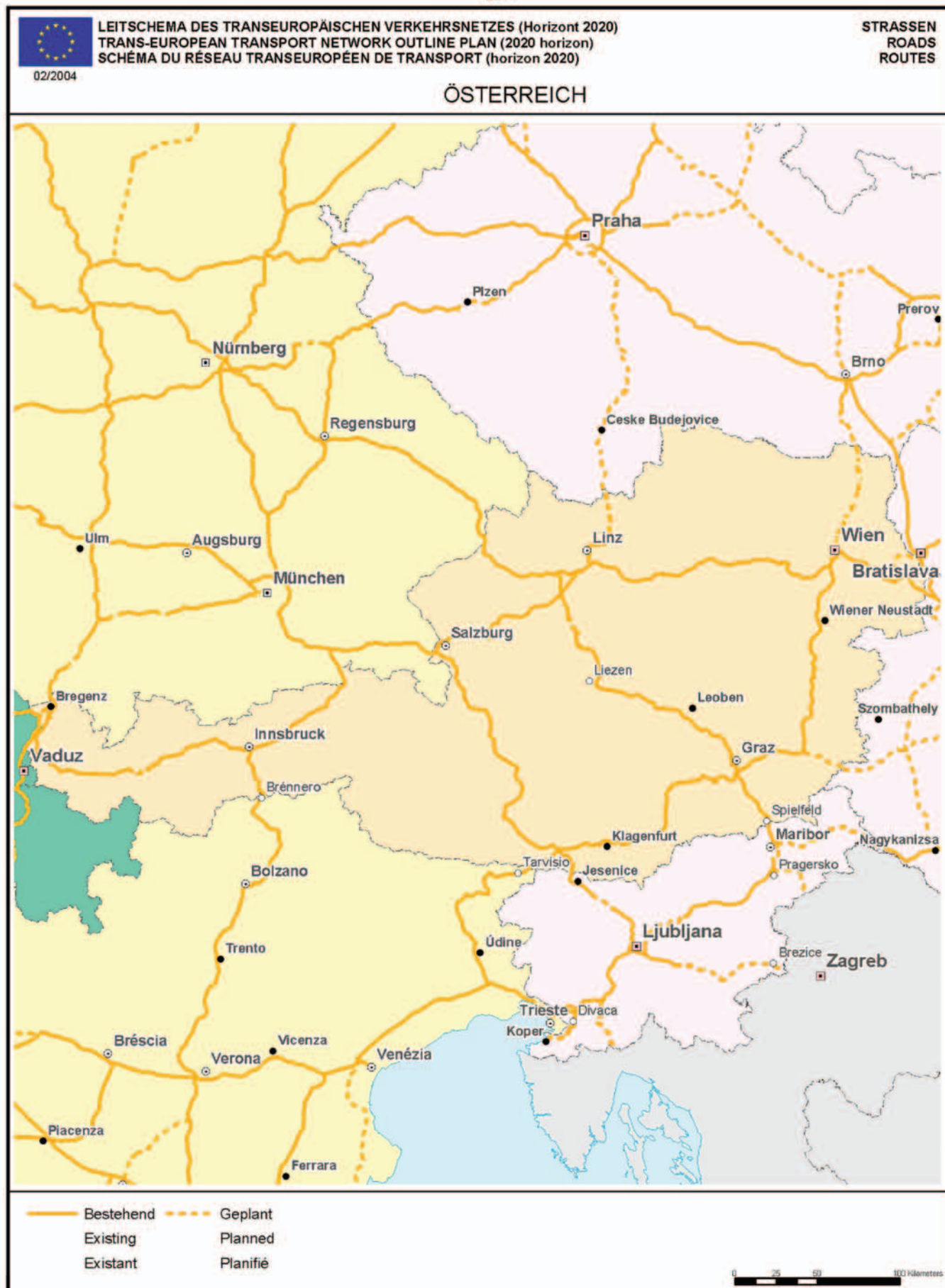
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 5 10 20 Kilometers

2.10



2.11



2.12



2.13



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

SUOMI



— Bestehend - - - - - Geplant
Existing Planned
Existant Planifié

0 50 100 200 Kilometers

2.14



LEITSCHMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

SVERIGE



— Bestehend	- - - - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 50 100 150 Kilometers

