



BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

Número 590

VIII legislatura

29 de novembro de 2011

Fascículo 3

SUMARIO

(Versión electrónica en www.parlamentodegalicia.es)

5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

5.5. Unión Europea

– Resolución da Presidencia, do 18 de novembro de 2011, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre a seguridade das actividades de prospección, exploración e produción de petróleo e de gas mar adentro (Texto pertinente para efectos de EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final}

-08/UECS-0172 (73894)
Congreso de los Diputados

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre a seguridade das actividades de prospección, exploración e produ-

ción de petróleo e de gas mar adentro (Texto pertinente para efectos de EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final} [170264](#)

– Resolución da Presidencia, do 22 de novembro de 2011, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello pola que se crea o mecanismo "Conectar Europa" [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262} {SEC (2011) 1263 final}

-08/UECS-0173 (73956)
Congreso de los Diputados

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello pola que se crea o mecanismo "Conectar Europa" [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262} {SEC (2011) 1263 final}

[170340](#)

5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

5.5. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 18 de novembro de 2011, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre a seguridade das actividades de prospección, exploración e produción de petróleo e de gas mar adentro (Texto pertinente para efectos de EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final}

-08/UECS-0172 (73894)

Congreso de los Diputados

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre a seguridade das actividades de prospección, exploración e produción de petróleo e de gas mar adentro (Texto pertinente para efectos de EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 73894, escrito das Cortes Xerais polo que achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre a seguridade das actividades de prospección, exploración e produción de petróleo e de gas mar adentro (Texto pertinente para efectos de EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos legislativos da Unión Europea (BOPG núm. 276, do 16 de xullo de 2010), resolvo:

1.º) Trasladarilles o referido escrito á Comisión de Asuntos Europeos e aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2.º) Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do

proxecto de acto legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Comisión Permanente non Lexislativa para Asuntos Europeos, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3.º) Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa do Parlamento que teña lugar.

Santiago de Compostela, 18 de novembro 2011

Pilar Rojo Noguera

Presidenta

Resolución da Presidencia, do 22 de novembro de 2011, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello pola que se crea o mecanismo "Conectar Europa" [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262} {SEC (2011) 1263 final}

-08/UECS-0173 (73956)

Congreso de los Diputados

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello pola que se crea o mecanismo "Conectar Europa" [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262} {SEC (2011) 1263 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 73956, escrito das Cortes Xerais polo que achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello pola que se crea o mecanismo "Conectar Europa" [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262} {SEC (2011) 1263 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos legislativos da Unión Europea (BOPG núm. 276, do 16 de xullo de 2010), resolvo:

1.º) Trasladarlles o referido escrito á Comisión de Asuntos Europeos e aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2.º) Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Comisión Permanente non Lexislativa para Asuntos Europeos, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3.º) Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa do Parlamento que teña lugar.

Santiago de Compostela, 22 de novembro 2011

Pilar Rojo Noguera
Presidenta

7 NOV 2011

73894

Asunto: RV: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM (2011) 688]

Datos adjuntos: COM_2011_688_ES_ACTE_f.pdf; COM_2011_688_ES_ACTE_f.doc;
SEC_2011_1294_ES_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf;
SEC_2011_1294_ES_DOCUMENTDETRAVAIL_f.doc;
SEC_2011_1292_EN_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf;
SEC_2011_1293_EN_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf

De: Comisión Mixta para la Unión Europea [mailto:cmue@congreso.es]

Enviado el: jueves, 17 de noviembre de 2011 12:06

Para: undisclosed-recipients

Asunto: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM (2011) 688]

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad de las actividades de prospección, exploración y producción de petróleo y de gas mar adentro (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2011) 688 final] [2011/0309 (COD)] {SEC (2011) 1292 final} {SEC (2011) 1293 final} {SEC (2011) 1294 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

La Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea recuerda que, de conformidad con el Real Decreto 1329/2011, de 26 de septiembre, el Congreso de los Diputados y el Senado se encuentran disueltos desde el 27 de septiembre de 2011. Por tanto, los documentos que su Parlamento remita a esta Secretaría serán trasladados a la Comisión Mixta que se constituirá en las Cortes Generales que resulten elegidas el día 20 de noviembre de 2011.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA



COMISIÓN EUROPEA

| |
|---|
| PARLAMENTO DE GALICIA REXISTRO XERAL ENTRADA |
| 17 NOV 2011 |
| Núm. 73894 |

Bruselas, 27.10.2011
COM(2011) 688 final

2011/0309 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre la seguridad de las actividades de prospección, exploración y producción de
petróleo y de gas mar adentro

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2011) 1292 final}

{SEC(2011) 1293 final}

{SEC(2011) 1294 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Motivación y objetivos de la propuesta

La exploración y producción de petróleo y de gas se realiza cada vez con mayor frecuencia mar adentro, incluso en entornos geográficos y geológicos complejos, tales como las aguas profundas. La escala y las características de los recientes accidentes de petróleo y de gas en alta mar¹ y «cuasi accidentes»² notificados en todo el mundo, incluida la Unión, exigen la adopción de medidas. Estos sucesos reflejan la disparidad entre la complejidad creciente de las operaciones y las deficiencias de las prácticas actuales de gestión de riesgos. Entre las propias empresas existen grandes diferencias en términos de seguridad y de actitudes en la materia. Por otra parte, estos incidentes han puesto de manifiesto los desafíos a los que se enfrentan los reguladores para garantizar la supervisión adecuada de las actividades mar adentro, así como una falta de transparencia y de intercambio de datos en relación con el nivel de seguridad de la industria de extracción de hidrocarburos mar adentro.

En Europa, la mayor parte del petróleo y del gas se produce en alta mar. Un accidente grave que se produjese en cualquiera de las instalaciones mar adentro de Europa daría lugar a cuantiosas pérdidas materiales, causaría daños al medio ambiente, a la economía y las comunidades locales y a la sociedad, y pondría en peligro las vidas y la salud de los trabajadores. Es necesario reducir la probabilidad de que se produzca un accidente grave en aguas de la Unión.

Los estudios, las consultas con los agentes interesados y los análisis de riesgo realizados desde 2010 han permitido determinar que los principales problemas de la Unión son los siguientes:

1. El riesgo de que se produzca un accidente grave de petróleo o de gas mar adentro en aguas de la Unión es significativo y la fragmentada legislación actual y las diferentes prácticas regulatorias y de la industria no permiten reducir los riesgos de la Unión tanto como sería posible.
2. El marco reglamentario y las normas de funcionamiento existentes no garantizan la acción de emergencia más efectiva en caso de accidente en aguas de la Unión y la atribución de responsabilidades en relación con el saneamiento y los daños convencionales no está totalmente clara.

Por consiguiente, los objetivos generales de la presente propuesta son i) reducir los riesgos de accidente grave en aguas de la Unión, y ii) limitar las consecuencias en caso de que, a pesar de todo, se produjera dicho accidente.

¹ Ejemplos: Deepwater Horizon en los EE.UU. en 2010 (11 fallecidos), Montara en Australia en 2009, Usumacinta en México en 2007 (22 fallecidos).

² Tales como fugas de petróleo y de gas, fallos de seguridad del proceso de producción y control de las plataformas petrolíferas; fallos debidos a una modificación de concepción incorrecta; número elevado de retrasos acumulados en el mantenimiento de elementos críticos para la seguridad. Ejemplos de incidentes recientes: Gullfaks C en mayo de 2010, Gannet F, 2011; ambos en el Mar del Norte.

Contexto general de la iniciativa reglamentaria

El año pasado, la Comisión ya respondió al desastre del Golfo de México mediante un análisis de las deficiencias de las prácticas en alta mar y el marco legislativo de la Unión y la posterior Comunicación «Hacer frente al reto de la seguridad de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas alta mar»³, adoptada en octubre de 2010. De esta forma, la Comisión proporcionó una primera indicación de los ámbitos de actuación posibles en la Unión.

Existen diferencias considerables y una gran fragmentación en la legislación y en las prácticas de los Estados miembros en lo que referente a las actividades mar adentro (por ejemplo, en materia de otorgamiento de concesiones, las disposiciones en materia de responsabilidad, las normas de seguridad de los equipos, la transparencia en relación con el público y el intercambio de información). Esta situación refleja la ausencia casi total de instrumentos de Derecho internacional y las lagunas de la legislación pertinente de la Unión.

Incluso si algunos Estados miembros cuentan con sistemas de regulación de las actividades mar adentro que son referencia a nivel mundial, todos son susceptibles de mejora. Es importante reconocer que el control de los riesgos de accidente grave en la industria petrolera mar adentro debe alcanzar un elevado nivel homogéneo de calidad en todo el territorio de la Unión.

Sobre la base de un análisis de frecuencia de los resultados de la industria en Europa hasta la fecha y de los costes documentados de accidentes pasados, las pérdidas y los daños económicos anuales medios causados por los accidentes de petróleo y de gas mar adentro en la Unión se estiman entre 205 y 915 millones EUR. Esta gama se utiliza como base empírica para el riesgo de referencia en la evaluación de impacto.

Se estima que los beneficios derivados para la Unión y los Estados miembros compensarían ampliamente los costes de establecer normas más rigurosas. La mayor parte de los costes adicionales serán sufragados por la industria, que será la beneficiaria de la reducción de riesgos. No obstante, la experiencia muestra la necesidad de contar con una reglamentación estricta y con criterios claros de responsabilidad a fin de instaurar un cambio de mentalidad en la industria que contribuya a la reducción de riesgos que el presente Reglamento desea conseguir.

Los objetivos generales mencionados se desarrollan en cuatro objetivos específicos:

1. garantizar la aplicación coherente por la industria de las mejores prácticas para el control de los riesgos de accidente grave derivados de las operaciones mar adentro de la industria del petróleo y del gas que puedan afectar a las aguas y costas de la Unión;
2. aplicar las mejores prácticas reguladoras en todas las jurisdicciones europeas que lleven a cabo actividades de explotación de petróleo y de gas mar adentro;
3. reforzar la preparación y la capacidad de respuesta de la Unión ante casos de emergencia que puedan afectar a los ciudadanos, la economía o el medio ambiente de la Unión;

³ COM(2010) 560 final.

4. mejorar y clarificar las actuales disposiciones de la Unión en materia de responsabilidad y de indemnización.

Se han elaborado medidas concretas sobre la base de las investigaciones y de las consultas con las partes interesadas efectuadas por la Comisión. Además, se han determinado varias opciones políticas que reagrupan las medidas en función de distintas combinaciones y formas de aplicación. Estas opciones políticas se presentan en el capítulo 2.

Disposiciones de la Unión vigentes en el ámbito de la propuesta

La Unión no tiene una legislación específica relativa a la explotación del petróleo y el gas mar adentro; no obstante, existe un acervo más amplio de la Unión que se aplica, con frecuencia solo parcialmente, al sector de las actividades mar adentro. La presente propuesta complementa principalmente las siguientes normas de la legislación de la Unión:

- i. Responsabilidad medioambiental. La Directiva 2004/35/CE sobre responsabilidad medioambiental trata de la responsabilidad por daños al medio ambiente también en lo que respecta al petróleo y al gas mar adentro. El operador cuya actividad haya causado un daño medioambiental significativo a especies protegidas, hábitats naturales o aguas es objetivamente responsable de prevenir y reparar el daño y de sufragar todos los costes resultantes. La presente propuesta tiene por objeto ampliar el ámbito de aplicación territorial de la Directiva 2004/35/CE, que actualmente cubre la franja costera y el mar territorial, con el fin de incluir también las aguas marinas bajo la jurisdicción de los Estados miembros.
- ii. Evaluación del impacto ambiental: La Directiva 85/337/CEE⁴, modificada por las Directivas 97/11/CE⁵, 2003/35/CE⁶ y 2009/31/CE⁷, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, ha armonizado los principios de las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos estableciendo requisitos mínimos generales. Además, la Convención de Espoo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo, que forma parte del acervo medioambiental, es pertinente en lo que respecta a la evaluación de proyectos que puedan tener efectos transfronterizos. No obstante, su aplicación es discrecional en lo que respecta a ciertas operaciones de perforación.
- iii. Legislación sobre residuos: Directiva 2008/98/CE sobre residuos (Directiva marco de residuos). Esta Directiva se aplica plenamente a los vertidos de petróleo, como ha afirmado el Tribunal de Justicia de la UE. Así pues, las fugas de petróleo de una instalación mar adentro están incluidas en la definición de residuos de la normativa de la UE, que impone al que contamina la obligación de limpieza de los vertidos.
- iv. Seguridad y salud de los trabajadores en el lugar de trabajo: - La Directiva 92/91/CEE (como complemento de la Directiva marco 89/391/CEE) es el principal instrumento legislativo de la Unión en relación con la protección de los trabajadores mar adentro y sus condiciones de trabajo. Esta propuesta refuerza el régimen de la

⁴ DO L 175 de 5.7. 1985, p. 40.

⁵ DO L 73 de 14.3. 1997, p.5.

⁶ DO L 156 de 25.6.2003, p.11.

⁷ DO L 140 de 5.6.2009, p.114.

Directiva 92/91/CEE para incluir, entre otras cosas, la evaluación medioambiental, la obligación de presentar al regulador la evaluación del riesgo para su consentimiento, el establecimiento de un sistema de notificación de las operaciones en un pozo y la necesidad de una comprobación independiente de los elementos críticos de control de riesgos.

- v. Accidentes graves: La Directiva Seveso (Directiva 96/82/CE) no se aplica al sector de las actividades mar adentro, pero algunos de sus elementos sirvieron como ejemplo de buenas prácticas en la elaboración de la presente propuesta. No obstante, la propuesta va más allá de Seveso, en particular al requerir el consentimiento del regulador para la evaluación de impacto, reforzar la comprobación de la capacidad técnica y financiera en las fases del otorgamiento de concesiones o al establecer disposiciones relativas a la evacuación y salvamento de los trabajadores.
- v. Concesión de autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos: La Directiva 94/22/CE constituye el marco jurídico principal para la concesión de autorizaciones de exploración y producción. Esta propuesta no modifica la Directiva en sí, pero refuerza las obligaciones de las autoridades competentes durante el proceso de concesión de autorizaciones con el fin de mejorar la evaluación de la capacidad técnica y financiera de los solicitantes.
- vi. Respuesta de emergencia: La propuesta introduce nuevos requisitos relativos a la respuesta de emergencia, dirigidos a los Estados miembros y a la industria, que deberán completarse con las capacidades existentes tanto dentro como fuera de la Unión. El Mecanismo Comunitario de Protección Civil (Decisión del Consejo 2007/779/CE), el Centro de Control e Información (MIC)⁸ y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)⁹ son los principales instrumentos de la Unión para la respuesta de emergencia. Ya se han dado algunos pasos para ampliar la competencia de la AESM con objeto de cubrir también los accidentes ocurridos en las instalaciones mar adentro (más allá pues de su objetivo primero, que es la navegación marítima).

Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

El presente Reglamento es coherente con la Estrategia Energía 2020¹⁰, en particular con la Prioridad 3, en relación con un abastecimiento energético sostenible, seguro y competitivo en Europa.

Además, el presente Reglamento es coherente con la legislación y política medioambiental de la Unión y sus intereses fundamentales, tales como la prevención de la contaminación, el control y los principios de «quien contamina paga» y de «cautela». Asimismo, es plenamente coherente con la política marítima, en particular con el objetivo de alcanzar de aquí a 2020 el buen estado ecológico del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina 2008/56/CE).

⁸ Centro operativo del Mecanismo de Protección Civil.

⁹ La AESM se creó a raíz de la catástrofe de los petroleros Erika (1999) y Prestige (2002), con el fin de garantizar un nivel de seguridad elevado, uniforme y efectivo, la prevención de la contaminación y una respuesta ante la contaminación del mar.

¹⁰ SEC(2010) 1346: Energía 2020, Estrategia para una energía competitiva, sostenible y segura

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS EN EL REGLAMENTO Y EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LAS OPCIONES DE POLÍTICA

Consulta de las partes interesadas

Entre el 16 de marzo y el 20 de mayo de 2011 se llevó a cabo una consulta pública en línea con el fin de conocer las opiniones de las partes interesadas sobre la necesidad de actuación de la Unión en distintos ámbitos políticos.

La Comisión recibió un total de 64 contribuciones, que representan más de 350 respuestas diferentes de las partes interesadas.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Los resultados de la consulta pusieron de manifiesto un amplio apoyo al refuerzo de las medidas de prevención y de respuesta en relación con los accidentes graves mar adentro, si bien los medios propuestos para alcanzar dicho objetivo variaban. Las autoridades nacionales de la región del Mar del Norte opinaron que los cambios aplicados a nivel de la Unión no deberían poner en cuestión sus enfoques reglamentarios actuales de fijación de objetivos, que la propuesta se propone efectivamente promover. Aunque reconoce la necesidad de mejoras en términos generales, la posición de la industria en relación con las modificaciones reglamentarias fue muy conservadora, mostrando una preferencia por los enfoques de fijación de objetivos y las iniciativas de la industria. Por otra parte, las ONG y las empresas especializadas (por ejemplo, las sociedades de clasificación) fueron quienes más insistieron en la necesidad de cambios a nivel de la Unión.

Los aspectos principales derivados de la consulta son los siguientes:

Autorizaciones

Los concesionarios deben ser considerados responsables de todos los daños que causen. La mayor parte de las autoridades de reglamentación nacionales y la industria consideran adecuado el sistema de otorgamiento de concesiones y de permisos actualmente aplicado en algunos Estados miembros, pero opinan que la Unión debe colaborar con otros para mejorar el nivel de exigencia en la materia. Estiman que las decisiones de atribución de autorizaciones deben seguir siendo exclusivamente competencia del Estado miembro afectado; no obstante, se podría intercambiar información con Estados vecinos cuando exista un riesgo potencial de contaminación transfronteriza. Algunas empresas presentaron, a título individual, diversas recomendaciones (por ejemplo, armonizar y simplificar los procedimientos de autorización y separar, a nivel de las autoridades de reglamentación, las funciones de otorgamiento de concesiones y de la seguridad). Algunas ONG y representantes de los ciudadanos se manifestaron a favor de la obligación de consultar al Estado vecino o de obtener su consentimiento en caso de riesgo potencial de contaminación transfronteriza.

El instrumento legislativo prevé una evaluación más rigurosa, y basada en el riesgo, de la capacidad técnica y financiera. Asimismo introduce, además del elemento de seguridad, un aspecto medioambiental en el control y prevención del riesgo de accidente grave.

Prevención de accidentes

La industria debe responder al desafío de mejorar en la prevención de accidentes graves, sin correr el riesgo de reducir el nivel de la prevención de accidentes en los Estados miembros que ya disponen de una estricta reglamentación de las actividades mar adentro. De manera general, la industria afirma que puede mejorar la situación mediante la autorregulación y las propias iniciativas. Las ONG y, en distintos grados, algunos reguladores opinan que la reglamentación actual debe reforzarse y ampliarse a fin de incluir todas las operaciones mar adentro en aguas de la Unión.