2.15



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
 ROADS
 ROUTES

UNITED KINGDOM



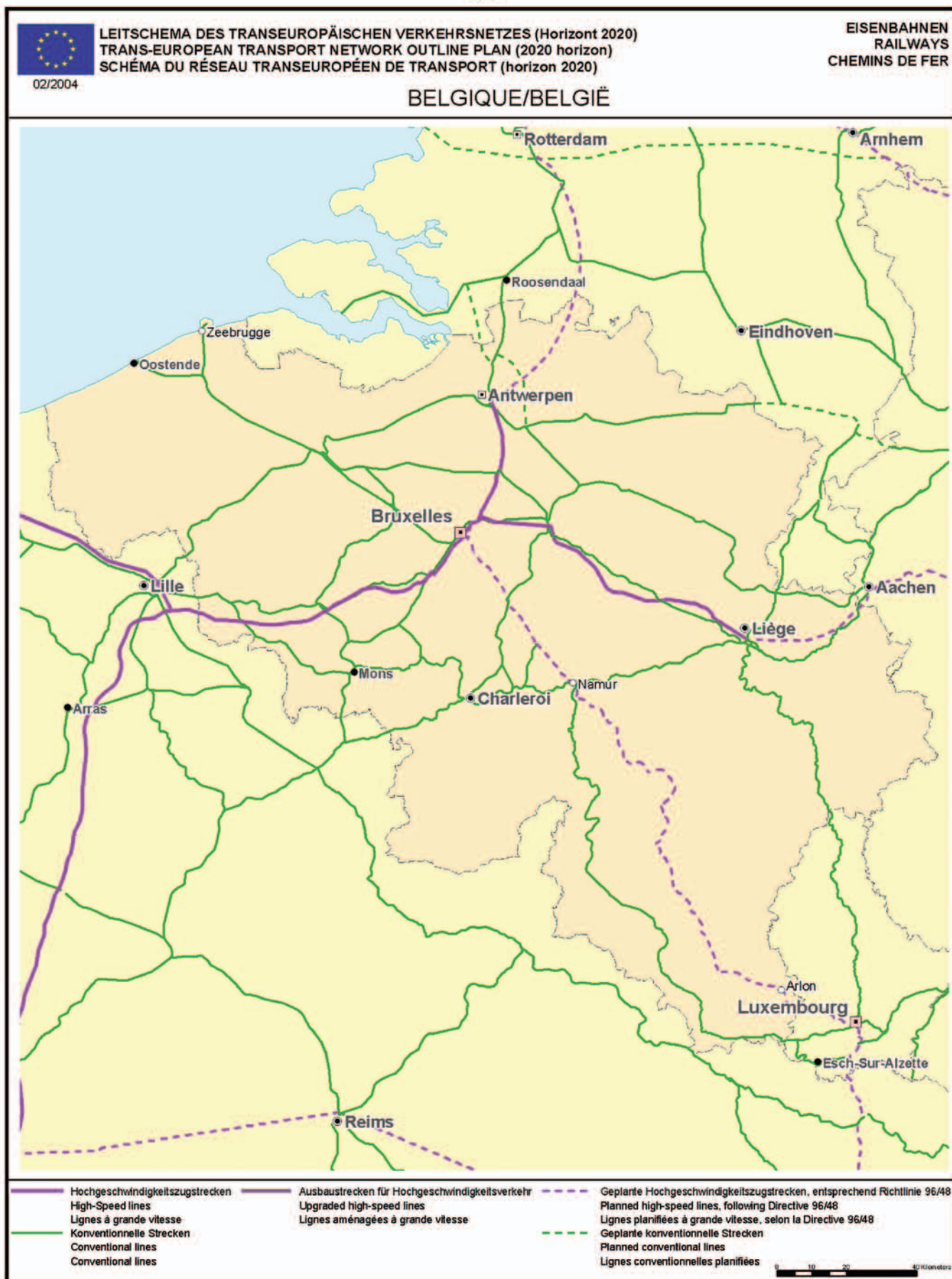
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 60 120 240 Kilometers

3.0



3-1



3-2



3-3



3-4



3-5



3-6



3-7



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

IRELAND



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionnelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionnelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