Comprobación del cumplimiento y responsabilidad por daños

Es esencial alcanzar un elevado nivel de cumplimiento de requisitos sólidos y razonables. A pesar de que la industria afirma que el cumplimiento es siempre una de las principales prioridades de las empresas, muchas partes interesadas señalan la acuciante necesidad de adoptar una cultura de la seguridad reforzada por parte de toda la industria. El Reglamento propuesto trata la cuestión del cumplimiento de las normas y del establecimiento de una cultura de la seguridad fiable y reforzada.

Las ONG y algunas sociedades de clasificación propusieron la realización de inspecciones materiales más rigurosas. Los reguladores nacionales y los representantes de la industria se mostraron por lo general contrarios a esta sugerencia, alegando la potencial falta de recursos o el riesgo de desestabilizar los sistemas actuales. La sugerencia de exigir verificaciones independientes por terceras partes tuvo una cierta acogida, incluso entre los dos últimos grupos citados.

La ampliación del ámbito de la responsabilidad medioambiental gozó de amplia aceptación entre las ONG, mientras que los reguladores y la industria no adoptaron una posición definida. Los representantes de la industria y las aseguradoras se manifestaron más bien en contra de cambios tales como el seguro obligatorio sin limitación de la responsabilidad a escala internacional, mientras que las ONG lo reclaman con determinación.

Transparencia, intercambio de información y prácticas avanzadas

Las ONG en primer lugar, pero también los representantes de la industria y los reguladores, señalaron que mejorar la transparencia permitiría a la industria y a las autoridades públicas demostrar que las actividades relativas a la explotación de petróleo y de gas mar adentro se gestionan y controlan adecuadamente. Todas las autoridades nacionales deberían colaborar estrechamente, basándose en el ejemplo del Foro de las autoridades competentes en materia de instalaciones marinas de los países del Mar del Norte (NSOAF) y en las reuniones informales del grupo UE-NSOAF.

Respuesta de emergencia

La respuesta de emergencia es responsabilidad en primera instancia del operador y del Estado miembro afectado, pero la efectividad y eficacia de la capacidad de respuesta de Europa ante los vertidos de petróleo puede reforzarse mediante la cooperación y el intercambio de experiencia y de otros medios. La AESM tiene un papel que jugar en materia de operaciones de limpieza si los Estados miembros afectados lo solicitan a través del Mecanismo Comunitario de Protección Civil.

Actividades internacionales

Las empresas establecidas en la Unión deberían esforzarse (y se espera que lo hagan) en aplicar las políticas expuestas en el presente Reglamento y en no bajar los niveles de exigencia cuando operen fuera de la Unión .

Obtención y utilización de asesoramiento técnico

El compromiso con las partes interesadas de la Unión e internacionales (industria de alta mar, ONG) y con los Estados miembros que representen, regulen o gestionen el sector de las actividades mar adentro comenzó en abril de 2010 y culminó en la Comunicación de octubre de 2010.

A partir de esa fecha, se amplió el número de consultas con los interesados, tanto por escrito como a través de la celebración de reuniones. Además de la consulta pública, las autoridades nacionales de regulación/supervisión se han reunido en ocho ocasiones, bajo la égida conjunta de la Comisión y del NSOAF. La seguridad de las actividades mar adentro también se abordó en las reuniones del Grupo de trabajo del Foro de Berlín sobre Combustibles Fósiles Autóctonos¹¹. Además, se han celebrado numerosas reuniones con asociaciones industriales nacionales e internacionales, empresas, ONG, empresas de auditoría independientes y aseguradoras. Por otra parte la Comisión ha participado con regularidad en iniciativas nacionales (*Oil Spill Prevention and Response Advisory Group* del Reino Unido) e internacionales (Grupo de trabajo GMPEP del G-20). Estas reuniones se han mantenido hasta la actualidad. De forma similar, se han celebrado consultas regulares con otros servicios de la Comisión (p.ej, el JRC) con experiencia y conocimientos pertinentes y transferibles. Además, la Comisión contrató a dos expertos procedentes de autoridades nacionales de seguridad en alta mar. Las aportaciones de los expertos se han tenido plenamente en cuenta en la formulación del presente Reglamento.

Opciones de actuación y evaluación de sus efectos

De los objetivos generales y específicos descritos en el capítulo 1 se derivan distintas opciones políticas. Existen cuatro opciones políticas además de la opción de referencia consistente en dejar las cosas tal como están (opción 0).

La opción 0 mantendría el *status quo*.

Esta opción no tiene ningún coste adicional ni efectos respecto de los costes de referencia del orden de 205-915 millones EUR.

La opción 1 («nivel de base en el Mar del Norte») corresponde al nivel de base de intervención significativa de la Unión. Introduce en la legislación de la Unión el Informe sobre los riesgos de accidente grave (IAG), que se basa en el documento sobre salud y seguridad exigido en la Directiva 92/91/CE, pero va más allá al exigir que el regulador lo apruebe antes de comenzar las operaciones. Con arreglo a esta opción, se establecería un sistema de inspecciones y sanciones como respaldo de las medidas descritas en el IAG. La aplicación de la opción 1 necesitaría un nuevo instrumento legislativo.

¹¹ El Foro de Berlín (Foro de Combustibles Fósiles) es una reunión anual de las partes interesadas convocada por la Comisión. Entre las sesiones plenarias anuales, periódicamente se celebran reuniones de tres grupos de trabajo para tratar cuestiones de interés.

Con arreglo a esta opción, los gastos de funcionamiento adicionales de la industria serían aproximadamente de **36 millones EUR anuales** y se lograría una reducción del riesgo, expresada respecto de los costes de referencia, de aproximadamente entre **7 y 30 millones EUR anuales**, lo que representa una **reducción del 3 %** de media respecto del riesgo de referencia.

La opción 1+ («Mar del Norte +») va más allá al introducir directrices no vinculantes en relación con los siguientes aspectos: realizar un examen más estricto de la capacidad técnica de los candidatos a obtener concesiones en materia de petróleo y de gas mar adentro; hacer converger los planes de respuesta de emergencia nacionales; desarrollar elementos de respuesta nacionales compatibles a nivel nacional y en el seno de la industria y ponerlos a disposición de otros países en caso necesario; finalmente, aclarar el ámbito de aplicación de las disposiciones medioambientales relativas a la responsabilidad de los operadores (por ejemplo, aplicabilidad de la legislación sobre residuos) en lo que respecta a los accidentes resultantes de las actividades de petróleo y de gas mar adentro. La Unión propondría a las empresas localizadas en su territorio la celebración de acuerdos voluntarios sobre la utilización de las normas de la UE fuera de las aguas de la UE.

Con arreglo a la opción 1+, los gastos de funcionamiento adicionales de los Estados miembros se elevarían aproximadamente a **3 millones EUR** y los costes resultantes del cumplimiento le supondrían a la industria (acumulados con la opción 1) cerca de **52 millones EUR**. El efecto acumulado de las opciones 1 y 1+ se sitúa entre **25 y 109 millones EUR** anuales, lo que corresponde a una **reducción del 12 %** de media respecto del riesgo de referencia.

La opción 2 («Mejores prácticas de la Unión») profundiza en las reformas de la opción 1+ a través de un paquete de medidas completo. Sería exigible la aplicación de las mejores prácticas reconocidas mundialmente en relación con el control de riesgo de accidentes graves y la evaluación de impacto ambiental se incluiría en el IAG. Además, las disposiciones destinadas a las autoridades nacionales competentes incluirían las mejores prácticas reguladoras y las normas organizativas exigidas. Esta evaluación global del riesgo para la seguridad y el medio ambiente integraría en la legislación la preparación ante las situaciones de emergencia y la gestión de los medios de respuesta. Se crearía a nivel de la Unión un grupo de autoridades de alta mar y se reforzarían mediante un reglamento las directivas sobre la concesión de autorizaciones y sobre la responsabilidad medioambiental.

Con arreglo a la opción 2, los gastos de funcionamiento acumulados de la industria se situarían en torno a los **122 millones EUR** (frente a 52 millones EUR) y entre **12 y 18 millones EUR** (frente a 3 millones EUR) en el caso de los Estados miembros, a lo que hay que añadir costes administrativos únicos de aproximadamente entre 18 y 44 millones EUR. Los costes que supondría a la Comisión el establecimiento y funcionamiento del Grupo de Autoridades de Alta Mar de la UE ascenderían aproximadamente a **1 millón EUR**. Las medidas adicionales reducen los costes respecto del riesgo de referencia entre **103 y 455 millones EUR anuales**, lo que representa una **reducción del 50 %** del riesgo de referencia.

La opción 3 («Agencia de la UE») refuerza aún más los efectos de la opción 2, a través de la creación de una agencia de la Unión encargada de institucionalizar y, por ende, de consolidar las reformas alcanzadas por la opción 2. La agencia se encargaría de efectuar inspecciones e investigaciones, de controlar y garantizar la coherencia de las acciones realizadas, de mejorar la capacidad de intervención y de contribuir a la creación de capacidades en terceros países vecinos.

Con arreglo a la opción 3, los costes operativos anuales acumulados de la Comisión se elevarían a unos **35 millones EUR anuales** (frente a 1 millón EUR) y a unos costes únicos de puesta en marcha de 18 a 44 millones EUR, más 10 millones EUR para la adquisición de medios de repuesta esenciales. No habría costes adicionales para la industria.

En el cuadro 1 se presenta una comparación de las opciones en función de las distintas medidas.

| Nº | Medida | Opción | Opción | Opción | Opción | Opción |
|----|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 0 | 1 | 1+ | 2 | 3 |
| 1 | Comprobación detallada de la capacidad técnica del operador potencial | 0 | 0 | D | L | Unión |
| 2 | Establecimiento de inspecciones regulares y de un régimen de sanciones | 0 | L | L | L | Unión |
| 3 | Presentación de evaluaciones de seguridad oficiales para la aceptación por el regulador | 0 | L | L | L | Unión |
| 4 | Ampliación del IAG hasta convertirlo en un modelo completo de gestión de riesgo | 0 | 0 | 0 | L | L |
| 5 | Ampliación de las prácticas de la Unión a las operaciones fuera de la Unión | 0 | 0 | D | D | Unión |
| 6 | Creación de una autoridad competente | 0 | 0 | 0 | L | Unión |
| 7 | Creación de una plataforma para el diálogo sobre cuestiones reglamentarias | 0 | 0 | 0 | L | Unión |
| 8 | Intercambio de información y transparencia que englobe todos los aspectos | 0 | 0 | 0 | L | L |
| 9 | Preparación para una respuesta de emergencia efectiva ante accidentes graves mar adentro | 0 | 0 | D | L | Unión |
| 10 | Garantizar la disponibilidad y la compatibilidad transfronteriza de los medios de intervención | 0 | 0 | D | L | Unión |
| 11 | Clarificar el ámbito de aplicación de la responsabilidad medioambiental | 0 | 0 | D | L | L |

Cuadro 1

0 = medida no aplicada por esta opción; D = directrices/normas no vinculantes; L = legislación; Unión = Agencia de la Unión responsable

Una medida puede aplicarse por diversos medios, con frecuencia mediante un compromiso entre la efectividad y la viabilidad. Así pues, cada una de las opciones políticas se caracteriza a la vez por el conjunto de medidas elegidas y por los medios de puesta en práctica preferidos para cada medida en el marco de esta opción.

La **opción política preferida** es la opción 2, es decir, una reforma global que, a través de nueva legislación, eleve el nivel de la gestión de riesgo y mejore la capacidad de preparación

ante emergencias en la industria de las actividades mar adentro. Además de la coherencia, esta opción garantiza una mayor transparencia de los resultados de la industria y de las autoridades de reglamentación.

Por otra parte, esta opción puede reducir el riesgo de referencia en el 50 %, a través de la mejora de la prevención y las medidas de atenuación en caso de que, a pesar de todo, se produjera un accidente. La reducción del riesgo en términos monetarios medios (aproximadamente entre 103 y 455 millones EUR anuales) es favorable en comparación con los costes estimados de su aplicación (entre 134 y 140 millones EUR anuales). Es una opción más asequible del punto de vista administrativo y económico, ya que los costes operativos adicionales de la opción 3 (aproximadamente 34 millones EUR anuales) no traen consigo una reducción correspondiente del riesgo. La opción 1+ tendría un impacto positivo modesto (12 %) y posibilidades de control de aplicación limitadas, mientras que los beneficios de la opción 1 son insuficientes para justificar los costes correspondientes, incluso si son poco elevados.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DEL REGLAMENTO

El Reglamento propuesto establece obligaciones para los operadores, los Estados miembros y la Comisión.

Operador

El operador debe organizar sus actividades con arreglo a un modelo de mejores prácticas, preparar un Informe sobre los riesgos de accidente grave (IAG) y presentarlo a la autoridad competente para evaluación. Además, deberá presentar una notificación para cada operación de un pozo a la autoridad reguladora. Tanto en el caso de los IAG como en el de las notificaciones de operaciones de un pozo, se exigirá una verificación independiente de los elementos de seguridad críticos. Los operadores prepararán planes de respuesta de emergencia internos, promoverán la interoperabilidad y la compatibilidad de los medios de respuesta y comunicarán los incidentes y otra información útil al Estado miembro considerado mediante un modelo estándar. Las grandes empresas establecidas en la Unión se comprometerán a hacer una demostración de las normas de seguridad mar adentro siempre que trabajen fuera de la Unión.

Estados miembros

Cuando tengan intención de otorgar concesiones de exploración o de producción, las autoridades competentes de los Estados miembros evaluarán debidamente el potencial de los solicitantes en materia de seguridad y comportamiento ambiental (así como su capacidad financiera para hacer frente a las deficiencias de seguridad). Los Estados miembros establecerán autoridades competentes para la supervisión de la seguridad, la protección medioambiental y la capacidad de respuesta ante emergencias, y adoptarán normas sólidas en materia de inspección e investigación, que se acompañarán de las sanciones apropiadas en caso de que el operador infrinja sus obligaciones. Los Estados miembros facilitarán con regularidad información relativa a sus sectores de actividades mar adentro y señalarán a la Comisión todos los accidentes graves y las conclusiones extraídas. Los Estados miembros prepararán planes de emergencia externos en colaboración con sus Estados miembros vecinos. Se adoptarán medidas para garantizar la interoperabilidad de los conocimientos y de los medios materiales destinados a apoyar una intervención a nivel del conjunto de la Unión, en particular por parte de la AESM. Los Estados miembros y la industria elaborarán planes de respuesta ante emergencias que someterán a pruebas periódicas.

Comisión

La Comisión creará un Grupo de Autoridades de Alta Mar de la UE, formado por representantes de las autoridades competentes responsables de las actividades de petróleo y de gas mar adentro en los Estados miembros de la Unión. Mediante el Reglamento, la Comisión modificará la Directiva sobre responsabilidad medioambiental (2004/35/CE).

Base jurídica

La propuesta de Reglamento se basa en el artículo 192 del TFUE (medio ambiente), en lo que respecta a sus objetivos de protección medioambiental, y en el artículo 194 del TFUE (energía) en lo que respecta a la reducción de los efectos negativos en la seguridad del abastecimiento energético de la Unión y al funcionamiento del mercado interior de la energía.

Principio de subsidiariedad

La Unión no actuará a no ser que pueda lograr el objetivo de manera más eficaz que los Estados miembros o cuando la actuación de los Estados miembros por sí solos no pueda garantizar mejoras óptimas.

Las empresas que operan en un marco internacional y las plataformas de perforación como Deepwater Horizon que se desplazan fuera de las fronteras se enfrentan a regímenes reglamentarios muy diferentes en función de las distintas jurisdicciones nacionales. Recientes reacciones de los Estados miembros parecen indicar que, en ausencia de actuación de la Unión, estas diferencias se agudizarán, ya que prácticamente solo los países pertenecientes a las regiones más avanzadas planifican individualmente las mejoras, mientras que las iniciativas internacionales avanzan muy lentamente. Por otra parte, sin acción de la Unión, seguirán existiendo las dificultades actuales para comparar los resultados de la industria y el intercambio de conocimientos y de datos sobre los accidentes.

La actuación de los Estados miembros por sí solos sería inadecuada para alcanzar un nivel de protección coherente del medio ambiente (incluida la responsabilidad por contaminar), el

interés común, un compromiso de la Unión y sus Estados miembros de conformidad con la Directiva marco sobre la estrategia marina.

La probabilidad y las consecuencias de los accidentes graves mar adentro siguen siendo significativos en todo el territorio de la Unión, tal como se señala en informes nacionales y en un análisis de riesgo elaborado por la Comisión en 2011. La producción mar adentro se práctica cada vez más igualmente en el Mediterráneo, en el Mar Negro e incluso en el Mar Báltico y algunos países de estas regiones marítimas tienen menos experiencia en la regulación de este tipo de operaciones. Por otra parte, incluso en las regiones avanzadas (principalmente en el Mar del Norte), las medidas nacionales no han permitido establecer normas comunes ni garantizar la comparabilidad de los datos.

Globalmente, a pesar de las medidas ya previstas en la legislación de la Unión, en particular en materia de salud y seguridad en el trabajo, la inacción de la Unión podría privar a los Estados miembros de los medios más adecuados para reducir de forma coherente y oportuna los riesgos de accidente grave mar adentro.

Principio de proporcionalidad

El artículo 5 del Tratado dispone que «ninguna acción de la Comunidad excederá de lo necesario para alcanzar los objetivos del presente Tratado». Con objeto de alcanzar el equilibrio requerido entre los objetivos y los medios propuestos para alcanzarlos, el presente Reglamento tiene en cuenta los siguientes elementos:

- i. Los costes del accidente de la plataforma petrolífera Deepwater Horizon fueron estimados por la empresa BP en más de 40 000 millones USD; los costes de un suceso similar en aguas de la Unión podrían ser de la misma magnitud.
- ii. Los accidentes de la magnitud de Deepwater Horizon tienen lugar en la industria de las actividades mar adentro aproximadamente cada diez años, una frecuencia elevada para el riesgo de accidentes extremadamente graves.
- iii. El valor del sector de las actividades mar adentro de la Unión es muy elevado para las economías nacionales (en términos de ingresos y de empleos) y contribuye de forma significativa a la seguridad del abastecimiento.
- iv. El sector de actividades mar adentro genera ingresos relativamente elevados para las empresas interesadas.
- v. Se ha desarrollado un sentimiento generalizado de rechazo entre la población ante el riesgo de nuevos accidentes graves.

El coste de las medidas propuestas en el presente Reglamento (aproximadamente 134 a 140 millones EUR anuales) es modesto en comparación con la reducción del riesgo que estas garantizarán (aproximadamente entre 103 y 455 millones EUR anuales). Por consiguiente, se proponen como medidas de facilitación.