0 15 30 60 Kilometers

3-8



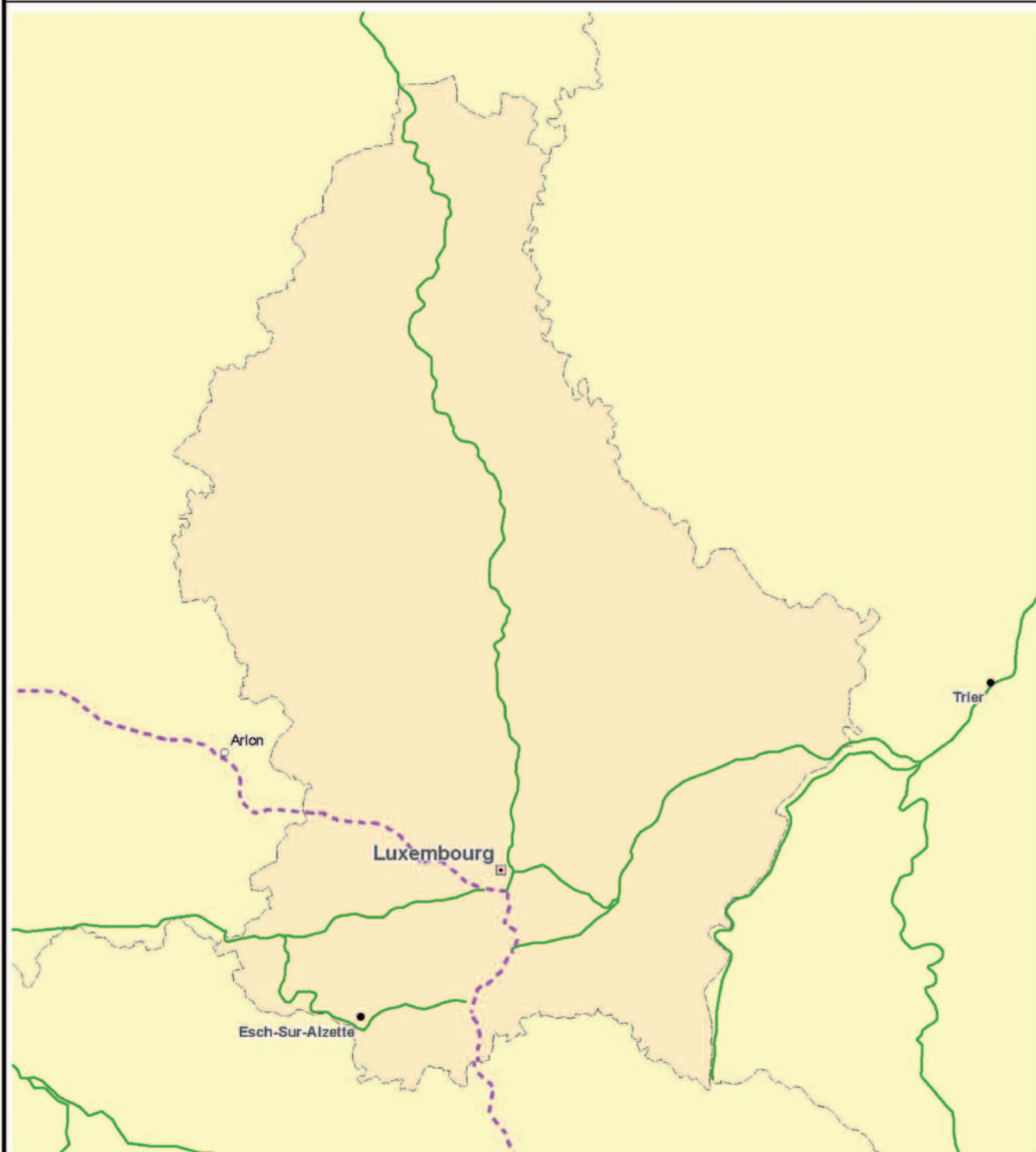
3-9



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



Hochgeschwindigkeitszugstrecken High-Speed lines Lignes à grande vitesse	Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr Upgraded high-speed lines Lignes aménagées à grande vitesse	Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48 Planned high-speed lines, following Directive 96/48 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Konventionnelle Strecken Conventional lines Conventional lines	Geplante konventionelle Strecken Planned conventional lines Lignes conventionnelles planifiées	

0 10 20 Kilometers

3-10



3-11



3-12



3-13

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

SUOMI



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High-Speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionnelle Strecken
Conventional lines
Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionnelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

0 37,5 75 150 Kilometers

3-14



3-15



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

UNITED KINGDOM



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

0 12.5 25 50 Kilometers

4.0



6.0



6.1



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

FLUGHÄFEN
 AIRPORTS
 AÉROPORTS

02/2004

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ) - NEDERLAND - ÖSTERREICH



■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
 Part of international system
 Partie d'un système aéroportuaire international
 ■ Internationale Komponenten
 International connecting points
 Composantes internationales