Instrumento elegido

Se propone un **Reglamento** para la aplicación de la opción 2. Presenta ventajas respecto de una Directiva debido a su claridad, coherencia y rapidez de aplicación, debido a su aplicación directa¹². Al actuar directamente sobre la industria, el Reglamento garantizaría también condiciones de competencia más homogéneas. Asimismo, estaría bien adaptado a la preparación de planes de emergencia para luchar contra la contaminación transfronteriza.

En lo que respecta a los acuerdos interinstitucionales relativos a los grupos consultivos y de expertos de la Comisión, el Grupo de Autoridades de Alta Mar de la UE debería crearse mediante una decisión separada de la Comisión.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La repercusión presupuestaria de la propuesta es de aproximadamente 2,5 millones EUR en el período 2013-2016, incluidas las compensaciones por la participación en comités. La ayuda facilitada por la AESM se refiere en primer lugar a: a) la utilización de su sistema de vigilancia por satélite, que permanece activo independientemente de los accidentes mar adentro, y b) el despliegue de buques de intervención organizado por la AESM. Solo se recurre a los buques de intervención en el caso de emergencias específicas y los costes operativos corren a cargo del Estado costero afectado que solicita la intervención. El Reglamento (CE) nº 2038/2006 establece un marco financiero plurianual para la lucha contra la contaminación para el período 2007-2013. La Comisión no tiene previsto introducir cambios en este marco. En conclusión: no está previsto un aumento de los costes de la AESM durante el período 2007-2013. En caso de que la AESM tuviera que hacer frente a costes adicionales durante el período 2014-2020, estos se cubrirían esencialmente mediante la redistribución de los recursos ya autorizados.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

Modificación de la legislación vigente

El Reglamento prevé una modificación de la Directiva 2004/35/CE (responsabilidad medioambiental).

Delegación

El Reglamento prevé la elaboración de los detalles técnicos de un modelo de informe común a través de un acto delegado, así como la posibilidad de actualizar los anexos técnicos mediante un acto de ejecución.

Espacio Económico Europeo y Comunidad de la Energía

La presente propuesta presenta un interés potencial a efectos del EEE y la Comunidad de la Energía.

¹² En otros actos jurídicos que regulan industrias de alto valor/riesgo elevado ha habido en el pasado una preferencia por las Directivas (por ejemplo, Directiva IPPC o Directiva SEVESO II), mientras que otros sectores que presentan riesgos menos elevados, como la aviación civil, recurren con frecuencia al marco jurídico de un Reglamento.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la seguridad de las actividades de prospección, exploración y producción de petróleo y de gas mar adentro

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 191 del TFUE establece los objetivos de conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente y la obligación de que la política de la Unión en este ámbito alcance un nivel de protección elevado basado en los principios de cautela y de acción preventiva, así como en una utilización prudente y racional de los recursos naturales
- (2) El objetivo del presente Reglamento es reducir la frecuencia de los accidentes graves causados por las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro y limitar sus consecuencias, mejorando la protección del medio marino y de las economías costeras frente a la contaminación, así como establecer condiciones de seguridad mínimas para la prospección, la exploración y la explotación del petróleo y del gas, limitando las posibles perturbaciones de la producción energética autóctona de la Unión y mejorando los mecanismos de respuesta en caso de accidente.

¹³ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

- (3) El presente Reglamento debe aplicarse no solo a las futuras operaciones e instalaciones sino también, mediante un régimen transitorio, a las instalaciones existentes.
- (4) Los accidentes producidos en 2010 relativos a las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro, en particular el ocurrido en el Golfo de México, han ocasionado una revisión de las políticas dirigidas a garantizar la seguridad de estas actividades. La Comisión ha lanzado esta revisión y presentado sus observaciones iniciales sobre la seguridad de las operaciones de petróleo y de gas en su Comunicación «Hacer frente al reto de la seguridad de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas en alta mar», adoptada el 13 de octubre de 2010. El Parlamento Europeo adoptó resoluciones sobre la cuestión el 7 de octubre de 2010 y el 13 de septiembre de 2011. Los ministros de Energía de los Estados miembros formularon sus observaciones en las conclusiones del Consejo de Energía de 3 de diciembre de 2010.
- (5) Los riesgos de accidentes graves por actividades relacionadas con petróleo o gas son significativos. Mediante la reducción del riesgo de contaminación de las aguas marinas, la presente iniciativa debe contribuir a la protección del medio ambiente marino y, en particular, a la consecución de un buen estado ecológico a más tardar en 2020, tal como establece el artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina)¹⁵.
- (6) La Directiva marco sobre la estrategia marina, que impone tomar en consideración los efectos acumulativos de todas las actividades realizadas en el medio marino, constituye el pilar medioambiental de la Política Marina Integrada. Esta Política es pertinente en lo que respecta a las operaciones de petróleo y de gas mar adentro, ya que requiere conciliar las preocupaciones propias de cada sector económico y el objetivo general de una concienciación global en torno a los océanos, los mares y las zonas costeras, con el fin de instaurar un enfoque coherente de los mares que tenga en cuenta todos los aspectos económicos, sociales y medioambientales a través de instrumentos tales como la ordenación del espacio marítimo y el conocimiento del medio marino.
- (7) Las industrias de petróleo y de gas mar adentro están establecidas en varias regiones de la Unión y las aguas de la Unión ofrecen perspectivas de desarrollo a nivel regional. La producción de petróleo y de gas mar adentro representa un elemento importante de la seguridad de abastecimiento energético.
- (8) La fragmentación del marco reglamentario que rige la seguridad operativa de las actividades mar adentro en Europa y las prácticas de la industria en materia de seguridad operativa no ofrecen en la actualidad una garantía suficiente de que los riesgos derivados de los accidentes en el mar sean mínimos en toda la Unión, ni de que se apliquen a tiempo las medidas más eficaces en caso de accidente en las aguas de la Unión. En virtud de los regímenes de responsabilidad existentes, la parte responsable

¹⁵ DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

puede no ser siempre claramente identificable y/o puede no ser capaz, o responsable, de asumir todos los costes necesarios para remediar los daños que ha causado.

- (9) De conformidad con la Directiva 1994/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 1994 sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos, la realización de actividades de petróleo y de gas mar adentro está sujeta a la obtención de una autorización. En este contexto, la autoridad competente debe tener debidamente en cuenta los riesgos técnicos y financieros y, en su caso, toda falta de responsabilidad demostrada anteriormente por los solicitantes de concesiones de exploración y de producción exclusivas. Conviene garantizar que, durante el examen de la capacidad técnica y financiera del concesionario, la autoridad competente también examine en profundidad su capacidad de llevar a cabo las operaciones de manera segura y eficaz en todas las circunstancias previsibles.
- (10) Conviene precisar que los poseedores de una autorización para llevar a cabo actividades mar adentro de conformidad con la Directiva 94/22/CE, son «operadores» responsables potenciales en el sentido de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales¹⁶, y que pueden no estar autorizados a delegar su responsabilidad al respecto en terceras partes subcontratistas.
- (11) Aunque la autorización general prevista por la Directiva 94/22/CE garantiza al concesionario derechos exclusivos para la exploración o la producción de petróleo y/o de gas en una zona determinada, las operaciones concretas realizadas en esta zona deben ser objeto de una vigilancia normativa especializada constante por parte de los Estados miembros, a fin de garantizar la presencia de controles efectivos destinados a prevenir los accidentes graves y a limitar sus efectos sobre la población, el medio ambiente y la seguridad del abastecimiento energético.
- (12) De conformidad con la Directiva 85/337/CEE, tal como ha sido modificada, que se aplica a las actividades de exploración y de explotación de petróleo y de gas, los proyectos susceptibles de tener efectos significativos en el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización, están sujetos a una evaluación en lo que respecta a sus efectos y a una solicitud de obtención de consentimiento. De conformidad con la Directiva 85/337/CEE, cuando una actividad está sujeta a la obtención de consentimiento, conviene prever una participación efectiva del público en aplicación de la Convención de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE-ONU) sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos ambientales.
- (13) Dentro de la Unión ya existen ejemplos de buenas prácticas reglamentarias nacionales en materia de las actividades de petróleo y de gas mar adentro. No obstante, estas prácticas no se aplican de manera coherente en toda la Unión y hasta el momento ningún Estado miembro ha incorporado en su legislación todo el conjunto de buenas prácticas reglamentarias destinadas a prevenir los accidentes graves mar adentro o a

¹⁶ DO L 143 de 30.4.2004, p. 56.

limitar sus consecuencias en las poblaciones y el medio ambiente. Las mejores prácticas reguladoras deben garantizar que la seguridad operativa y el medio ambiente están reglamentados de manera efectiva, integrando las funciones relacionadas en una autoridad competente conjunta (en lo sucesivo, la «autoridad competente»), que podría obtener los recursos necesarios de una o varias agencias nacionales.

- (14) Una vez que el operador concesionario ha obtenido derechos para explorar o extraer petróleo y gas, la autoridad competente debe estar jurídicamente facultada y dotada de los recursos adecuados por el Estado miembro para adoptar medidas de ejecución, incluido el cese de operaciones a fin de garantizar una protección adecuada de los trabajadores y del medio ambiente.
- (15) La eficacia de la autoridad competente en lo que respecta a la verificación de la adecuación de los controles de riesgos graves realizados por el concesionario o el operador está directamente relacionada con su política reguladora, sus sistemas y sus conocimientos en materia de riesgos graves. Sin perjuicio de los derechos del operador concesionario para explorar o extraer petróleo y gas, la autoridad competente debe estar jurídicamente facultada para adoptar medidas de ejecución, incluido el cese de operaciones a fin de garantizar una protección adecuada de los trabajadores y del medio ambiente. Con el fin de llevar a cabo estas funciones, la autoridad competente debe estar dotada de los recursos adecuados por el Estado miembro.
- (16) A fin de mantener una distinción apropiada entre el desarrollo económico y la reglamentación en materia de medio ambiente y de seguridad, la autoridad competente debe ser claramente independiente de los promotores económicos nacionales.
- (17) Los riesgos graves complejos relativos a las actividades de petróleo y de gas mar adentro, en particular en lo que respecta a la seguridad de los procedimientos, el confinamiento seguro de los hidrocarburos, la integridad estructural, la prevención de incendios y explosiones, las operaciones de evacuación y de salvamento, y la limitación de los efectos sobre el medio ambiente tras un accidente grave, requieren una reglamentación propia y bien adaptada a los riesgos específicos del sector de las actividades de petróleo y de gas mar adentro.
- (18) El presente Reglamento debe aplicarse sin perjuicio de cualquier otro requisito impuesto por la legislación de la Unión en materia de salud y seguridad de los trabajadores en el lugar de trabajo, en particular la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo¹⁷ y la Directiva 92/91/CEE del Consejo, de 3 de noviembre de 1992, relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la protección en materia de seguridad y de salud de los trabajadores de las industrias extractivas por sondeos (undécima Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE)¹⁸.
- (19) Es necesario establecer un régimen específico aplicable a las actividades realizadas mar adentro en las instalaciones tanto fijas como móviles durante todo el ciclo de vida

¹⁷ DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

¹⁸ DO L 348 de 28.11.1992, p. 9.

de las actividades de exploración y de producción, desde la concepción al desmantelamiento y el abandono definitivo.

- (20) Las mejores prácticas actualmente disponibles en materia de prevención de accidentes graves resultantes de operaciones de petróleo y de gas mar adentro tienen por objetivo la consecución de resultados satisfactorios a través de una evaluación en profundidad de los riesgos y de instrumentos de gestión fiables.
- (21) Las mejores prácticas operativas de la Unión requieren que los propietarios y/o los operadores de instalaciones, incluidas las plataformas de perforación móviles, apliquen una política empresarial eficaz, acompañada de mecanismos adecuados para la prevención de accidentes graves, y que examinen de manera exhaustiva y sistemática todas las hipótesis de riesgo en relación con todas las actividades peligrosas que podrían llevarse a cabo en la instalación. Estas mejores prácticas también imponen evaluar la probabilidad y las consecuencias de tales hipótesis, así como los controles a los que debe someterse, en el marco de un sistema global de gestión de la seguridad. Esta política y estos mecanismos deben describirse claramente en un documento (denominado «Informe sobre los riesgos de accidente grave» o «IAG»). El IAG debe ser comparable al documento sobre seguridad y salud contemplado en la Directiva 92/91/CE y complementarlo; asimismo debe incluir disposiciones relativas a la evaluación del riesgo para el medio ambiente y a los planes de emergencia. El IAG deberá presentarse a la autoridad competente en el marco del procedimiento de consentimiento.
- (22) A fin de preservar la eficacia de las medidas de prevención de los riesgos de accidentes graves en las aguas de la Unión, debe prepararse un Informe sobre los riesgos de accidente grave en relación con todas las etapas determinantes del ciclo de vida de una instalación de producción, incluida la concepción, la explotación, las operaciones cuando estas están combinadas con otras instalaciones, las modificaciones importantes y el abandono definitivo. El informe debe presentarse a la autoridad competente de forma que las operaciones no pueden comenzar hasta que la autoridad competente haya aceptado el Informe sobre los riesgos de accidente grave mediante un procedimiento de consentimiento apropiado.
- (23) Las operaciones de perforación y de reparación de pozos de petróleo y de gas solo deben llevarse a cabo por una instalación técnicamente capaz de controlar todos los riesgos previsibles en la ubicación del pozo y respecto de la cual se haya aceptado un IAG.
- (24) Además de utilizar una instalación adecuada, el operador del pozo debe preparar planes detallados relativos a las circunstancias particulares y a los riesgos relativos a cada operación y, de conformidad con las mejores prácticas de la Unión, prever un examen de la concepción del pozo por un experto independiente. El operador del pozo debe notificar a la autoridad competente los planes relativos al pozo con la antelación suficiente para que esta pueda adoptar todas las medidas necesarias relativas a la operación del pozo prevista.
- (25) A fin de garantizar la seguridad de la concepción y la continuidad segura de las operaciones, la industria debe actuar de acuerdo con las mejores prácticas definidas en las normas y recomendaciones autorizadas. Estas prácticas deben adaptarse a los conocimientos e invenciones nuevos y ser objeto de mejora continua, lo que significa

que los operadores y las autoridades competentes deben colaborar para definir prioridades con miras a formular nuevas normas o recomendaciones o de mejorar las ya existentes, a la luz de la experiencia extraída del accidente de Deepwater Horizon o de otros accidentes graves mar adentro, y encargar sin dilación la preparación de recomendaciones y normas de máxima prioridad.

- (26) Dada la complejidad de las operaciones de petróleo y de gas mar adentro, la aplicación de las mejores prácticas por los operadores requiere un mecanismo de verificación de los elementos críticos para la seguridad por un organismo independiente.
- (27) Las mejores prácticas que deben aplicarse en la Unión deben cumplir las disposiciones del Reglamento 391/2009/CE sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, y las normas equivalentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional¹⁹.
- (28) La evaluación de riesgos efectuada en el IAG debe tener en cuenta los riesgos para el medio ambiente y, en particular, los efectos de las condiciones meteorológicas y el cambio climático sobre la resistencia de las instalaciones. Por otra parte, puesto que las actividades de petróleo y de gas mar adentro realizadas por un Estado miembro pueden conllevar efectos negativos para el medio ambiente en otro Estado miembro, conviene establecer y aplicar disposiciones específicas de conformidad con el Convenio sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo.
- (29) A fin de garantizar una respuesta eficaz ante situaciones de emergencia, los operadores deben elaborar, para cada ubicación específica, planes de respuesta de emergencia basados en las hipótesis de riesgos y de peligros que figuran en el IAG, transmitirlos a las autoridades competentes y tener preparados los recursos necesarios para la rápida ejecución de dichos planes en caso necesario.
- (30) A fin de garantizar que ningún problema de seguridad sea ignorado o pasado por alto, conviene promover el establecimiento de medios adecuados para la notificación de estos problemas y la protección de las personas que los señalen.
- (31) El intercambio de datos comparables entre Estados miembros es difícil y poco fiable debido a la ausencia de un modelo común de comunicación de datos. La utilización por los operadores de un modelo común para la comunicación de datos a los Estados miembros contribuiría a la transparencia de dichos operadores en materia de seguridad y de comportamiento ambiental y permitiría un acceso público a información útil y comparable a escala de la Unión referente a las actividades de petróleo y de gas mar adentro, al tiempo que ayudaría a la divulgación de la experiencia extraída de los accidentes graves y de los cuasi accidentes.
- (32) Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes para el intercambio de información y de promover la transparencia de los resultados del sector de las actividades de alta mar, conviene conferir a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de

¹⁹ Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2 de diciembre de 2009 (Código MODU 2009).

control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²⁰.

- (33) Conviene utilizar el procedimiento consultivo para la adopción de los actos de ejecución necesarios con miras a garantizar un intercambio coherente de datos pertinentes en toda la Unión.
- (34) A fin de suscitar la confianza del público en relación con la fiabilidad y la integridad de las actividades en el mar en toda la Unión, los Estados miembros deben elaborar informes de actividad y de accidentes e informar sin demora a la Comisión en caso de accidente grave; por su parte la Comisión debe publicar periódicamente informes sobre los niveles de actividad y las tendencias en materia de seguridad en la UE y sobre el comportamiento ambiental del sector de actividades mar adentro.
- (35) La experiencia muestra la necesidad de garantizar la confidencialidad de los datos sensibles a fin de promover un diálogo abierto entre la autoridad competente y el operador. A tal fin, el diálogo entre los operadores mar adentro y todos los Estados miembros debe basarse en los instrumentos internacionales existentes y en el acervo de la UE sobre el acceso a información pertinente relativa al medio ambiente, a reserva de las exigencias imperativas en materia de seguridad y de protección del medio ambiente.
- (36) Las actividades del Foro de las autoridades competentes en materia de instalaciones marinas de los países del Mar del Norte (NSOAF) y del Foro de los Reguladores Internacionales (IRF) han demostrado claramente el valor de la colaboración entre las autoridades de alta mar. Debe establecerse en la Unión una colaboración similar a fin de promover la cooperación eficaz entre los representantes nacionales y la Comisión a nivel de los trabajos.
- (37) La eficacia de la respuesta de emergencia y de los planes de contingencias en caso de catástrofe mar adentro se vería reforzada por una cooperación sistemática y programada entre Estados miembros y entre estos y la industria, así como mediante el intercambio de experiencia y otros medios compatibles. En caso necesario, estas disposiciones deben apoyarse en los recursos y la asistencia disponibles en el seno de la Unión, en particular en el marco de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y el Mecanismo de Protección Civil de la Unión.
- (38) La ejecución de las obligaciones en virtud del presente Reglamento debe tener en cuenta que las aguas marinas bajo la soberanía o jurisdicción de los Estados miembros son parte integrante de las cuatro regiones marinas contempladas en el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2008/56/CE: el Mar Báltico, el Océano Atlántico Nororiental, el Mar Mediterráneo y el Mar Negro. Por esta razón, es necesario reforzar la cooperación con terceros países que tengan soberanía o jurisdicción sobre aguas situadas en estas regiones marinas. Los convenios marinos regionales a que se refiere el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2008/56/CE constituyen en particular marcos adecuados de cooperación.