● Teil von Gemeinschaftskomponenten
 Part of Community connecting points
 Partie de composantes communautaires
 ● Gemeinschaftskomponenten
 Community connecting points
 Composantes communautaires

★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
 Regional and accessibility points
 Composantes régionales et d'accessibilité

0 50 100 200 Kilometers

6.2



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

HELLAS/ELLAS



■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales

● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires
● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires

★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

0 75 150 300 Kilometers

6.3



6.4



6.5



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

IRELAND - UNITED KINGDOM



- | | | |
|--|--|--|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité |
| ■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | |

0 70 140 280 Kilometers

6.6



6.7



LEITSCHAMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

SUOMI - SVERIGE



- | | | |
|--|--|--|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité |
| ■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | |

0 50 100 200 Kilometers

ANEXO II

El anexo III de la Decisión nº 1692/96/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO III

PROYECTOS PRIORITARIOS CUYO INICIO ESTÁ PREVISTO ANTES DE 2010

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo
 - Halle/Leipzig-Nuremberg (2015)
 - Nuremberg-Munich (2006)
 - Munich-Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Túnel del Brennero (2015), tramo transfronterizo
 - Verona-Nápoles (2007)
 - Milán-Bolonia (2006)
 - Puente de carretera y ferrocarril sobre el estrecho de Mesina-Palermo (2015)
2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
 - Túnel del Canal-Londres (2007)
 - Bruselas-Lieja-Colonia (2007)
 - Bruselas-Rotterdam-Amsterdam (2007) ⁽¹⁾
3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa
 - Lisboa/Oporto-Madrid (2011) ⁽²⁾
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueras-Perpiñán (2008)
 - Perpiñán-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaya (2010)
 - Irún/Hendaya-Dax, tramo transfronterizo (2010)
 - Dax-Burdeos (2020)
 - Burdeos-Tours (2015)
4. Eje ferroviario de alta velocidad del este
 - París-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Luxemburgo (2007)
 - Saarbrücken-Mannheim (2007)
5. Línea de Betuwe (2007)
6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubliana-Budapest-frontera ucraniana ⁽³⁾
 - Lyon-St Jean de Maurienne (2015)
 - Túnel de Mont-Cenis (2015-2017), tramo transfronterizo
 - Bussoleno-Turín (2011)
 - Turín-Venecia (2010)
 - Venecia-Ronchi sur-Trieste- Divača (2015)
 - Koper- Divača -Ljubliana (2015)
 - Ljubliana-Budapest (2015)

⁽¹⁾ Incluidas las dos estaciones de trenes de alta velocidad en Rotterdam y Amsterdam, que no se incluían en el proyecto aprobado por el Consejo Europeo de Essen de 1994.

⁽²⁾ Incluidos los enlaces Lisboa-Oporto (2013), Lisboa-Madrid (2010) y Aveiro-Salamanca (2015).

⁽³⁾ Partes de este eje corresponden al corredor paneuropeo V.

7. Eje de autopistas Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest
 - Vía Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Autopista Sofía-Kulata-frontera Grecia/Bulgaria (2010), con Promahon-Kulata como tramo transfronterizo
 - Autopista Nadlac-Sibiu (ramal hacia Bucarest y Constanța) (2007)
8. Eje multimodal Portugal/España-resto de Europa ⁽¹⁾
 - Ferrocarril La Coruña-Lisboa-Sines (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Valladolid (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Faro (2004)
 - Autopista Lisboa-Valladolid (2010)
 - Autopista La Coruña-Lisboa (2003)
 - Autopista Sevilla-Lisboa (finalizada en 2001)
 - Nuevo aeropuerto de Lisboa (2015)
9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer ⁽²⁾ (2001)
10. Malpensa (finalizado en 2001) ⁽³⁾
11. Enlace fijo del Öresund (finalizado en 2000) ⁽⁴⁾
12. Eje ferroviario-vial del triángulo nórdico
 - Proyectos de carreteras y ferrocarril en Suecia ⁽⁵⁾ (2010)
 - Autopista Helsinki-Turku (2010)
 - Ferrocarril Kerava-Lahti (2006)
 - Autopista Helsinki-Vaalia (2015)
 - Ferrocarril Helsinki-Vainikkala (frontera rusa) (2014)
13. Eje de carreteras Reino Unido/Irlanda/Benelux (2010)
14. Línea principal de la costa oeste (2007)
15. Galileo (2008)
16. Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París
 - Nuevo eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos
 - Línea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
 - Línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010)
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
 - Baudrecourt-Estrasburgo-Stuttgart (2015) con el puente de Kehl como tramo transfronterizo
 - Stuttgart-Ulm (2012)
 - Munich-Salzburg (2015), tramo transfronterizo
 - Salzburg-Viena (2012)
 - Viena-Bratislava (2010), tramo transfronterizo
18. Eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio ⁽⁶⁾
 - Rin-Mosa (2019) con la esclusa de Lanay como tramo transfronterizo
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Viena-Bratislava (2015) tramo transfronterizo
 - Palkovicovo-Mohács (2014)
 - Puntos de congestión en Rumania y Bulgaria (2011)