²⁰ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (39) En lo que respecta al Mar Mediterráneo, y en conjunción con el presente Reglamento, se han emprendido las acciones necesarias con miras a la adhesión de la Unión Europea al Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo (Protocolo «off-shore») del Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo («Convenio de Barcelona»), aprobado mediante la Decisión 77/585/CEE del Consejo²¹.
- (40) Los graves problemas medioambientales que afectan a las aguas árticas, medio marino vecino de particular importancia para la Comunidad, requieren una atención especial a fin de garantizar la protección medioambiental del Ártico en relación con todas las actividades realizadas mar adentro, incluida la exploración.
- (41) Los planes de emergencia externos nacionales deben basarse en evaluaciones de riesgo realizadas con miras a la preparación del IAG. Los planes de emergencia conexos elaborados para cada ubicación específica con el fin de contener los efectos de accidentes deben tener en cuenta la actualización más reciente de las orientaciones de la Comisión sobre evaluación de riesgos y cartografía para la gestión de catástrofes (Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SEC(2010) 1626 final de 21.12.2010).
- (42) Para hacer frente de forma eficaz a las situaciones de emergencia, el operador debe actuar inmediatamente y cooperar estrechamente con las autoridades competentes que coordinan la aportación de los medios de respuesta en caso de emergencia, en función de la evolución de la situación. Esto implica igualmente una investigación exhaustiva de la situación de emergencia, que debe comenzar sin demora a fin de limitar al máximo la pérdida de información y elementos de prueba pertinentes. Tras el accidente, las autoridades competentes deben extraer las conclusiones apropiadas y adoptar las medidas necesarias.
- (43) Con objeto de garantizar la aplicación efectiva de los requisitos del presente Reglamento, conviene instaurar sanciones eficaces y proporcionadas.
- (44) A fin de adaptar los requisitos mínimos propuestos a los últimos avances tecnológicos y a las prácticas pertinentes, conviene facultar a la Comisión para que modifique los requisitos que figuran en los anexos del presente Reglamento de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
- (45) Por consiguiente, con el fin de evitar accidentes graves relativos a las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro y de limitar sus consecuencias, deben delegarse a la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011, en lo que respecta a la definición de los requisitos mínimos básicos aplicables a estas operaciones con arreglo a los principios establecidos en el presente Reglamento y en sus anexos en particular. Es especialmente importante que la Comisión proceda a las consultas adecuadas durante sus trabajos preparatorios, incluso a nivel de expertos.

²¹ DO L 240 de 19.9.1977, p. 1.

- (46) Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (47) Aparte de las medidas establecidas en el presente Reglamento, la Comisión debe examinar otros medios apropiados de mejorar la prevención de los accidentes relacionados con la industria del petróleo y del gas mar adentro y de mitigar sus efectos.
- (48) Teniendo en cuenta que ninguno de los instrumentos de garantía financiera existentes, incluidos los dispositivos de riesgos solidarios, puede cubrir todas las consecuencias posibles de catástrofes, la Comisión debe realizar análisis y estudios más exhaustivos sobre las medidas que conviene adoptar a fin de instaurar un régimen de responsabilidad suficientemente sólido para los daños relativos a las operaciones de petróleo y de gas mar adentro, requisitos en materia de responsabilidad financiera, que incluyan la disponibilidad de instrumentos de seguridad financiera adecuados, u otros acuerdos.
- (49) A nivel de la Unión, es necesario completar las normas técnicas existentes mediante un marco jurídico constituido por la legislación de seguridad de los productos aplicable a todas las instalaciones mar adentro en aguas de la Unión, y no únicamente a las instalaciones fijas destinadas a la producción. Por consiguiente, la Comisión debe realizar un análisis más exhaustivo de las normas de seguridad de los productos aplicables a las actividades de petróleo y de gas mar adentro.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece los requisitos mínimos que deben cumplir la industria y las autoridades nacionales que lleven a cabo operaciones relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro tras la obtención de una autorización en virtud de la Directiva 94/22/CE.
2. El presente Reglamento se aplica a todas las operaciones de petróleo y de gas mar adentro definidas en el artículo 2.
3. El presente Reglamento será aplicable a todas las instalaciones conexas, instalaciones submarinas e infraestructuras conectadas situadas en las aguas de los Estados miembros, incluido en sus zonas económicas exclusivas y en su plataforma continental en el sentido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).
4. El presente Reglamento tiene por objeto contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de

2008 , por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino.

5. Las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán sin perjuicio de la legislación pertinente de la Unión, en particular en lo que respecta a la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo, y, en particular, de las Directivas 89/391/CEE y 92/91/CEE del Consejo.
6. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de las Directivas 85/337/CE, 2008/1/CE y 2003/4/CE.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1. «aceptable»: que hace un riesgo de accidente grave tolerable en un límite más allá del cual un aumento del tiempo, de los recursos o de los costes desplegados no produce una reducción substancial del riesgo;
2. «aceptación»: la comunicación por escrito de la autoridad competente al operador de las conclusiones positivas de su examen del informe sobre los riesgos graves elaborado por el operador de conformidad con los requisitos del presente Reglamento;
3. «autorización»: una autorización en el sentido de la Directiva 94/22/CE;
4. «operación combinada»: una operación realizada a partir de una instalación no destinada a la producción conjuntamente con una o varias otras instalaciones con fines relativos a estas otras instalaciones y que, por tanto, modifique sensiblemente el riesgo para la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente en alguna o en todas las instalaciones;
5. «inicio de las operaciones»: el momento en que la instalación participa por primera vez en las operaciones para las que ha sido concebida;
6. «autoridad competente»: la autoridad designada en virtud del presente Reglamento y responsable de las tareas que incumben a su ámbito de aplicación;
7. «infraestructura conectada»: un equipo, conducto o cualquier otra instalación mar adentro situado por encima o por debajo del nivel de las aguas, destinado al transporte de petróleo y de gas hacia otra instalación vecina, una instalación de tratamiento o una instalación de almacenamiento en tierra, o al transporte de petróleo para ser cargado en un petrolero cisterna;
8. «procedimiento de consentimiento»: un procedimiento de evaluación en profundidad, por la autoridad competente, de toda la información pertinente relativa a las actividades de petróleo y de gas mar adentro previstas, que finaliza con la aceptación por la autoridad competente del informe sobre los riesgos de accidente grave y la decisión de no presentar objeciones a las notificaciones de los operadores relativas a operaciones en los pozos o a operaciones combinadas;

9. «zona de exclusión»: la zona establecida por el Estado miembro en torno a la instalación y en la que está prohibida toda actividad no relacionada con dicha instalación;
10. «concesión de exploración»: la autorización concedida por el Estado miembros para la exploración de petróleo y de gas en los estratos subterráneos de la zona objeto de la concesión, pero no para la producción de petróleo y de gas con fines comerciales;
11. «plan de respuesta de emergencia externo»: la estrategia local, nacional o regional prevista para prevenir el agravamiento o limitar las consecuencias de un accidente relativo a actividades de petróleo o de gas mar adentro, movilizand o todos los recursos disponibles además de los descritos en los planes de respuesta de emergencia internos;
12. «verificación por un tercero independiente»: la evaluación y la confirmación de la validez de una declaración escrita dada, por una persona física o jurídica que no está sujeta al control o a la influencia del autor de la declaración;
13. «industria»: las empresas privadas que participan directamente en las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro de conformidad con el presente Reglamento o cuyas actividades están estrechamente ligadas a estas;
14. «instalación»: una instalación destinada o no a la producción;
15. «plan de respuesta de emergencia interno»: la síntesis, preparada por los operadores de conformidad con los requisitos del presente Reglamento, de las medidas dirigidas a prevenir el agravamiento o a limitar las consecuencias de un accidente relativo a las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro en la zona de exclusión en torno a la instalación;
16. «zona objeto de la concesión»: la zona geográfica cubierta por la autorización contemplada en la Directiva 94/22/CE;
17. «concesionario»: el titular de una autorización para realizar operaciones mar adentro de conformidad con la Directiva 94/22/CE;
18. «accidente grave»: un hecho, como un incendio o explosión, una pérdida grave del control de un pozo o un escape importante de hidrocarburos en el medio ambiente, daños importantes causados a la instalación o a sus equipos, una pérdida de integridad estructural de la instalación, y cualquier otro hecho debido al cual al menos cinco personas presentes en la instalación o que trabajen en relación con esta fallezcan o resulten gravemente heridas;
19. «peligro grave»: una situación que pueda potencialmente dar lugar a un accidente grave;
20. «instalación no destinada a la producción»: una instalación distinta de una instalación destinada a la producción, utilizada para perforaciones exploratorias y como instalación de apoyo a la producción;
21. «operaciones relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro»: todas las actividades relativas a la exploración, la producción o el tratamiento del petróleo y

del gas mar adentro; estas actividades incluyen el transporte de petróleo y de gas a través de una infraestructura mar adentro conectada a una instalación o a una instalación submarina;

22. «operador»: el operador de una instalación destinada a la producción, o el propietario de una instalación no destinada a la producción, y el operador del pozo, si se trata de una operación en un pozo; el operador y el concesionario entran ambos en la definición contemplada en el artículo 2, apartado 6, de la Directiva 2004/35/CE;
23. «operador de una instalación destinada a la producción»: la persona designada por el concesionario para gestionar y controlar las principales funciones de una instalación destinada a la producción;
24. «propietario»: la persona jurídicamente habilitada para controlar la operación de una instalación no destinada a la producción;
25. «producción de petróleo y de gas»: la extracción con fines comerciales de petróleo y de gas situados en los estratos subterráneos de la zona objeto de la concesión, lo que comprende el tratamiento mar adentro del petróleo y del gas y su transporte a través de una infraestructura conectada, en particular, conductos, estructuras y bocas de pozos sobre el fondo marino, y/o el almacenamiento del gas en formaciones subsuperficiales con miras a su recuperación;
26. «instalación destinada a la producción»: una instalación destinada a la producción de petróleo y de gas ;
27. «concesión de producción»: la autorización concedida por el Estado miembro para la producción de petróleo y de gas; .
28. «público»: una o varias personas físicas o jurídicas y, de conformidad con el derecho o las prácticas nacionales, sus asociaciones, organizaciones o grupos;
29. «autoridad competente» (en el contexto de una respuesta de emergencia en caso de accidente mar adentro): el principal organismo de respuesta de emergencia de un Estado miembro, responsable de iniciar la respuesta de emergencia en caso de accidente grave relativo a operaciones relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro;
30. «riesgo»: la probabilidad de que se produzca un efecto específico en un período de tiempo determinado o en circunstancias determinadas;
31. «adecuado»: lo que responde plenamente a un requisito o una situación dada y está basado en pruebas objetivas y demostradas mediante un análisis, una comparación con las referencias pertinentes u otras soluciones a las que han recurrido otras autoridades o industrias en situaciones comparables;
32. «operación en un pozo»: la perforación de un pozo con fines de exploración o de producción, en particular la interrupción de la operación, la reparación o la modificación del pozo, su abandono definitivo, o cualquier otra operación en un pozo susceptible de provocar el vertido accidental de fluidos o comportar un riesgo de accidente grave;

33. «operador de un pozo»: la persona designada por el concesionario para planificar y ejecutar una operación en un pozo.

CAPÍTULO II

PREVENCIÓN DE LOS PELIGROS GRAVES RELATIVOS A LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL PETRÓLEO Y EL GAS MAR ADENTRO

Artículo 3

Principios generales de la gestión de riesgos relativos a las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro

1. Los operadores adoptarán todas las medidas adecuadas para prevenir los accidentes graves relativos a las operaciones relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro. Las autoridades competentes velarán por que los operadores cumplan esta obligación.
2. Los operadores garantizarán que todas las entidades contratadas para la ejecución de tareas específicas en la instalación considerada actúen igualmente de conformidad con los requisitos del presente Reglamento y, en particular, con sus anexos IV y V. Los operadores no están exentos de sus responsabilidades en virtud del presente Reglamento por el hecho de que las acciones u omisiones que den lugar o contribuyan a accidentes graves sean imputables a estas entidades o a su personal.
3. En caso de producirse un accidente grave a pesar de todo, los operadores y las autoridades competentes adoptarán todas las medidas adecuadas para limitar sus consecuencias para la salud humana y el medio ambiente y, en la medida de lo posible, para evitar perturbaciones graves de la producción de petróleo y de gas dentro de la Unión.
4. Las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro contempladas en el presente Reglamento se llevarán a cabo sobre la base de una evaluación sistemática de la probabilidad de hechos fortuitos y de sus consecuencias, y de la adopción de medidas de control de manera que los riesgos de accidentes graves que afecten a las personas, el medio ambiente y los medios desplegados en el mar sean considerados aceptables.

Artículo 4

Consideración de la seguridad en la autorización de realizar actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro de conformidad con la Directiva 94/22/CE

1. Las decisiones relativas a la concesión de una autorización para llevar a cabo actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro de conformidad con la Directiva 94/22/CE tendrán en cuenta la capacidad de los solicitantes para cumplir los requisitos aplicables a las actividades específicas previstas por dicha autorización, de conformidad con las disposiciones pertinente del Derecho de la Unión, y en particular con el presente Reglamento.

2. En concreto, durante la evaluación de la capacidad técnica y financiera de las entidades que soliciten una autorización para llevar a cabo actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro, deberán tenerse debidamente en cuenta los riesgos, peligros y toda información útil asociadas a la zona considerada y la fase precisa de las operaciones de exploración y de producción, así como la capacidad de los solicitantes, en particular sus garantías financieras y su capacidad de asumir las responsabilidades que podrían derivarse de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro en cuestión, y, en especial, la responsabilidad de los daños al medio ambiente.
3. Las autorizaciones relativas a las operaciones de exploración y a las operaciones de producción de petróleo y de gas mar adentro se concederán por separado.
4. Las autoridades responsables de otorgar las concesiones de conformidad con la Directiva 94/22/CE tendrán en cuenta, durante la evaluación de la capacidad técnica y financiera de las entidades que presenten una solicitud de autorización para llevar a cabo actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro, los riesgos, peligros y toda información útil referentes a la zona considerada y la fase precisa de las operaciones de exploración y de producción.

Artículo 5

Participación pública en los procedimientos de concesión

1. Los Estados miembros velarán por que se de al público la posibilidad efectiva de participar, en una fase temprana, en los procedimientos de concesión que dependan de su competencia, de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo I del presente Reglamento. Los procedimientos en cuestión se establecen en el anexo II de la Directiva 2003/35/CE.
2. Los Estados miembros podrán establecer disposiciones detalladas relativas a la información al público y a la consulta al público interesado.
3. La participación del público deberá organizarse de forma que la difusión de información y la implicación del público no ocasionen riesgos para la seguridad en materia de seguridad y protección de las instalaciones de petróleo y de gas mar adentro y de su operación.

Artículo 6

Consentimiento de las operaciones relacionadas con el petróleo y el gas en las zonas objeto de la concesión

1. Únicamente podrán llevarse a cabo las operaciones en las instalaciones que hayan sido objeto de la concesión, por un concesionario, o por una entidad que este haya contratado o designado a tal fin, aprobados por un Estado miembro.
2. Cuando la autoridad competente considere que la persona designada por el concesionario no es competente para actuar como operador de una instalación o como operador de un pozo, se le notificará al concesionario y este deberá asumir todas las responsabilidades que incumban a dicho operador en virtud del presente Reglamento.

3. Las instalaciones a que hace referencia el apartado 1 no podrán comenzar o continuar las operaciones si no se ha presentado un Informe sobre los riesgos de accidente grave de conformidad con las condiciones y plazos previstos en los artículos 10 y 11 y ha sido aceptado por la autoridad competente con arreglo al presente Reglamento.
4. No podrá realizarse ninguna operación de un pozo ni operaciones combinadas antes de que el Informe sobre los riesgos de accidente grave relativo a la instalación haya sido aceptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo. Además, no podrá comenzar ni llevarse a cabo ninguna operación sin que se haya presentado a la autoridad competente una notificación relativa a las operaciones de un pozo o a las operaciones combinadas de conformidad con las condiciones y los plazos previstos en los artículos 13 y 14, ni tampoco si la autoridad competente formula objeciones en cuanto al contenido de la notificación.

Artículo 7

Responsabilidad de los daños medioambientales

1. El concesionario es responsable de la prevención y la reparación de los daños medioambientales, en el sentido de la Directiva 2004/35/CE, ocasionados por las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro efectuadas por el concesionario o por cualquier otra entidad que participe en estas operaciones sobre la base de un contrato celebrado con el concesionario. El procedimiento de consentimiento para las operaciones contempladas en el presente Reglamento no prejuzgará la responsabilidad del concesionario.

Artículo 8

Autoridad nacional competente

1. Los Estados miembros bajo cuya jurisdicción se lleven a cabo actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro designarán una autoridad competente responsable de las tareas establecidas en el presente Reglamento.
2. Las autoridades competentes designadas en virtud del presente Reglamento serán responsables de las tareas siguientes:
 - a) evaluar y aceptar los Informes de accidente graves, evaluar las notificaciones de concepción y evaluar las notificaciones de operaciones de los pozos o de operaciones combinadas, y cualquier otro documento de esta naturaleza que les sea presentado;
 - b) realizar inspecciones, llevar a cabo investigaciones y adoptar medidas de ejecución;
 - c) elaborar informes en aplicación del presente Reglamento.
3. La autoridad competente estará organizada de conformidad con las disposiciones del artículo 19 con el fin de garantizar su independencia, la realización de tareas potencialmente contradictorias, su experiencia y su eficacia general en la regulación de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro.

4. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades competentes dispongan de los recursos adecuados para ejecutar sus tareas en virtud del presente Reglamento.
5. La autoridad competente se esforzará por preparar y aplicar los procedimientos coordinados o conjuntos requeridos para la ejecución de las funciones que le son confiadas en virtud del presente Reglamento y de satisfacer los requisitos establecidos en cualquier otra disposición aplicable de la legislación de la Unión. Cuando la autoridad competente esté compuesta por varias agencias, estas deberán evitar la duplicación de las funciones de regulación.

CAPÍTULO III

PREPARACIÓN Y REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL PETRÓLEO Y EL GAS SOBRE LA BASE DE UNA EVALUACIÓN DEL RIESGO

Artículo 9

Condiciones relativas a la operación de las instalaciones mar adentro

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias previstas en el artículo 39, el operador de una instalación destinada o no a la producción deberá presentar a la autoridad competente los documentos siguientes:
 - a) en caso de un instalación destinada a la producción planificada, una notificación de concepción de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo II, parte 1;
 - b) un Informe sobre los riesgos de accidente grave que incluya la información contemplada en el artículo 10 o en el artículo 11;
 - c) un plan de respuesta de emergencia interno de conformidad con el artículo 12, integrado en el Informe sobre los riesgos de accidente grave.
 - d) una síntesis de la política del operador en materia de prevención de accidentes graves de conformidad con el artículo 18, integrado en el Informe sobre los riesgos de accidente grave.
2. La autoridad competente recibirá la notificación de concepción a más tardar 24 semanas antes de la fecha prevista para la presentación del Informe sobre los riesgos de accidente grave relativo a la operación planificada.
3. El Informe sobre los riesgos de accidente grave se notificará a la autoridad competente en el plazo fijado por esta última y a más tardar 12 semanas antes del inicio de las operaciones previsto.

Artículo 10

Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación destinada a la producción

1. El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación destinada a la producción incluirá la información detallada contemplada en el anexo II, partes 2 y 5.

2. Podrá prepararse un Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación destinada a la producción para un grupo de instalaciones, si la autoridad competente lo autoriza.
3. En caso de realizar modificaciones de importancia en una instalación destinada a la producción, o si está previsto desmantelar la instalación, el Informe sobre los riesgos de accidente grave correspondiente se modificará de conformidad con el anexo II, parte 6, y se presentará a la autoridad competente.
4. Si la autoridad competente lo estima necesario para poder aceptar un Informe sobre los riesgos de accidente grave, solicitará información adicional o la introducción de cambios en los documentos que le han sido presentados.
5. El Informe sobre los riesgos de accidente grave, modificado, para una instalación destinada a la producción contemplado en el apartado 3 se presentará a la autoridad competente en el plazo que esta determine y a más tardar 6 meses antes del inicio previsto de los trabajos planificados. Los trabajos planificados no podrán comenzar hasta que la autoridad competente haya aceptado el Informe sobre los riesgos de accidente grave modificado para una instalación destinada a la producción.
6. El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación destinada a la producción será revisado periódicamente por el operador como mínimo cada 5 años, o con mayor frecuencia si la autoridad competente lo exige. Los resultados de dicha revisión se notificarán a la autoridad competente.

Artículo 11

Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación no destinada a la producción

1. El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación no destinada a la producción deberá incluir la información detallada contemplada en el anexo II, partes 3 y 5.
2. En caso de realizar modificaciones de importancia en una instalación no destinada a la producción, o si está previsto desmantelar la instalación, el Informe sobre los riesgos de accidente grave correspondiente se modificará de conformidad con el anexo II, parte 6, (exceptuando el apartado 4) y se presentará a la autoridad competente.
3. Para una instalación fija no destinada a la producción, el Informe sobre los riesgos de accidente grave, modificado, contemplado en el apartado 2 se presentará a la autoridad competente en el plazo que esta determine y, a más tardar, 2 semanas antes del inicio de los trabajos planificados. Los trabajos planificados no podrán comenzar hasta que la autoridad competente haya aceptado el Informe sobre los riesgos de accidente grave, modificado, para una instalación no destinada a la producción.
4. Para una instalación móvil no destinada a la producción, el Informe sobre los riesgos de accidente grave, modificado, contemplado en el apartado 2 se presentará a la autoridad competente en el plazo que esta determine y a más tardar 2 semanas antes de que las operaciones deban comenzar en la instalación. La instalación no podrá iniciar las operaciones hasta que la autoridad competente haya aceptado el Informe

sobre los riesgos de accidente grave modificado para una instalación no destinada a la producción.

5. Si la autoridad competente lo estima necesario para poder aceptar un Informe sobre los riesgos de accidente grave, solicitará información adicional o la introducción de cambios en los documentos que le han sido presentados.
6. El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación no destinada a la producción será revisado periódicamente por el operador como mínimo cada 5 años, o con mayor frecuencia si la autoridad competente lo exige. Los resultados de la revisión se notificarán a la autoridad competente.

Artículo 12

Planes de respuesta de emergencia internos

1. Los operadores prepararán planes de respuesta de emergencia internos que tendrán en cuenta las evaluaciones de los riesgos de accidente grave realizadas durante la preparación del Informe sobre los riesgos de accidente grave más reciente. En el caso de perforación de un pozo a partir de una instalación no destinada a la producción, la evaluación de los riesgos realizada de conformidad con la notificación del pozo deberá integrarse en el plan de respuesta de emergencia relativo a la instalación.
2. Para las instalaciones destinadas o no a la producción, el plan de respuesta de emergencia interno deberá acompañar al Informe sobre los riesgos de accidente grave presentado a la autoridad competente.
3. Cuando instalaciones no destinadas a la producción inicien operaciones en pozos en las que el plan de respuesta de emergencia interno se ha modificado en razón de la naturaleza particular de la localización del pozo, dicha modificación deberá notificarse a la autoridad competente al mismo tiempo que la notificación del pozo.

Artículo 13

Notificación de las operaciones de pozos

1. Al menos 21 días antes del comienzo de una operación de un pozo, el operador del pozo dirigirá a la autoridad competente una notificación que deberá incluir información detallada relativa a la concepción del pozo y a su operación de conformidad con los requisitos del anexo II, parte 4.
2. La autoridad competente examinará la notificación y adoptará las medidas que considere necesarias antes de que pueda comenzar la operación del pozo.
3. El operador del pozo notificará inmediatamente a la autoridad competente toda modificación importante de la información detallada de la notificación relativa al pozo, e informará simultáneamente al examinador independiente contemplado en el artículo 15, apartado 3, letra b),

Artículo 14
Notificación de las operaciones combinadas

1. El operador de una instalación que deba participar en una operación combinada dirigirá a la autoridad competente una notificación que deberá incluir información detallada relativa a la operación combinada de conformidad con los requisitos del anexo II, parte 7. Los operadores de las instalaciones en cuestión podrán acordar que uno de ellos se encargue en nombre de los demás de preparar la notificación de las operaciones combinadas. La notificación deberá presentarse a más tardar 21 días antes del comienzo de las operaciones combinadas.
2. La autoridad competente examinará la notificación y adoptará las medidas que considere necesarias antes de que pueda comenzar la operación combinada.
3. El operador que haya preparado la notificación informará sin demora a la autoridad competente de toda modificación importante de la información detallada que esta contiene.

Artículo 15
Verificación por un tercero independiente

1. Los operadores establecerán un programa de verificación y de examen de los pozos por un tercero independiente, e incluirán una descripción de estos programas en la síntesis de la política en materia de prevención de accidentes graves integrada en los Informes sobre los riesgos de accidente grave, de conformidad con el artículo 18.
2. La selección del verificador tercero independiente y la concepción de los programas de verificación por terceros independientes y de examen independiente de los pozos deberá cumplir los criterios enumerados en el anexo II, parte 5.
3. El programa de verificación por terceros independientes relativos a instalaciones destinadas o no a la producción se establecerá:
 - a) en lo que respecta a las instalaciones, para garantizar de manera independiente que los sistemas especificados y los elementos críticos para la seguridad identificados en las evaluaciones de riesgos y el sistema de gestión de la seguridad para la instalación son adecuados y actualizados, y que el calendario de examen y de prueba del sistema de control de accidentes graves es adecuado, actualizado y ejecutado según las previsiones;
 - b) en lo que respecta a los proyectos de pozos, para garantizar de manera independiente que las medidas de concepción y de control de pozos son adecuadas respecto de las condiciones de perforación previstas y que servirán de referencia si la concepción del pozo tuviera que ser modificada por alguna razón.
4. Los operadores velarán por que los resultados de la verificación por un tercero independiente de conformidad con el apartado 3, letra a), del presente artículo sean puestos a la disposición de la autoridad competente cuando esta lo solicite.

5. Los operadores garantizarán que las conclusiones y las observaciones del examinador del pozo independiente de conformidad con el apartado 3, letra b), del presente artículo, sean incluidos en la notificación del pozo de conformidad con el artículo 13.
6. Para las instalaciones destinadas a la producción, el programa de verificación se establecerá antes de la presentación del Informe sobre los riesgos de accidente grave a la autoridad competente. Para las instalaciones no destinadas a la producción, el programa de verificación se establecerá antes de que una operación particular haya comenzado en esta instalación.
7. Las instalaciones no destinadas a la producción situadas en las aguas de la Unión deberán cumplir los requisitos de las convenciones internacionales aplicables en el sentido del Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009²², o las normas equivalentes que figuran en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU 2009). Asimismo, deberán ser certificadas por un organismo reconocido por la Unión en aplicación del Reglamento citado.

Artículo 16
Facultad de prohibición

1. La autoridad competente podrá prohibir la operación o el comienzo de operación de toda instalación o parte de la instalación, si las medidas propuestas por el operador para la prevención y la limitación de las consecuencias de los accidentes graves de conformidad con los artículos 10, 11, 13 y 14 se consideran manifiestamente insuficientes.
2. Si el informe sobre los riesgos de accidente grave contemplado en los artículos 10 y 11, o las notificaciones contempladas en los artículos 13 y 14 no son presentados a tiempo, la autoridad competente podrá conceder, en circunstancias excepcionales y si considera que la seguridad y la protección medioambiental no se ven comprometidas, una prolongación del plazo de presentación del informe o de la notificación.
3. La autoridad competente pedirá al operador que adopte todas las medidas adecuadas complementarias que esta considere necesarias para restablecer el cumplimiento de las disposiciones del artículo 3, apartado 1.
4. La autoridad competente prohibirá la utilización de toda instalación o parte de la instalación, si los resultados de una inspección, de una revisión periódica del Informe sobre los riesgos de accidente grave de conformidad con los artículos 10 y 11 o de las modificaciones de las notificaciones de conformidad con los artículos 13 y 14 muestran que los requisitos del presente Reglamento no se han cumplido, o que la seguridad de las instalaciones o de las operaciones suscita inquietudes razonables.

²² DO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

Artículo 17
Efectos transfronterizos

1. Cuando un Estado miembro considere que una operación en un pozo o la operación de una instalación puede tener, en caso de accidente, efectos negativos importantes en las aguas de otro Estado miembro, o cuando un Estado miembro susceptible de verse afectado de manera importante lo solicite, el Estado miembro bajo cuya jurisdicción deban realizarse las operaciones deberá transmitir la información útil al Estado miembro potencialmente afectado y se esforzará por adoptar medidas preventivas conjuntas destinadas a evitar daños.
2. El apartado 1 se aplicará sin perjuicio de otras disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, en particular 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 ambiente²³ y el Convenio sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo.

CAPÍTULO IV
MEJORES PRÁCTICAS PARA EL CONTROL DE RIESGOS GRAVES

Artículo 18
Prevención de accidentes graves por los operadores

1. Los operadores prepararán un documento en el que describirán su política en materia de prevención de accidentes graves y velarán por que esta política sea aplicada a través de toda la organización de sus operaciones mar adentro, en particular mediante el establecimiento de mecanismos de seguimiento apropiados con miras a garantizar su eficacia.
2. El documento contemplado en el apartado 1 acompañará al Informe sobre los riesgos de accidente grave presentado a la autoridad competente de conformidad con los artículos 10 y 11 o la notificación de operaciones de pozos de conformidad con el artículo 13.
3. Los operadores describirán sus disposiciones organizativas para el control de los riesgos graves en el marco de un sistema de gestión de la seguridad, en particular las disposiciones adoptadas para la preparación y la presentación de los informes sobre los riesgos de accidentes graves y las notificaciones de operaciones de pozos, en su caso, de conformidad con los artículos 10, 11 y 13, así como sus programas de verificación por un tercero independiente del control de los riesgos graves, de conformidad con el artículo 15 y con el anexo II, parte 5.
4. La política y los sistemas de gestión de la seguridad se prepararán de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo IV y establecerán claramente la responsabilidad principal de los operadores en el control de los riesgos relativos a los riesgos graves que resulten de sus actividades.

²³ DO L 175 de 5.7.1985, p. 40.

5. Los operadores definirán, consultando regularmente con los representantes de los Estados miembros considerados, de conformidad con el artículo 27, las prioridades de la industria relativas a la elaboración y/o la revisión de normas y de recomendaciones relativas a las mejores prácticas para el control de los riesgos de accidente grave mar adentro durante todo el ciclo de vida desde la concepción de las operaciones mar adentro y, como mínimo, respetarán el esquema establecido en el anexo IV.
6. Los concesionarios, los operadores y los principales contratistas establecidos en la Unión se esforzarán por llevar a cabo sus operaciones para la explotación de petróleo y de gas en alta mar fuera de la Unión de conformidad con los principios establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 19
Requisitos para las autoridades competentes

1. La autoridad competente adoptará las disposiciones necesarias para garantizar su independencia en caso de conflicto de intereses entre, por un lado, la reglamentación en materia de seguridad y de protección del medio ambiente y, por otro lado, las funciones relativas al desarrollo económico de los Estados miembros, en particular la concesión de autorizaciones para actividades de petróleo y de gas mar adentro, y la política relativa a los ingresos resultantes de estas actividades y su percepción.
2. La autoridad competente delimitará claramente el alcance de sus responsabilidades y funciones de manera que no se atribuya a ella misma la responsabilidad principal en el control de los riesgos resultantes de accidentes graves, de conformidad con el artículo 18, apartado 3.
3. La autoridad competente establecerá una política para la evaluación minuciosa de los Informes sobre el riesgo de accidente grave y las notificaciones de conformidad con los artículos 10, 11, 13 y 14, la inspección, la investigación y ejecución de los aspectos relativos a los riesgos graves relacionados con las operaciones de explotación de petróleo y de gas bajo su jurisdicción.
4. La autoridad competente basará sus procedimientos organizativos y operativos en los principios establecidos en el anexo III:

Artículo 20
Conformidad con el marco reglamentario para la prevención de accidentes graves

1. Los operadores deberán cumplir las disposiciones del presente Reglamento y las medidas establecidas en el Informe sobre los riesgos de accidente grave para las instalaciones, destinadas o no a la producción, así como en los planes mencionados en las notificaciones de operaciones de los pozos y de operaciones combinadas, de conformidad con los artículos 10, 11, 13 y 14.
2. Cuando el incumplimiento de las disposiciones del apartado 1 presente un riesgo inmediato para la salud humana o amenace producir un efecto negativo importante inmediato sobre la salud y/o el medio ambiente, el operador deberá suspender la

operación de la instalación o de la parte considerada de la instalación hasta que se restablezca el cumplimiento.

3. Cuando se adopten las medidas a que se refiere el apartado 2, el operador deberá notificarlas sin demora a la autoridad competente.
4. La autoridad competente elaborará planes anuales para una vigilancia efectiva, en particular mediante inspecciones, de las actividades que impliquen riesgos graves, basándose en la noción de riesgo y prestando una atención particular a la conformidad, que controlará, con los documentos que le son presentados en aplicación del artículo 9; llevará a cabo el seguimiento de su eficacia y adoptará todas las medidas de mejora necesarias.

Artículo 21

Notificación anónima de problemas de seguridad

1. Las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan la notificación anónima de problemas que afecten a la seguridad y/o al medio ambiente en relación con operaciones de petróleo o de gas mar adentro. Las autoridades competentes establecerán igualmente procedimientos con miras a investigar estas notificaciones preservando el anonimato de las personas en cuestión.
2. Los operadores comunicarán a sus empleados, así como a los empleados de los subcontratistas considerados, la información detallada relativa a las disposiciones nacionales de conformidad con el apartado 1 y velarán por que la notificación anónima se mencione en las formaciones y comunicaciones que les estén dirigidas.

CAPÍTULO V

TRANSPARENCIA E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 22

Intercambio de información

1. Los operadores y las autoridades competentes compartirán, como mínimo, la información contemplada en el anexo VI.
2. La Comisión definirá, mediante un acto de ejecución, un modelo común para la comunicación de los datos y el grado de detalle de la información que debe compartirse. Este acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. Los Estados miembros mantendrán registros actualizados de los recursos destinados por las entidades públicas y privadas a la respuesta de emergencia de su competencia. Estos registros se pondrán a disposición de otros Estados miembros o países terceros susceptibles de estar afectados, y de la Comisión.

Artículo 23
Transparencia

1. La información requerida en virtud del anexo VI se pondrá a disposición del público sin que haya necesidad de solicitarlo, de conformidad con las disposiciones aplicables de la legislación de la Unión sobre el acceso a la información sobre el medio ambiente.
2. La Comisión determinará igualmente, mediante un acto de ejecución, un modelo común de publicación que permita la comparación de los datos entre países diferentes. Este acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011. Este modelo, que será accesible al público en general, se elaborará a fin de permitir una comparación fiable de las operaciones y prácticas de regulación nacionales de conformidad con el presente artículo y con el artículo 24.
3. Cuando publiquen sus planes de respuesta de emergencia nacionales en aplicación del artículo 30, los Estados miembros velarán por que la información difundida no ocasione riesgos en materia de seguridad y protección de las instalaciones de petróleo y de gas mar adentro y de su operación.

Artículo 24
Elaboración de informes sobre la seguridad y el impacto medioambiental de las actividades de petróleo y de gas mar adentro

1. Los Estados miembros prepararán un informe anual que incluirá:
 - a) el número, la antigüedad y la localización de las instalaciones situadas bajo su jurisdicción;
 - b) el número y tipo de inspecciones e investigaciones realizadas, las medidas de ejecución adoptadas en su caso y las actuaciones judiciales decididas;
 - c) los datos relativos a los accidentes en aplicación del sistema común de comunicación de datos requerido en el artículo 22;
 - d) toda modificación importante del marco regulatorio relativo a las actividades mar adentro;
 - e) el comportamiento en materia de seguridad y ambiental de las operaciones de petróleo y de gas mar adentro realizadas bajo su jurisdicción.
2. Los Estados miembros designarán una autoridad que será responsable del intercambio de información de conformidad con el artículo 22 y de la publicación de información de conformidad con el artículo 23, e informarán de ello a la Comisión.
3. Cada dos años, la Comisión publicará informes relativos a la seguridad de las operaciones mar adentro en la Unión, basándose en la información que le haya sido facilitada por los Estados miembros y por la Agencia Europea de Seguridad Marítima. La Comisión estará asistida en esta tarea por los Estados miembros considerados, de conformidad con el artículo 26.

Artículo 25
Investigación realizada a raíz de un accidente grave

1. Inmediatamente después de ocurrir un accidente grave, el operador notificará a la autoridad competente toda la información útil, y en particular las circunstancias del accidente y sus consecuencias.
2. Los Estados miembros llevarán a cabo una investigación exhaustiva de los accidentes graves que ocasionen daños importantes (humanos y medioambientales) o que conlleven pérdidas de medios materiales considerables. El informe de la investigación incluirá una evaluación de la eficacia de la manera en que la autoridad competente regulaba la instalación considerada durante el período anterior al accidente y, en su caso, recomendaciones con miras a introducir los cambios adecuados en las prácticas de regulación seguidas.
3. Se pondrá a disposición de la Comisión una síntesis del informe de investigación preparado en aplicación del apartado 2 al término de la investigación o al término de los procedimientos judiciales, si esta última fecha es posterior. Se pondrá a disposición del público una versión especial del informe, teniendo en cuenta las posibles limitaciones jurídicas en relación con los artículos 22 y 23.
4. Tras la investigación realizada de conformidad con el apartado 2, la autoridad competente aplicará todas las recomendaciones del informe de investigación que estén dentro de su competencia de actuación.