⁽¹⁾ Incluye la modernización de los puertos y aeropuertos (2015), de conformidad con lo acordado en los Consejos Europeos de Essen y Dublín.

⁽²⁾ En 2003 se decidió un mayor aumento de la capacidad de esta línea y se añadió como proyecto aparte.

⁽³⁾ Proyecto completado.

⁽⁴⁾ Proyecto completado.

⁽⁵⁾ Algunos tramos cortos de carreteras y líneas de ferrocarril quedarán finalizados entre 2010 y 2015.

⁽⁶⁾ Una parte de este eje corresponde a la definición del corredor paneuropeo VII.

19. Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica
- Madrid-Andalucía (2010)
 - Noreste (2010)
 - Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
 - Corredor norte/noroeste, incluido Vigo-Oporto (2010)
 - Extremadura (2010)
20. Eje ferroviario del Fehmarn Belt
- Enlace fijo ferrocarril/carretera del Fehmarn Belt (2014)
 - Ferrocarril de acceso a Dinamarca a partir del Öresund (2015)
 - Ferrocarril de acceso a Alemania a partir de Hamburgo (2015)
 - Ferrocarril Hannover-Hamburgo/Bremen (2015)
21. Autopistas del mar
- Proyectos de interés común identificados con arreglo al artículo 12 bis y relativos a las autopistas del mar siguientes:
- Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros del Mar Báltico con los de Europa Central y Occidental, incluida la ruta a través del canal del Mar del Norte/Mar Báltico o canal de Kiel) (2010)
 - Autopista marítima de Europa Occidental (que enlaza Portugal y España, a través del arco atlántico, con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda) (2010)
 - Autopista marítima de Europa Sudoriental (que enlaza el Mar Adriático con el Mar Jónico y con el Mediterráneo Oriental para incluir a Chipre) (2010)
 - Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia, Italia, incluida Malta, y que empalma con la autopista marítima de Europa Sudoriental ⁽¹⁾ (2010)
22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresden ⁽²⁾
- Ferrocarril frontera greco/búlgara-Kulata-Sofía-Vidin/Calafat (2015)
 - Ferrocarril Curtici-Braşov (hacia Bucarest y Constanţa) (2010)
 - Ferrocarril Budapest-Viena (2010), tramo transfronterizo
 - Ferrocarril Břeclav-Praga-Nuremberg (2010), con Nuremberg-Praga como tramo transfronterizo
 - Eje ferroviario Praga-Linz (2016)
23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena ⁽³⁾
- Ferrocarril Gdansk-Varsovia-Katowice (2015)
 - Ferrocarril Katowice-Břeclav (2010)
 - Línea Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)
24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes
- Lyon-Mulhouse-Mülheim ⁽⁴⁾, con Mulhouse-Mülheim como tramo transfronterizo (2018)
 - Génova-Milán/Novara-frontera suiza (2013)
 - Basilea-Karlsruhe (2015)
 - Francfort-Mannheim (2012)
 - Duisburgo-Emmerich (2009) ⁽⁵⁾
 - “Rin Féreo” Rheidt-Amberes, tramo transfronterizo (2010)
25. Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena ⁽⁶⁾
- Autopista Gdansk-Katowice (2010)
 - Autopista Katowice-Brno/Zilina (2010), tramo transfronterizo
 - Autopista Brno-Viena (2009), tramo transfronterizo

⁽¹⁾ También hacia el Mar Negro.

⁽²⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo IV.

⁽³⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

⁽⁴⁾ Incluye el tren de alta velocidad Rin-Ródano, sin el ramal oeste.

⁽⁵⁾ El proyecto n° 5 (línea de Betuwe) une Rotterdam con Emmerich.

⁽⁶⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición del corredor paneuropeo VI.

26. Eje ferroviario-vial Irlanda/Reino Unido/Europa continental
 - Eje ferroviario-vial que enlaza Dublín con el Norte (Belfast-Larne) y con el Sur (Cork) (2010) ⁽¹⁾
 - Eje ferroviario-vial Hull-Liverpool (2015)
 - Ferrocarril Felixstowe-Nuneaton (2011)
 - Ferrocarril Crewe-Holyhead (2008)
27. Eje "Rail Baltica": Varsovia - Kaunas - Riga - Tallinn - Helsinki
 - Varsovia-Kaunas (2010)
 - Kaunas-Riga (2014)
 - Riga-Tallinn (2016)
28. "Eurocaprail" en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
 - Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo (2012)
29. Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico/Adriático
 - Kozani-Kalambaka-Igumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)
30. Vía navegable Sena-Escalda
 - Mejoras de la navegabilidad Deulemont-Gante (2012-2014-2016)
 - Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016)

Entre paréntesis figura la fecha de terminación de las obras previamente acordada. Las fechas de terminación de las obras de los proyectos 1 a 20 y 30 y el detalle de los tramos son los indicados en el informe del Grupo de alto nivel, si estos han sido efectivamente determinados.».

⁽¹⁾ Incluye el proyecto n° 13 de Essen: eje vial Irlanda/Reino Unido/Benelux.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 5 de diciembre de 2003, en el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 TEC), el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre el proyecto de Decisión por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽¹⁾. Tras la ultimación por parte de los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su posición común el 14 de abril de 2004.

Al adoptar su posición, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura de 30 de mayo de 2002 ⁽²⁾ y su nueva presentación el 11 de marzo de 2004 ⁽³⁾, así como de los dictámenes del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾ y del Comité de las Regiones ⁽⁵⁾.

La Decisión tiene la finalidad de poner al día las directrices comunitarias sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) de 1996, para tener en cuenta el aumento del tráfico previsto antes de 2010 y los problemas de congestión resultantes, así como la ampliación de la Unión Europea. La Decisión incluye una lista de proyectos prioritarios que deben realizarse con el horizonte de 2020, que incorpora los proyectos adoptados por el Consejo Europeo de Essen en 1994 y se añade a ellos, y que se ha establecido sobre la base de las recomendaciones contenidas en el informe del Grupo de Alto Nivel bajo la presidencia de Karel van Miert.

Los nuevos elementos de la propuesta incluyen, entre otras cosas:

- que las prioridades comunitarias se concentren en la intermodalidad y en los medios sostenibles actuales, como el ferrocarril, el transporte marítimo y por vía navegable de corta distancia,
- los cambios en la definición de la red ferroviaria con objeto de dar importancia al papel del ferrocarril en el transporte de mercancías,
- el concepto de «autopistas del mar»,
- la introducción del concepto de «proyectos de interés europeo», que proporciona un tratamiento prioritario en lo que se refiere a la financiación y los procedimientos de consulta,
- la creación de un nuevo mecanismo de coordinación a nivel comunitario destinado a facilitar en particular la cooperación operativa y financiera entre Estados miembros afectados por el mismo proyecto transfronterizo,
- la extensión del plazo para la celebración de proyectos hasta 2020 y del alcance geográfico de la RTE-T para incluir a los nuevos Estados miembros.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo suscribe la necesidad de que el marco jurídico comunitario que rige el desarrollo de la red transeuropea de transporte se adapte a las necesidades de una Europa ampliada a fin de lograr un sistema de transporte coherente, eficaz y sostenible. El Consejo puede por lo tanto respaldar sin reservas los objetivos globales de la propuesta de la Comisión y, naturalmente, su contenido en líneas generales. Cuando decidió modificar el texto sobre algunos aspectos específicos, lo hizo principalmente para hacerla más clara, más sencilla y más comprensible.

⁽¹⁾ La Comisión presentó su propuesta el 9 de octubre de 2001 (DO C 362 E de 18.12.2001, p. 205) y su propuesta complementaria el 17 de octubre de 2003 (sin publicar aún en el Diario Oficial).

⁽²⁾ DO C 187 E de 07.08.2003, p. 130.

⁽³⁾ Doc. 7033/04 CODEC 319 TRANS 100 ECOFIN 76 (sin publicar aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO C 125 de 27.05.2002, p. 75.