Artículo 26
Confidencialidad

1. Las autoridades competentes podrán a disposición de toda persona física o jurídica que lo solicite la información recibida de conformidad con el presente Reglamento.
2. Las solicitudes de información obtenida por las autoridades competentes en virtud del presente Reglamento podrán ser rechazadas cuando se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴.
3. De conformidad con el apartado 2, o a los fines de la participación pública en aplicación del artículo 5, el operador transmitirá a la autoridad competente y pondrá a disposición del público una versión del documento que excluya la información confidencial.

²⁴ DO L 41 de 14.2.2003, p. 26.

CAPÍTULO IV COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

Artículo 27

Cooperación entre los Estados miembros

1. Las autoridades competentes intercambiarán regularmente entre sí conocimientos, información y experiencia y consultarán con la industria, otras partes interesadas y la Comisión sobre el marco jurídico aplicable a nivel nacional y de la Unión.
2. El intercambio de información contemplado en el apartado 1 se referirá, en particular, al funcionamiento de las medidas de evaluación de riesgos, la prevención de accidentes, la verificación de la conformidad y la respuesta de emergencia en relación con las operaciones de petróleo y de gas mar adentro realizadas en la Unión y, en su caso, fuera de sus fronteras.
3. Deberán establecerse prioridades y procedimientos claros para la preparación y la actualización de documentos de orientación a fin de determinar y facilitar la aplicación de las mejores prácticas en los ámbitos contemplados en el apartado 2.
4. Un Estado miembro podrá requerir la opinión de otros Estados miembros que participen en el intercambio de información previsto en el apartado 1, en relación con cualquier decisión de otro Estado miembro que tenga efectos transfronterizos negativos potenciales.

Artículo 28

Enfoque coordinado para la seguridad de las regiones adyacentes y actividades internacionales

1. La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, promoverá la cooperación con los terceros países que emprendan operaciones de petróleo y de gas mar adentro en las mismas regiones marinas que los Estados miembros, en particular en el marco de convenios marítimos regionales, cuando sea apropiado.
2. La Comisión evaluará la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas en las aguas de terceros países adyacentes a las aguas de los Estados miembros y prestará su apoyo a un enfoque coordinado para el intercambio de experiencias y la promoción de las medidas preventivas y de los planes de respuesta de emergencia regionales.
3. La Comisión promoverá niveles de seguridad elevados para las operaciones de petróleo y de gas mar adentro a nivel internacional, en el seno de los foros mundiales o regionales apropiados, en particular en lo que respecta a las aguas árticas.

CAPÍTULO VII

PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS

Artículo 29

Requisitos relativos a los planes de respuesta de emergencia internos

1. El operador deberá preparar planes de respuesta de emergencia internos que puedan:
 - a) ponerse en práctica a fin de contener un inicio de accidente grave dentro de la instalación, o en la zona de exclusión establecida por el Estado miembro en torno al perímetro de la instalación o a la boca del pozo subterráneo;
 - b) ejecutarse de conformidad con el plan de emergencia externo cuando el accidente haya superado el perímetro de la instalación.
2. El operador tendrá preparados en todo momento los equipos y la experiencia relevantes para el plan y en caso necesario los pondrá a disposición de los Estados miembros para la ejecución del plan de respuesta de emergencia externo.
3. El plan de emergencia interno se preparará de conformidad con las disposiciones del anexo V, y se actualizará en función de cualquier modificación de la evaluación de riesgos de accidente grave en el proyecto de pozo o en el Informe sobre los riesgos de accidente grave. Estas actualizaciones se aconsejarán a la autoridad responsable de la elaboración de los planes de respuesta de emergencia externos para la zona considerada.
4. Los planes de respuesta de emergencia internos se armonizarán con otras disposiciones relativas a la protección y el salvamento del personal de la instalación afectada, con el fin de garantizar buenas perspectivas de supervivencia.
5. El operador pondrá a prueba periódicamente la eficacia de los planes de respuesta de emergencia internos.

Artículo 30

Planes de respuesta de emergencia externos y preparación ante situaciones de emergencia

1. Los Estados miembros elaborarán planes de respuesta de emergencia externos que cubrirán el conjunto de todas las instalaciones de petróleo y de gas mar adentro y de las zonas susceptibles de verse afectadas dentro de su jurisdicción.
2. Los planes de respuesta de emergencia externos se elaborarán en cooperación con los operadores y, en su caso, los concesionarios pertinentes, y se armonizarán con los planes de respuesta de emergencia internos de las instalaciones implantadas o planificadas en la zona en cuestión. Se tendrá debidamente en cuenta toda actualización de los planes internos aconsejada por un operador.
3. Los planes de respuesta de emergencia externos se elaborarán de conformidad con las disposiciones de los anexos I y V, y se pondrán a disposición de la Comisión y, en su caso, del público.

4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas adecuadas para alcanzar un nivel elevado de compatibilidad y de interoperabilidad de los equipos de respuesta y de experiencia entre todos los Estados miembros de una región geográfica, y más allá si fuera necesario. Los Estados miembros instarán a la industria a crear instrumentos de respuesta compatibles en el espíritu del presente apartado.
5. Los operadores cooperarán con los Estados miembros en la aplicación de las disposiciones del apartado 4.
6. Los Estados miembros mantendrán registros actualizados de los recursos destinados por las entidades públicas y privadas a la respuesta de emergencia en su territorio o dentro de su jurisdicción. Estos registros se pondrán a disposición de los otros Estados miembros y, sobre una base de reciprocidad, de los terceros países vecinos, así como de la Comisión.
7. Los Estados miembros y los operadores someterán a prueba periódicamente su grado de preparación para responder de forma eficaz en caso de accidente relativo a operaciones de petróleo y de gas mar adentro.

Artículo 31
Respuesta de emergencia

1. El operador notificará inmediatamente a las autoridades pertinentes un accidente grave o una situación que comporte un riesgo inmediato de accidente grave. En caso necesario, las autoridades pertinentes asistirán al operador en cuestión a fin de prevenir un agravamiento del riesgo o del accidente.
2. En caso de accidente, las autoridades consideradas, en cooperación con los operadores en cuestión, adoptarán todas las medidas necesarias para prevenir un agravamiento del accidente o atenuar sus consecuencias.
3. En el caso de un accidente grave que supere las capacidades de respuesta nacionales, un Estado miembro afectado puede solicitar una asistencia suplementaria de los Estados miembros y de la Agencia Europea de Seguridad Marítima a través del Mecanismo de Protección Civil de la UE establecido por la Decisión 2007/779/CE del Consejo.
4. En el curso de la respuesta de emergencia, el Estado miembro recogerá toda la información necesaria para un análisis completo del accidente.

Artículo 32
Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia transfronterizas

1. Cuando sean previsibles efectos transfronterizos de un accidente relativo a operaciones de petróleo y de gas mar adentro, los Estados miembros pondrán la información pertinente a disposición de la Comisión así como de los Estados miembros o de los terceros países susceptibles de verse afectados, sobre una base de reciprocidad, y tendrán en cuenta los riesgos detectados en el momento de preparar el plan de emergencia externo. Los Estados miembros en cuestión coordinarán sus planes de emergencia a fin de facilitar una respuesta conjunta en caso de accidente.

2. Los Estados miembros coordinarán las medidas relativas a las zonas situadas fuera de las fronteras de la Unión a fin de prevenir los efectos negativos potenciales de las operaciones de petróleo y de gas mar adentro.
3. Los Estados miembros pondrán a prueba periódicamente su grado de preparación para responder eficazmente en caso de accidente en cooperación con los Estados miembros susceptibles de verse afectados, las agencias competentes de la UE y terceros países. La Comisión podrá participar en ejercicios dirigidos esencialmente a comprobar los mecanismos de emergencia transfronterizos y de la Unión.
4. En caso de accidente grave, o de amenaza inminente de accidente grave, que conlleve o pueda conllevar repercusiones transfronterizas, el Estado miembro bajo cuya jurisdicción se produzca tal situación deberá notificarla sin tardanza a la Comisión y a los Estados miembros que pudieran verse afectados por la situación de emergencia en cuestión.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 33 *Sanciones*

Los Estados miembros determinarán las sanciones que se impondrán en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento por parte de la industria y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones así establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 34 *Delegación de poderes a la Comisión*

1. Se darán poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 35 del presente Reglamento a fin de adaptar los requisitos enunciados en los anexos I a VI a los avances tecnológicos y a los procedimientos más recientes.
2. La Comisión podrá igualmente adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 35 a fin de precisar las disposiciones de aplicación de los requisitos del presente Reglamento en lo que respecta a lo siguiente:
 - a) el grado de detalle de la información que debe presentarse en una notificación de concepción o en un Informe sobre los riesgos de accidente grave, descritos en el anexo II, puntos 1, 2, 3 y 6;
 - b) la notificación de operaciones de un pozo/operaciones combinadas, descrita en el anexo II, puntos 4 y 7;
 - c) los requisitos relativos a la verificación por un tercero independiente, descritos en el anexo II, punto 5, letra d); los requisitos relativos al funcionamiento y a la organización de las autoridades competentes, descritos en el anexo III, y

- d) los requisitos relativos a la prevención de riesgos graves por los operadores, descritos en el anexo IV.

Artículo 35
Ejercicio de la delegación

1. Se conferirán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados en las condiciones que se establecen en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 34 se conferirá a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 34 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La revocación surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 34 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o que, antes de que expire dicho plazo, ambas comuniquen a la Comisión que no tienen la intención de formular objeciones. Ese plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 36
Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité se entenderá en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 37
Modificación de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales²⁵

1. El artículo 2, apartado 1, letra b), de la Directiva se sustituirá por el texto siguiente:

²⁵ DO L 154 de 30.4.2004, p. 56.

«b) los daños a las aguas, es decir, cualquier daño que produzca efectos adversos significativos

i) en el estado ecológico, químico o cuantitativo, o en el potencial ecológico definidos en la Directiva 2000/60/CE, de las aguas en cuestión, con excepción de los efectos adversos a los que se aplica el artículo 4, apartado 7, de dicha Directiva, o;

ii) el estado ecológico de las aguas marinas en cuestión, tal como se define en la Directiva 2008/56/CE, en la medida en que diversos aspectos del estado ecológico del medio marino ya no están cubiertos por la Directiva 2000/60/CE;»

2. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en el apartado precedente en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Artículo 38

Disposiciones transitorias

Los operadores de instalaciones cumplirán plenamente las disposiciones del presente Reglamento en un plazo de dos años a partir de su entrada en vigor, a reserva de las siguientes excepciones:

- a) Los operadores de instalaciones no destinadas a la producción que hayan celebrado un contrato, pero que aún no estén establecidos en el sitio se ajustarán plenamente a las disposiciones del presente Reglamento en el plazo de un año a partir de su entrada en vigor, o en una fecha anterior si así se acuerda con la autoridad competente.
- b) Los operadores de instalaciones planificadas se ajustarán plenamente a las disposiciones del presente Reglamento salvo acuerdo en contrario con la autoridad competente y, en cualquier caso, en un plazo máximo de un año a partir de su entrada en vigor.
- c) Los operadores de pozos se ajustarán plenamente a las disposiciones del presente Reglamento en un plazo de tres meses a partir de su entrada en vigor, o en una fecha anterior si así se acuerda con la autoridad competente.

Artículo 39

Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

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

Hecho en Bruselas [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

Participación del público en lo que respecta a las autorizaciones de conformidad con la Directiva 94/22/CE

1. Los Estados miembros se asegurarán de que:
 - a) el público sea informado, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, tales como soportes electrónicos, en su caso, acerca de la presentación de solicitudes de concesión ante los Estados miembros y que la información pertinente relativa a estas solicitudes sea puesta a su disposición, en particular la información sobre el derecho a participar o sobre a quién presentar las observaciones o cuestiones;
 - b) el público tenga derecho a expresar observaciones y opiniones, cuando estén abiertas todas las posibilidades, antes de que se adopten decisiones sobre las solicitudes de concesión;
 - c) al adoptar esas decisiones sean debidamente tenidos en cuenta los resultados de la participación pública;
 - d) una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas por el público, la autoridad competente haga esfuerzos razonables para informar al público de las decisiones adoptadas y de los motivos y consideraciones en los que se basen dichas decisiones, incluyendo la información sobre el proceso de participación del público.

2. Se establecerán calendarios razonables que permitan plazos suficientes para cada una de las diferentes fases de participación del público. Los Estados miembros determinarán el público que tenga derecho a participar a efectos del apartado 1, incluidas las organizaciones no gubernamentales pertinentes que cumplan los requisitos impuestos por el Derecho nacional, tales como las que trabajan en favor de la protección del medio ambiente o la seguridad mar adentro.

ANEXO II

Requisitos relativos a los documentos referentes al procedimiento de consentimiento

1. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ INCLUIRSE EN LA NOTIFICACIÓN DE CONCEPCIÓN DE UNA INSTALACIÓN DESTINADA A LA PRODUCCIÓN

La notificación de concepción de una instalación destinada a la producción, de conformidad con el artículo 9, deberá contener al menos la siguiente información:

- (1) el nombre y dirección del operador de la instalación;
- (2) una descripción del proceso aplicado a la actividad de concepción, las normas pertinentes utilizadas, y las diferentes opciones de concepción obtenidas por dicho proceso;
- (3) una descripción del concepto de concepción elegido en relación con las hipótesis de riesgo grave establecidas para la instalación considerada y su localización, y los elementos de control de los riesgos principales;
- (4) una prueba de que el concepto reduce los riesgos relativos de accidente grave en un grado aceptable;
- (5) una descripción de la instalación y de las condiciones relativas a la localización prevista;
- (6) una descripción de los tipos de operaciones relativas a los accidentes graves que deben ser efectuadas;
- (7) una descripción general del sistema de gestión de la seguridad que será utilizado para mantener en un nivel suficientemente elevado los controles previstos para hacer frente a los riesgos de accidente grave, en particular el mecanismo que debe elegirse para la verificación por un tercero independiente.

2. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ INCLUIRSE EN EL INFORME SOBRE LOS RIESGOS DE ACCIDENTE GRAVE CON MIRAS A LA OPERACIÓN DE UNA INSTALACIÓN DESTINADA A LA PRODUCCIÓN

El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación destinada a la producción de conformidad con el artículo 10, deberá contener al menos la siguiente información:

- (1) una descripción de cómo se ha tenido en cuenta la respuesta de la autoridad competente a la notificación de concepción;
- (2) un resumen de la participación de todo trabajador en la preparación del informe sobre los riesgos de accidente grave;
- (3) una descripción de la instalación y de las infraestructuras conectadas y de cualquier otra estructura, en particular los pozos conectados a la instalación;

- (4) una prueba de que se han identificado todos los riesgos graves, que se han evaluado la probabilidad de que se produzcan y sus eventuales consecuencias, y de que las medidas de control correspondientes son suficientes para reducir en un grado aceptable los riesgos de sucesos relacionados con accidentes graves para las personas y el medio ambiente;
- (5) información detallada de los tipos de operaciones susceptibles de generar riesgos graves que van a llevarse a cabo, y el número máximo de personas que pueden encontrarse en la instalación en todo momento;
- (6) información detallada de la planta y las disposiciones destinadas a garantizar el control de los pozos, la seguridad del proceso, el confinamiento de las sustancias peligrosas, la prevención de incendios y explosiones, la protección de los trabajadores contra las sustancias peligrosas y la protección del medio ambiente ante un inicio de accidente grave (de conformidad con el plan de emergencia interno contemplado en el anexo V);
- (7) descripción de las disposiciones adoptadas para proteger a las personas presentes en la plataforma contra los riesgos de accidente grave, para garantizar su evacuación y su traslado a un lugar seguro y para garantizar el mantenimiento de sistemas de control destinados a evitar daños a la instalación y al medio ambiente en la hipótesis de que todo el personal haya sido evacuado;
- (8) los códigos, las normas y las orientaciones pertinentes utilizadas en la construcción y la puesta en funcionamiento de la instalación;
- (9) información sobre el sistema de gestión de la seguridad aplicable a las operaciones, el mantenimiento, la modificación, y la verificación, en particular las principales limitaciones operacionales de la instalación que deben controlarse a través del sistema de gestión de la seguridad;
- (10) información relativa al programa de verificación de conformidad con la parte 5, punto 2, del presente anexo;
- (11) cualquier otra información pertinente, por ejemplo cuando dos o más instalaciones funcionan en combinación de manera que afecte al potencial de riesgo grave de una o de todas las instalaciones;
- (12) la información pertinente en relación con los requisitos del presente Reglamento obtenida de conformidad con otra normativa aplicable de la Unión, en particular las Directivas 92/91/CE y 85/337/CEE;
- (13) una descripción de los elementos del medio ambiente susceptibles de verse afectados de manera importante, una evaluación de los efectos medioambientales potenciales detectados, en particular las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, y una descripción de las medidas técnicas y de otra naturaleza previstas para prevenirlos, reducirlos o compensarlos, incluidas las medidas de vigilancia.

3. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ INCLUIRSE EN EL INFORME SOBRE SOGRE LOS RIESGOS DE ACCIDENTE GRAVE CON MIRAS A LA OPERACIÓN DE UNA INSTALACIÓN NO DESTINADA A LA PRODUCCIÓN

El Informe sobre los riesgos de accidente grave para una instalación no destinada a la producción de conformidad con el artículo 11, deberá contener al menos la siguiente información:

- (1) el nombre y dirección del operador de la instalación;
- (2) un resumen de la participación de todo trabajador en la preparación del informe sobre los riesgos de accidente grave;
- (3) una descripción de la instalación y, en el caso de una instalación móvil, información sobre sus medios de desplazamiento de un lugar a otro, y de su sistema de estacionamiento;
- (4) información detallada sobre los tipos de operaciones susceptibles de generar accidentes graves que pueden efectuarse en la instalación, y el número máximo de personas que pueden estar presentes en la instalación en todo momento;
- (5) una prueba de que se han identificado todos los riesgos graves, que se han evaluado la probabilidad de que se produzcan y sus eventuales consecuencias, y de que las medidas de control correspondientes son suficientes para reducir en un grado aceptable los riesgos de sucesos relacionados con accidentes graves para las personas y el medio ambiente;
- (6) información detallada de la planta y las disposiciones destinadas a garantizar el control de los pozos, la seguridad del proceso, el confinamiento de las sustancias peligrosas, la prevención de incendios y explosiones, la protección de los trabajadores contra las sustancias peligrosas y la protección del medio ambiente ante un principio de accidente grave (de conformidad con el plan de emergencia interno contemplado en el anexo V);
- (7) descripción de las disposiciones adoptadas para proteger a las personas presentes en la plataforma contra los riesgos de accidente grave, para garantizar su evacuación y su traslado a un lugar seguro y para garantizar el mantenimiento de sistemas de control destinados a evitar daños a la instalación y al medio ambiente en la hipótesis de que todo el personal haya sido evacuado;
- (8) los códigos, las normas y las orientaciones pertinentes utilizadas en la construcción y la puesta en funcionamiento de la instalación;
- (9) una prueba de que se han identificado todos los riesgos graves en relación con todas las actividades que pueden llevarse a cabo en instalación y de que los riesgos de sucesos relacionados con accidentes graves para las personas y el medio ambiente se han reducido en un grado aceptable;
- (10) información detallada sobre las limitaciones medioambientales, meteorológicas y relativas al fondo marino que pesan en la seguridad de las operaciones, y las disposiciones que permitan identificar los riesgos de accidentes que amenazan los

fondos marinos y el medio marino, tales como los gasoductos y oleoductos y los amarres de instalaciones adyacentes;

- (11) información sobre el sistema de gestión de la seguridad aplicable a las operaciones, el mantenimiento y la modificación;
- (12) información relativa al programa de verificación de conformidad con la parte 5, punto 2, del presente anexo;
- (13) cualquier otra información pertinente, por ejemplo cuando dos o más instalaciones funcionan en combinación de una manera que afecte al potencial de riesgo grave de una o de todas las instalaciones;
- (14) una descripción de los elementos del medio ambiente susceptibles de verse afectados de manera importante, una evaluación de los efectos medioambientales potenciales, en particular las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, y una descripción de las medidas técnicas y de otro tipo previstas para prevenirlos, reducirlos o compensarlos, incluidas las medidas de vigilancia.

4. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ INCLUIRSE EN UNA NOTIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE POZOS

La notificación de las operaciones de pozos de conformidad con el artículo 13 deberá contener al menos al siguiente información:

- (1) el nombre y dirección del operador del pozo;
- (2) el nombre de la instalación que vaya a utilizarse y del propietario;
- (3) información detallada que permita identificar el pozo y toda asociación con otros pozos o desarrollos;
- (4) información sobre el programa de trabajo relativo al pozo, en particular su período de operación, la verificación de las barreras contra las pérdidas del control del pozo, y el estado previsto del pozo una vez finalizada su operación;
- (5) otros datos relativos a los equipos de seguridad que serán desplegados y que no se describan en el informe en curso sobre los riesgos de accidentes graves relativo a la instalación;
- (6) una evaluación de riesgos que incluya una descripción de los siguientes elementos:
 - a) los riesgos específicos asociados a la operación del pozo;
 - b) los riesgos propios al medio subsuperficial;
 - c) toda actividad de superficie o submarina que conlleve un potencial simultáneo de riesgo grave;
 - d) medidas de control adaptadas;

- (7) información detallada sobre la concepción del pozo, en particular las barreras en caso de pérdida del control del pozo (equipos, fluidos de perforación, cemento, etc.), el control direccional del trayecto del pozo y las limitaciones de la seguridad de la operación en función del análisis de riesgos;
- (8) información detallada sobre la configuración del pozo al final de las operaciones, por ejemplo, si será abandonado temporalmente o definitivamente; y si está concluido para utilización futura;
- (9) en el caso de un pozo existente, información pertinente sobre su historial y su estado;
- (10) en el caso de una modificación de una notificación de concepción de un pozo presentada previamente, información suficiente para permitir la actualización completa de la notificación;
- (11) cuando un pozo se vaya a llevar a cabo mediante una instalación no destinada a la producción, la información complementaria siguiente:
 - a) información detallada sobre las condiciones meteorológicas y las características del entorno marino y de los fondos marinos en la localización del pozo, en particular las obstrucciones físicas, como gasoductos y oleoductos;
 - b) información detallada sobre las condiciones medioambientales que se han tenido en cuenta en el plan de emergencia interno de la instalación;
 - c) información detallada de las disposiciones relativas a la respuesta de emergencia, en particular en el caso de un accidente grave para el medio ambiente que no se hayan descrito en el Informe sobre los riesgos de accidente grave, y;
 - d) una descripción detallada de la forma en que se coordinarán los sistemas de gestión del operador del pozo y del propietario de la instalación a fin de garantizar en todo momento un control efectivo de los riesgos graves;
- (12) una declaración relativa al examen independiente del pozo, de conformidad con la parte 5, punto 1, del presente anexo;
- (2) la información pertinente en relación con los requisitos del presente Reglamento obtenida de conformidad con otra normativa aplicable de la Unión, en particular las Directivas 92/91/CE y 85/337/CEE.

5. CUESTIONES RELATIVAS AL PROGRAMA DE VERIFICACIÓN

1. El tercero independiente deberá cumplir los siguientes requisitos en lo que respecta a su independencia frente al operador de la instalación o al operador del pozo:
 - (a) que su función no le exija tener en cuenta cualquier aspecto de un elemento crítico para la seguridad o una planta en particular en donde ya haya estado implicado o que pudiera comprometer su objetividad;

- (b) que sea suficientemente independiente de un sistema de gestión que ejerza o haya ejercido una responsabilidad en relación en cualquier aspecto de un elemento del programa independiente de verificación o de examen de un pozo, a fin de garantizar su objetividad en el ejercicio de sus funciones relativas al programa;
2. El tercero independiente deberá cumplir los siguientes requisitos en lo que se refiere a sus competencias:
- (a) competencia técnica, en particular un número suficiente de personal debidamente cualificado y con experiencia suficiente;
 - (b) atribución adecuada de las tareas por el operador al personal cualificado para realizarlas;
 - (c) disposiciones adecuadas para el intercambio de información entre el operador y el tercero independiente;
 - (d) adecuación de las competencias atribuidas por el operador al tercero independiente para permitirle ejercer sus funciones de manera apropiada;
3. A efectos de la aplicación del artículo 13, apartado 3, una modificación importante de una notificación de operación del pozo incluirá:
- a) todo cambio susceptible de contravenir el objetivo de la concepción original del plano del pozo, en particular en lo que respecta al control del pozo y las otras barreras a los flujos y su verificación;
 - b) toda modificación substancial de la planta o de los equipos, o del sistema de gestión o del operador del pozo notificada de conformidad con el anexo II, parte 4;
 - c) toda modificación de la evaluación de riesgos, en particular cuando es debida a las condiciones encontradas durante las operaciones del pozo.

Toda modificación substancial deberá comunicarse al examinador independiente del pozo a fin de que sea objeto de una nueva verificación, cuyos resultados deberán comunicarse a la autoridad competente.

4. La notificación de operaciones de un pozo deberá acompañarse de una declaración del examinador independiente que certifique que la evaluación de riesgos relativos a la concepción del pozo y a las barreras contra una eventual pérdida de control son adecuadas en todas las situaciones y circunstancias previstas.
5. El informe sobre los riesgos de accidente grave relativos a la operación de una instalación incluirá los siguientes elementos:
- a) una declaración realizada por un verificador tercero independiente según la cual el inventario de los elementos críticos para la seguridad y el programa de mantenimiento correspondiente especificados en el Informe sobre los riesgos de accidente grave son o serán adecuados;

- b) una descripción del programa de verificación en el que se indiquen los verificadores terceros independientes elegidos y los medios de verificar el mantenimiento en buen estado de los elementos críticos para la seguridad y de toda unidad especificada en el programa;
- c) los medios contemplados en el apartado 5, letra b), incluirán el examen y las pruebas necesarias de los elementos críticos para la seguridad por personas independientes y competentes, la verificación de la concepción, las normas, la certificación y otros sistemas destinados a garantizar la conformidad de los elementos críticos para la seguridad, el examen de los trabajos en curso, la comunicación de los casos de no conformidad y las acciones correctoras emprendidas por el operador;

6. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ FACILITARSE EN RELACIÓN CON LAS MODIFICACIONES IMPORTANTES DE UNA INSTALACIÓN, INCLUIDA LA RETIRADA DE UNA INSTALACIÓN FIJA

Quando vayan a realizarse modificaciones importantes de una instalación, la información que deberá transmitirse a la autoridad competente de conformidad con los artículos 10 y 11 deberán contener como mínimo:

1. el nombre y dirección del operador de la instalación;
2. un resumen de la participación de todo trabajador en la preparación del Informe revisado sobre los riesgos de accidente grave;
3. en el caso de una modificación importante, información suficiente para actualizar completamente el primer Informe sobre los riesgos de accidente grave relativo a la instalación y el plan de emergencia interno correspondiente, y para demostrar que los riesgos de accidente grave se han reducido en un grado aceptable;
4. en el caso de una instalación fija destinada a la producción que quede fuera de uso:
 - a) los medios por los cuales se aíslan todas las sustancias peligrosas y, en el caso de pozos conectados a la instalación, los medios para garantizar el sellado permanente de los pozos para proteger la instalación y el medio ambiente;
 - b) una descripción de los riesgos graves asociados al desmantelamiento de la instalación, la población total expuesta y las medidas de control de los riesgos;
 - c) las disposiciones en materia de respuesta de emergencia adoptadas para garantizar la evacuación del personal de forma segura y su traslado a un lugar seguro y para prevenir un accidente grave para el medio ambiente.

7. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ INCLUIRSE EN UNA NOTIFICACIÓN DE OPERACIONES COMBINADAS

La notificación de operaciones combinadas de conformidad con el artículo 14, deberá contener al menos la siguiente información:

- (1) el nombre y dirección del operador que prepara la notificación;
- (2) cuando otros operadores participen en las operaciones combinadas, sus nombres y direcciones, con la confirmación de aceptación del contenido de la notificación;
- (3) una descripción de cómo se coordinarán los sistemas de gestión de las instalaciones utilizadas en la operación combinada, con el fin de reducir los riesgos de accidente grave;
- (4) información detallada del equipo que va a utilizarse en la operación combinada, pero que no se describe en el Informe en curso sobre los riesgos de accidente grave relativo a todas las instalaciones utilizadas en las operaciones combinadas;
- (5) un resumen de la evaluación de riesgos realizada por todos los operadores que intervienen en las operaciones combinadas, que incluirá:
 - a) una descripción de las actividades realizadas durante la operación combinada que puedan implicar riesgos susceptibles de provocar un accidente grave en una instalación o en conexión con una instalación;
 - b) una descripción de todas las medidas de control adoptadas como resultado de la evaluación de riesgos.
- (6) una descripción de las operaciones combinadas y del programa de trabajo, que incluirá las fechas previstas de comienzo y de finalización de la operación combinada y una copia del acuerdo entre los operadores que intervienen en las operaciones combinadas.

ANEXO III

Disposiciones relativas a la reglamentación por las autoridades competentes de las operaciones relativas a riesgos graves

1. A efectos de la designación de una autoridad competente responsable de las funciones regulatorias contempladas en el presente Reglamento en materia de seguridad y de protección medioambiental, los Estados miembros establecerán los siguientes criterios mínimos:
 - a) establecimiento de las disposiciones organizativas para la delegación efectiva y equitativa de todas las tareas contempladas en el presente Reglamento en materia de regulación de la seguridad y de la protección del medio ambiente;
 - b) una declaración de la línea de actuación en la que figuren los objetivos en materia de vigilancia y de ejecución y la forma en que la autoridad competente garantizará la transparencia, la coherencia, la proporcionalidad y la objetividad de las medidas adoptadas para regular las actividades de petróleo y de gas mar adentro. La autoridad competente deberá asimismo comunicar claramente al público el reparto de responsabilidades entre el regulador y el operador, correspondiendo a este último la responsabilidad principal de controlar los riesgos y al primero la responsabilidad de verificar que el operador ha adoptado las medidas adecuadas que deberían permitir el control de los riesgos de accidente grave;
 - c) una declaración estratégica que describa las funciones, la organización y las prioridades de actuación de la autoridad competente (por ejemplo, en términos de concepción y operación de las instalaciones, de gestión de la integridad, o de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia);
 - d) los procedimientos operativos que describan cómo la autoridad competente tiene previsto inspeccionar y hacer ejecutar las tareas de los operadores contempladas en el presente Reglamento y, en particular, la manera en que tratará, evaluará y aceptará los informes sobre los riesgos de accidente grave, tratará las notificaciones de operaciones de los pozos y determinará los intervalos entre las inspecciones de las medidas de control de los riesgos relativos a accidentes graves (en particular para el medio ambiente) para una instalación o actividad dadas;
 - e) los procedimientos de delegación de las funciones de la autoridad competente en virtud del presente Reglamento sin perjuicio de otras responsabilidades, por ejemplo, las operaciones de petróleo y de gas mar adentro, y las disposiciones adoptadas de conformidad con la Directiva 92/91/CE;
 - f) cuando la autoridad competente esté compuesta por dos o más agencias, un acuerdo formal que establezca los mecanismos necesarios para una gestión conjunta de la autoridad competente, que incluya las medidas adoptadas en materia de vigilancia, y de seguimiento y de revisión a nivel de los responsables máximos de la gestión, la planificación y la inspección conjunta, el reparto de responsabilidades para la gestión de los informes sobre riesgos graves, la investigación conjunta, las comunicaciones internas y la preparación de informes externos.

2. Los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones arriba citadas, que incluirán:
 - a) competencias especializadas disponibles internamente o mediante un acuerdo con terceros para controlar las actividades y llevar a cabo investigaciones, adoptar medidas de ejecución y tratar los informes sobre los riesgos de accidente grave y las notificaciones;
 - b) cuando se recurra a competencias externas, orientaciones escritas y un control suficientes para garantizar la coherencia del enfoque adoptado y para asegurar que la autoridad competente legalmente designada mantiene la plena responsabilidad en virtud del presente Reglamento;
 - c) recursos adecuados para garantizar la formación, la comunicación, el acceso a las tecnologías, los desplazamientos y estancias del personal de la autoridad competente necesarios para el ejercicio de sus funciones regulatorias, de tal forma que permita una cooperación activa entre las autoridades competentes, de conformidad con el artículo 27;
 - d) en caso necesario, exigir a los operadores y/o propietarios de instalaciones que reembolsen a la autoridad competente los gastos relativos a las funciones que esta ejerce en virtud del presente Reglamento;
 - e) emprender o promover investigaciones en virtud de las funciones de la autoridad competente contempladas en el presente Reglamento;
 - f) hacer elaborar informes por la autoridad competente.

3. Los procedimientos de evaluación de los Informes sobre los riesgos de accidente grave y de las notificaciones, los planes de emergencia internos y otros documentos pertinentes incluirán:
 - (e) un análisis cuantitativo de la evaluación de riesgos;
 - (f) una evaluación de la apreciación por el operador de las características pertinentes de la localización de las operaciones;
 - (g) una evaluación de las normas técnicas y organizativas utilizadas;
 - (h) una evaluación de las soluciones de ingeniería;
 - (i) una evaluación de las disposiciones adoptadas por el operador para la gestión de las modificaciones de los planes operativos;
 - (j) una comparación de las soluciones utilizadas en el caso considerado con las utilizadas en otras situaciones comparables;
 - (k) una evaluación de la coherencia de los planes de emergencia con los riesgos detectados;
 - (l) una evaluación de las disposiciones previstas por el operador para detener las operaciones en caso de riesgo inminente;

- (m) una evaluación de la disponibilidad de equipos de respuesta de emergencia y de la adecuación de los procedimientos dirigidos a su utilización eficaz.
4. Las autoridades competentes deberán ser totalmente independientes de cualquier organismo gubernamental que se ocupe de cuestiones de patrocinio industrial, concesión de licencias o percepción de ingresos. La autoridad competente no deberá adoptar ninguna posición política en relación con el sector del petróleo y del gas.

ANEXO IV

Disposiciones aplicables a los operadores para la prevención de accidentes graves

1. Para la aplicación de la política de prevención de accidentes graves y del sistema de gestión de la seguridad elaborados por el operador se tendrán en cuenta los elementos que figuran a continuación.
 - a) la política de prevención de accidentes graves debería establecerse por escrito e indicar los objetivos generales y los principios de organización relativos al control de los riesgos de accidente grave, así como la forma en que estos mecanismos son aplicados por las empresas;
 - b) el sistema de gestión de la seguridad debería estar integrado en el sistema de gestión general del operador e incluir la estructura organizativa, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos y los recursos que permitan definir y aplicar la política de prevención de accidentes graves;
2. El sistema de gestión de la seguridad deberá incluir, entre otras cosas:
 - a) la estructura organizativa y las funciones y responsabilidades del personal;
 - b) la identificación y la evaluación de los riesgos graves, en términos de probabilidad y consecuencias;
 - c) la integración del impacto medioambiental en las evaluaciones de los riesgos graves incluidas en el Informe sobre los riesgos de accidente grave;
 - d) los controles de riesgos graves durante las operaciones normales;
 - e) la gestión de las modificaciones;
 - f) la planificación de situaciones de emergencia y las medidas de respuesta previstas;
 - g) la limitación de los daños causados al medio ambiente;
 - h) el seguimiento de los resultados;
 - i) los mecanismos de auditoría y revisión.
3. Los operadores prestarán una atención particular a la evaluación de los requisitos de fiabilidad e integridad de todos los sistemas críticos para la seguridad y establecerán sus programas de inspección y de mantenimiento con vistas a alcanzar este nivel de integridad de la seguridad.
4. Los operadores velarán por que las sustancias peligrosas estén confinadas en todo momento en los gasoductos y oleoductos, los buques y los sistemas utilizados para garantizar su confinamiento seguro. Además, los operadores garantizarán que ningún fallo de una barrera de confinamiento pueda provocar un accidente relacionado con un riesgo grave.

5. Los operadores se cerciorarán de disponer de un marco adecuado para supervisar el cumplimiento de todas las disposiciones estatutarias pertinentes, integrando sus obligaciones reglamentarias en materia de seguridad relativa a los riesgos graves y de protección medioambiental en sus procedimientos operativos normalizados.
6. Los operadores concederán una atención particular a la instauración y preservación de una sólida cultura de la seguridad que ofrezca una probabilidad elevada de continuar la operación en condiciones de seguridad, que incluya, entre otros elementos:
 - a) la realización de amplias auditorías de los procesos;
 - b) la recompensa y el reconocimiento de los comportamientos deseados;
 - c) la evaluación periódica de las competencias y los objetivos de las organizaciones;
 - d) el mantenimiento de normas elevadas como valor central de la empresa;
 - e) sistemas formales de mando y de control que impliquen la participación de los directivos y los trabajadores, y,
 - f) disponibilidad de competencias a todos los niveles operacionales.
7. La industria cooperará con la autoridad competente para preparar y aplicar un plan de acción prioritario para el establecimiento de normas, orientaciones y reglas que permitan la utilización de las mejores prácticas en materia de prevención de riesgos graves y de limitación de sus consecuencias, en caso de producirse. Entre las cuestiones que conviene examinar, deberían figurar las siguientes:
 - a) mejorar la integridad del pozo, los equipos de control y las barreras de los pozos y controlar su eficacia;
 - b) mejorar los confinamientos primarios previstos en los sistemas de seguridad de los procesos;
 - c) mejorar los confinamientos secundarios que impiden el agravamiento de un inicio de accidente grave, incluidas las erupciones procedentes de pozos;
 - d) contar con un proceso de toma de decisiones fiable en un entorno sometido a una presión elevada;
 - e) gestionar y supervisar las actividades relacionadas con riesgos graves;
 - f) disponer de personas competentes en los puestos clave;
 - g) garantizar una evaluación de riesgos efectiva cuando las condiciones son cambiantes;
 - h) evaluar la fiabilidad de los sistemas críticos para la seguridad;

- i) disponer de indicadores de rendimiento clave de la integridad de los sistemas de seguridad;
- j) integrar de manera efectiva los sistemas de gestión de la seguridad entre los operadores, los operadores de pozos, los propietarios de equipos de perforación y demás participantes en las operaciones combinadas.