⁽⁵⁾ DO C 278 de 14.11.2002, p. 3.

Por lo que se refiere a las «prioridades» para la red transeuropea de transporte (artículo 5), el Consejo resalta la importancia de fomentar la interconexión de las redes nacionales, mientras que también toma en consideración los altos costes de transporte de las islas y zonas periféricas. La posición común hace referencia en términos generales a la realización gradual de una red ferroviaria interoperable, que incluya rutas adaptadas al transporte de mercancías. El Consejo también suscribe la promoción del transporte marítimo de corta y larga distancia, así como al desarrollo de la movilidad sostenible de personas y bienes.

El Consejo concede gran importancia a la protección del medio ambiente en el marco de los proyectos de transporte (artículo 8). Por lo tanto, manifiesta claramente que los Estados miembros tendrán en cuenta los resultados de las evaluaciones ambientales en la preparación de planes y programas. La Comisión considerará estos resultados en su informe sobre las directrices y en posibles propuestas legislativas para su revisión.

El Consejo acoge con satisfacción la introducción del nuevo concepto de las «autopistas del mar» (artículo 12 bis), que fomenta la transferencia del transporte de mercancías de la carretera al transporte marítimo de corta distancia. Los proyectos específicos -que dan expresión concreta al concepto de «autopistas del mar» — serán definidos por la Comisión en el plazo de tres años. El Consejo opina que este nuevo marco también permite la mejora de los enlaces existentes; a este respecto, debería ser posible promover el transporte de personas y bienes, cuando las mercancías sean dominantes. La posición común declara inequívocamente que la financiación pública (ayuda de puesta en marcha) dentro del marco de las «autopistas del mar» no debe provocar distorsiones de la competencia. Esta ayuda debería concederse sobre la base de los mismos criterios que los aplicables en virtud del programa Marco Polo, pero no debe ser acumulativa la concesión de ayuda financiera comunitaria correspondiente a dos instrumentos.

El Consejo aprueba la posibilidad, prevista en el artículo 17 bis, de designar a un coordinador europeo para la realización de proyectos. El Consejo pone de relieve en su posición común la competencia específica del coordinador para proyectos transfronterizos y la importancia de la cooperación con los Estados miembros en el cumplimiento de las tareas asignadas al coordinador.

En cuanto a los proyectos de interés común, que se consideran proyectos prioritarios, la posición común del Consejo subraya la importancia de los proyectos transfronterizos y las secciones transfronterizas de los proyectos (artículo 19 y nuevo artículo 19 ter). Subraya que el compromiso de los Estados miembros interesados debe basarse en planes nacionales o documentos equivalentes.

De conformidad con el objetivo general para acelerar la puesta en práctica de los proyectos RTE-T, el Consejo acoge con satisfacción las disposiciones sobre la declaración de interés europeo para los proyectos transnacionales (artículo 19 bis), que permitirán un tratamiento prioritario de estos proyectos dentro del marco de la financiación comunitaria. El Consejo afirma que esta declaración se realiza de conformidad con el Tratado. Dado que la cooperación entre todos los Estados miembros es un elemento principal para la realización de los proyectos, el Consejo considera oportuno que la Comisión consulte con todos los Estados miembros afectados en caso de retraso significativo. Considerando la importancia financiera y técnica de los proyectos, la situación será examinada por la Comisión en un seguimiento activo, con la posible consecuencia de la adopción de medidas apropiadas, mientras que los Estados miembros tienen la oportunidad de presentar observaciones. La Comisión debe abstenerse de cualquier medida que penalice a un Estado miembro que no sea responsable del retraso.

Por lo que se refiere a las acciones coordinadas y a los estudios transnacionales referentes a secciones transfronterizas indivisibles técnica y financieramente, el Consejo considera que los Estados miembros afectados harán todo lo que esté en su mano dentro del marco existente.

Por último, el Consejo podría dar su acuerdo a la lista de proyectos prioritarios propuesta por la Comisión -que se elaboró sobre la base del trabajo del Grupo de Alto Nivel Van Miert-, a partir de la cual deben comenzar los trabajos antes de 2010; por razones técnicas, se añadió un proyecto a la lista.

III. ENMIENDAS

La posición común del Consejo incorpora las principales características de las enmiendas adoptadas respectivamente por el Parlamento Europeo en su primera lectura de la propuesta del 30 de mayo de 2002 y de la nueva remisión de la propuesta de 11 de marzo de 2004. Sin embargo, y por principio, en la posición común, no se hace ninguna referencia a proyectos específicos en el texto de los considerandos ni en la parte dispositiva; tales referencias se encuentran solamente en el anexo III, donde se identifican claramente los proyectos.

- El Consejo comparte la opinión del Parlamento de que, de conformidad con las disposiciones del Tratado, cualquier decisión sobre las directrices comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, incluso sobre los proyectos específicos contemplados en estas directrices, debe adoptarse por el procedimiento de codecisión. Las modificaciones correspondientes del texto se han introducido en la posición común (considerando 25, apartado 3 del artículo 18 y artículo 19 *bis*). A este respecto, pueden mencionarse las disposiciones relativas al estudio de proyectos incluida la posible retirada de su clasificación como proyecto de interés europeo.

En cuanto a la enmienda del Parlamento de que se le consulte sobre las medidas que la Comisión pueda tomar dentro del marco de un seguimiento activo de los diversos proyectos que se declaren de interés europeo (artículo 19 *bis*), el Consejo considera que ya existen mecanismos satisfactorios, en la medida en que la posición común del Consejo prevé el procedimiento de codecisión para cualquier modificación o adición de un proyecto y para el procedimiento presupuestario habitual en lo que se refiere a financiación efectiva del proyecto. Finalmente, la enmienda del Parlamento cuya finalidad era que se le consultara sobre la elaboración de la lista inicial de proyectos específicos dentro del marco de las «autopistas del mar» por parte de la Comisión (artículo 12 *bis*), no pudo aceptarse por razones institucionales.

- El Consejo comparte las preocupaciones del Parlamento en relación con la protección del medio ambiente dentro del marco de la preparación y realización de proyectos de transporte. Se han adaptado en consecuencia las disposiciones sobre la evaluación ambiental estratégica (Considerando 12 y artículo 8).
- Ajustándose completamente al dictamen del Parlamento, el Consejo ha introducido algunas modificaciones en el texto para subrayar la necesidad de la cohesión territorial contemplando los enlaces de las islas, regiones periféricas y aeropuertos regionales a la red (considerando 3, artículo 5, apartado 4 del artículo 10, apartado 1 del artículo 12 *bis* y letra e) del apartado 1 del artículo 19). Además, la posición común refleja el acuerdo del Consejo con el Parlamento referente a la importancia de las vías navegables (considerando 3, artículo 11 y apartado 3 del artículo 12 *bis*).
- Como el Parlamento, el Consejo opina que el apoyo público en forma de ayuda de puesta en marcha para los proyectos «autopistas del mar» no debe ocasionar distorsión de la competencia. Este principio se ha declarado expresamente en la posición común (considerando 16, apartados 4 y 5 del artículo 12 *bis*). El Consejo también aprueba que las vías navegables o los canales que conecten dos autopistas del mar o secciones de las mismas formarán parte de la RTE-T (apartado 3 del artículo 12 *bis*) y que las actividades que aseguran la navegabilidad a lo largo de todo el año pueden constituir un proyecto en el sentido de dicho artículo (apartados 2 y 5 del artículo 12 *bis*).
- Por lo que se refiere al coordinador europeo (artículo 17 *bis*), el Consejo se adhiere a la opinión del Parlamento de que éste desempeñe un papel en la designación del coordinador y se le informe de su trabajo. La posición común refleja además la importancia de la consulta de las autoridades regionales y locales.
- Por último, se ha modificado el Anexo III, que contenía la lista de proyectos prioritarios para tener en cuenta algunas especificaciones técnicas conforme a las enmiendas del Parlamento (proyectos n^{os} 6, 16, 21, 22 y 30). No podían contemplarse las enmiendas cuya finalidad era la adición de proyectos o la introducción de modificaciones sustantivas a proyectos; a este respecto, cabe recordar que el Grupo de Alto Nivel Van Miert hizo un análisis extenso y técnicamente detallado de la importancia de cada proyecto, a la vez que tuvo plenamente en cuenta los puntos de vista de los Estados miembros interesados.

En conclusión, el Consejo considera que su posición común es un texto apropiado y equilibrado. En cuanto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en primera lectura, el Consejo observa que se ha incorporado una gran parte de ellas –tanto literalmente, como en sus contenidos, parcial o íntegramente– a la posición común. El Consejo sostiene por lo tanto que el texto de su posición común garantiza el logro del objetivo buscado por enmiendas del Parlamento.