ANEXO V

Requisitos relativos a la preparación y la respuesta ante situaciones de emergencia

1. PLANES DE EMERGENCIA INTERNOS

1. Los programas de emergencia internos incluirán, entre otras cosas:

- a) los nombres o cargos de las personas autorizadas a iniciar los procedimientos de emergencia y del responsable de dirigir la respuesta de emergencia interna;
- b) el nombre o cargo de la persona responsable de la coordinación con la autoridad responsable del plan de emergencia externo;
- c) todas las situaciones o sucesos previsibles que podrían provocar un accidente grave, tal como se describen en el Informe sobre los riesgos de accidente grave al que se adjunta el plan;
- d) una descripción de las medidas que deberían adoptarse para controlar las situaciones o sucesos antes mencionados y para limitar sus consecuencias en el interior de la instalación y en su zona de exclusión;
- e) una descripción del equipo y de los recursos disponibles;
- f) los mecanismos de limitación de riesgos para las personas que se encuentran en la instalación, incluido el sistema de alerta y la conducta que debe adoptarse en caso de alerta;
- g) disposiciones coordinadas con las previstas en materia de salvamento descritas en el Informe sobre los riesgos de accidente grave por ejemplo, tal como se describen en el anexo II, parte 2, punto 7, y parte 3, punto 7, a fin de garantizar buenas perspectivas de supervivencia a las personas presentes en la instalación durante un accidente grave;
- h) los procedimientos para alertar rápidamente del accidente a la autoridad responsable de poner en marcha el plan de emergencia externo, el tipo de información que deberá facilitarse en la alerta inicial y las medidas para facilitar información más detallada a medida que se disponga de ella.
- i) las disposiciones adoptadas para formar al personal en las tareas que deberán desempeñar y, en su caso, coordinación de esta acción con los servicios de emergencia externos;
- j) las disposiciones adoptadas para coordinar las respuestas de emergencia interna y externa.

2. Los operadores deberían preparar un inventario de los equipos disponibles y de sus propietarios, de su localización, de su transporte hacia la instalación y del modo de despliegue en la instalación. El inventario deberá indicar las medidas adoptadas para garantizar que los equipos y los procedimientos se mantienen en condiciones de operatividad.

2. PLANES DE EMERGENCIA EXTERNOS

1. Los programas de emergencia externos incluirán, entre otras cosas:

- a) los nombres o cargos de las personas autorizadas a iniciar los procedimientos de emergencia y de las personas autorizadas a dirigir la respuesta de emergencia externa;
- b) las disposiciones adoptadas para recibir una información rápida en caso de accidente, así como los procedimientos correspondientes de alerta y movilización de ayuda;
- c) las disposiciones dirigidas a coordinar los recursos necesarios para aplicar el plan de emergencia externo;
- d) las disposiciones adoptadas para apoyar al plan de emergencia interno que trata de los sucesos ocurridos en el lugar de la instalación y en su zona de exclusión;
- e) una descripción detallada de los mecanismos de respuesta de emergencia fuera del emplazamiento;
- f) las disposiciones adoptadas para facilitar a las personas y entidades susceptibles de estar afectadas por un accidente información y orientaciones adecuadas relativas al accidente;
- g) disposiciones para facilitar información a los servicios de emergencia de otros Estados miembros y a la Comisión en el caso de que se produzca un accidente grave con posibles consecuencias transfronterizas;
- h) las disposiciones adoptadas para atenuar los efectos negativos en la flora y la fauna salvajes terrestres y marinas, en particular en aquellas situaciones en las que los animales contaminados alcanzan las costas antes que el petróleo vertido.

2. La autoridad responsable principal de la respuesta de emergencia pondrá a disposición los siguientes elementos:

- a) un inventario de los equipos disponibles y de sus propietarios, de su localización, de las modalidades de su transporte hacia la instalación y del modo de despliegue en la instalación;
- b) una descripción de las medidas adoptadas para garantizar que los equipos y los procedimientos continúan funcionando correctamente;
- c) un inventario de los equipos en poder de la industria y que pueden ponerse a disposición en caso de emergencia;
- d) una descripción de los mecanismos generales de reacción ante situaciones de emergencia en el sector del petróleo y del gas mar adentro, en particular las competencias y las responsabilidades de todas las partes implicadas y de los organismos responsables de garantizar la eficacia de estos mecanismos;

- e) las medidas dirigidas a garantizar que los equipos, los efectivos y los procedimientos estén actualizados y listos para operar en todo momento.
3. Los planes de respuesta de emergencia externos explicarán claramente la función de las autoridades competentes, de los servicios de emergencia, de los coordinadores y de toda persona que intervenga en la respuesta de emergencia, con el fin de garantizar una cooperación sistemática en caso de emergencia.
4. Los mecanismos deberán incluir, para las situaciones en las que un Estado miembro no pueda hacer frente a un accidente grave o si este traspasa sus fronteras, disposiciones que prevean:
- a) la comunicación de los planes a los Estados miembros limítrofes y a la Comisión;
 - b) la recopilación de inventarios transfronterizos de los medios de respuesta en poder tanto de la industria como de las autoridades públicas, y de todas las adaptaciones necesarias para garantizar la compatibilidad de los equipos y de los procedimientos entre los Estados miembros y los países limítrofes;
 - c) los procedimientos de recurso al Mecanismo de Protección Civil de la Unión (tal como se establece en la Decisión 2007/779/CE del Consejo);
 - d) las modalidades de ejercicios transnacionales de respuesta de emergencia externa.

ANEXO VI
Intercambio de información y transparencia

1. El establecimiento por la Comisión de un formato común para la comunicación de los datos relativo a los indicadores de accidentes graves de conformidad con los artículos 22 y 23 permitirá comparar la información entre los Estados miembros y los operadores individuales.
2. La comunicación contemplada en el apartado 1, incluirá como mínimo información relativa a:
 - a) todo vertido involuntario de hidrocarburos o de otras sustancias peligrosas, inflamadas o no;
 - b) toda pérdida de control de un pozo que requiera la utilización de los equipos de control del pozo, o el fallo de una barrera del pozo que necesite su sustitución o su reparación;
 - c) todo fallo de alguno de los componentes principales del sistema de seguridad de los procedimientos de la instalación;
 - d) toda pérdida de integridad estructural significativa de la instalación, toda degradación de la protección contra los efectos de los incendios o explosiones, o todo desplazamiento involuntario de una instalación flotante;
 - e) los buques que estén a punto de entrar en colisión y las colisiones producidas entre buques e instalaciones mar adentro;
 - f) los accidentes de helicóptero ocurridos sobre las instalaciones mar adentro o en su proximidad, o en el trayecto con destino a una instalación mar adentro;
 - g) todo accidente mortal;
 - h) toda herida grave causada a 5 personas o más en el curso del mismo accidente;
 - i) toda evacuación del personal no esencial;
 - j) todo accidente grave para el medio ambiente.
3. La información contemplada en el apartado 2 contendrá información factual y datos analíticos relativos a las operaciones de petróleo y de gas y deberá carecer de ambigüedades. La información y los datos facilitados deberán permitir comparar los resultados de los operadores individuales, no solo en el seno de un Estado miembro, sino también dentro del sector en general entre los diferentes Estados miembros.
4. El objetivo de recoger y reunir la información contemplada en el apartado 2 es permitir lanzar una alerta anticipada en caso de (nuevo) deterioro de las barreras críticas para la seguridad y el medio ambiente, con el fin de poder adoptar medidas correctoras proactivas. Asimismo, la información deberá demostrar la eficacia global de las medidas y de los controles aplicados por los operadores individuales y la industria en general, con el fin de prevenir los accidentes graves y de reducir al mínimo los riesgos para el medio ambiente.

5. Con el fin de satisfacer los requisitos del artículo 23, se establecerá un formato simplificado fácilmente accesible al público que facilite la comparación transnacional de los datos a fines de la publicación de los datos pertinentes contemplados en el apartado 2 y la preparación de los informes de conformidad con el artículo 24.



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 27.10.2011
SEC(2011) 1294 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

**PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO**

**sobre la seguridad de las actividades de prospección, exploración y producción de
petróleo y de gas mar adentro**

{COM(2011) 688 final}
{SEC(2011) 1292 final}
{SEC(2011) 1293 final}

1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y NECESIDAD DE ACTUACIÓN

En las últimas tres décadas se han producido al menos once desastres graves en explotaciones petrolíferas de alta mar¹, así como varios incidentes de menor importancia² que podrían haber derivado en catástrofes. El desastre de la Deepwater Horizon en abril de 2010 ha reavivado el debate sobre la gestión de riesgos en las plataformas petrolíferas y de gas en alta mar.

Los riesgos siguen siendo significativos en la UE a pesar de haberse reducido en algunos Estados miembros gracias a las reformas instauradas tras los desastres de la Piper Alpha (1988) y la Alexander Kielland (1980). Un análisis de frecuencia y costes de los accidentes en la Europa actual sitúa el promedio normalizado estimado de las pérdidas económicas anuales y de los daños producidos por accidentes en alta mar en la UE en valores comprendidos entre los 205 y los 915 millones de euros³ (esta cifra constituye el escenario de referencia de la ED). La situación exige medidas destinadas a reducir los riesgos, garantizar una respuesta eficaz en caso de incidentes graves y asegurar la recuperación rápida de las regiones y las actividades empresariales afectadas. El riesgo de un suceso es el producto de la probabilidad y de las consecuencias de que se produzca.

La *probabilidad* de que ocurra un accidente grave no se puede infravalorar, en especial ante los datos⁴ de persistencia de las cifras de los principales indicadores de incidentes, que no disminuyen. La presencia constante de los precursores⁵ de posibles accidentes graves («conatos de accidente») nos recuerdan la necesidad de seguir mejorando las prácticas y de reducir los riesgos.

Las posibles *consecuencias* de un accidente grave en el sector son trágicas. Incluyen numerosas víctimas mortales, graves daños al medio ambiente y daños colaterales en los ecosistemas costeros y marinos⁶. Incluso los accidentes menos graves pueden reducir drásticamente la confianza pública y de los mercados, y las restricciones preventivas⁷ sobre la producción pueden afectar a la seguridad del abastecimiento energético y a la economía.

A pesar de presentar riesgos parecidos, la industria petrolera y del gas en alta mar está sujeta a normas medioambientales, de salud y de seguridad que son distintas en cada competencia jurisdiccional de la UE. Por su parte, la legislación comunitaria no cubre más que parcialmente los aspectos pertinentes de las actividades en alta mar⁸. Esto no crea un entorno regulador adecuado, sistemático y coherente en toda la UE que dé prioridad a la reducción continua de los riesgos de accidentes graves. Si bien está justificada la necesidad de mejoras en todas las regiones, la reglamentación de los peligros de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas marinos está menos desarrollada fuera del Mar del Norte, y se basa más en la

¹ §. Apartado 2.1 del documento de evaluación de impacto.

² Por ejemplo Brent B 2003, Gullfaks C 2010, Ganneth F 2011

³ Suponiendo una recurrencia de 35 años para los incidentes graves y costes económicos medios comprendidos entre 5 millones de euros (solo descontaminación) y 30 millones de euros (coste económico completo), los costes ascienden a 140 - 850 millones de euros al año. A esta cifra hay que sumarle un coste estimado de 65 millones de euros anuales en pérdidas materiales derivadas de accidentes más frecuentes y menos graves. Estos cálculos se basan en los análisis de probabilidad y estadísticos de accidentes que figuran en el anexo I.

⁴ <http://www.ptil.no/news/rnp-2010-major-challenges-in-important-areas-article7810-79.html>

⁵ Fugas de petróleo y gas, fallos de seguridad de los procesos de producción y control de pozos; fallos causados por cambios de diseño no válidos; tareas de mantenimiento pendientes.

⁶ Por ejemplo pesca, turismo, puertos (en ocasiones), agricultura.

⁷ Por ejemplo Moratoria en el Golfo de México de 2010, Italia en la actualidad y Reino Unido en 1988 (accidente del Ocean Odyssey)

⁸ Apartado 2.1 del documento de evaluación de impacto.

prescripción de requisitos detallados que en un control eficaz de los riesgos. En la Comunicación «Hacer frente al reto de la seguridad de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas en alta mar» (COM (2010) 560 Final), se identifican las carencias y las áreas que exigen medidas en los marcos reglamentarios y las prácticas de la industria en la UE. En esta evaluación de impacto, se valoran opciones de políticas alternativas y sus posibles repercusiones.

Con respecto a la seguridad de las plataformas petrolíferas y de gas en alta mar, la UE se enfrenta a un problema triple:

- | |
|---|
| <p>1) El riesgo de un accidente grave relacionado con la actividad petrolífera o gasística en alta mar en aguas de la UE es importante. Sin embargo, la fragmentación que existe en la legislación y en las prácticas reglamentarias e industriales no asegura todas las reducciones de riesgos que son factibles en la UE.</p> <p>2) El marco reglamentario existente y los procedimientos operativos no contemplan la respuesta más eficaz en caso de accidentes dondequiera que se produzcan en aguas de la UE.</p> <p>3) Al amparo de los regímenes de responsabilidad existentes, la parte responsable (por ejemplo, la empresa que sufre una fuga de petróleo) no siempre se puede identificar con claridad y podría no ser capaz de sufragar todos los costes necesarios para corregir el daño que ha causado, o no estar obligada a ello.</p> |
|---|

En el cuadro siguiente se muestra un resumen de los **factores de riesgo** subyacentes identificados en nuestro análisis, en las consultas con las partes interesadas y en las investigaciones internacionales.

| Categoría del factor | Factores subyacentes |
|--|---|
| <i>Factores de riesgo importante que no se mitiga lo suficiente en plataformas en alta mar de la UE</i> | |
| Evolución del sector | <i>Infraestructura degradada y entorno industrial cada vez más maduro</i> |
| | <i>Evolución estructural de la industria hacia una diversificación</i> |
| | <i>Cambio a explotaciones «fronterizas» y nuevas tecnologías</i> |
| Prácticas empresariales específicas de la empresa | <i>Utilización no coherente de las prácticas y tecnologías punta</i> |
| | <i>Incumplimientos de las reglas y las normas</i> |
| | <i>Cultura de seguridad inadecuada o desigual en las empresas</i> |
| Factores relacionados con el marco reglamentario | <i>Desigualdad de experiencia y conocimientos de las diferentes autoridades de regulación</i> |
| | <i>Niveles de transparencia e intercambio de información inferiores a los óptimos</i> |
| | <i>Marco reglamentario fragmentado</i> |
| <i>Factores de nivel inferior al óptimo de preparación para emergencias</i> | |
| Estado de la planificación basada en riesgos | <i>Incoherencias en la planificación de emergencias entre los Estados miembros</i> |
| | <i>Incompatibilidades transfronterizas de los activos de respuesta</i> |
| Integración de los planes y activos públicos e industriales | <i>Falta de información sobre los inventarios de actuación en caso de emergencia en el sector</i> |
| | <i>Incoherencias en la calidad de los planes de emergencia de las empresas</i> |
| <i>Factores de disposiciones inadecuadas en materia de responsabilidad</i> | |
| Claridad y exhaustividad de las disposiciones sobre responsabilidad | <i>Claridad y ámbito de la legislación de la UE sobre responsabilidad por daños al medio ambiente</i> |
| | <i>Falta de capacidad y garantías financieras</i> |
| | <i>Planes de indemnización inadecuados para los daños tradicionales</i> |

Cuadro 1

2. JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LA UE

La industria posee la responsabilidad primordial y los medios para controlar los riesgos de las actividades en alta mar. Para reducir el riesgo de que ocurran accidentes graves en alta mar, es imprescindible que la aplicación de prácticas punteras sea la norma en toda la UE. Cabría esperar que todos los operadores hubiesen revisado sus prácticas después del desastre de la Deepwater Horizon. Sin embargo, las reacciones son desiguales: solamente algunos han

anunciado o aplicado medidas específicas. Esto ha subrayado la necesidad de que los poderes públicos actúen con medidas complementarias.

De conformidad con el principio de **subsidiariedad**, solamente se ha contemplado la actuación de la UE en aquellos casos en que pueda lograr los objetivos con más eficacia que los Estados miembros, o en que las actuaciones de estos últimos por sí solas podrían no dar lugar a mejoras óptimas. Si bien el Reino Unido, los Países Bajos, Dinamarca y Noruega han aplicado el enfoque reglamentario de establecimiento de objetivos, podrían mejorar sus sistemas tratando de conseguir un marco de referencia del Mar del Norte. Los beneficios podrían ser mayores en los mares Mediterráneo, Negro y Báltico, donde algunos países tienen menos experiencia en la gestión de la cantidad creciente de plataformas en alta mar.

La ausencia de actuaciones internacionales o comunitarias exacerbaría uno de los principales factores de riesgo: la fragmentación de regímenes y políticas nacionales en la UE.

Coordinar las prácticas nacionales es deseable para los aspectos de prevención, respuesta y responsabilidad en la UE, en los casos en que un accidente grave podría provocar un vertido de petróleo transfronterizo. Un proyecto de la UE podría ser el medio más adecuado para lograr la situación deseada en toda la Unión Europea. Además, podría resolver las dificultades para conseguir un modo significativo de comparar el rendimiento del sector, compartir información e intercambiar datos sobre incidentes.

La **proporcionalidad** se ha conseguido evaluando la eficacia, los costes y los beneficios de la actuación de la UE para lograr el resultado deseado.

En consecuencia, solamente se propone que la UE actúe en aquellos casos en que el objetivo se puede lograr de manera más rentable que por los Estados miembros. Se trata de lograr la rentabilidad cuando los costes administrativos están en juego (por ejemplo, en materia de transparencia). La autorregulación de la industria (por ejemplo en el ámbito de las tecnologías de respuesta) y de las opciones internacionales (por ejemplo en materia de responsabilidad civil) también se tienen en cuenta debidamente.

Dado que la mayoría de los factores de riesgo son mundiales, es deseable que existan **soluciones internacionales** en paralelo. No obstante, los debates mantenidos en organismos como OSPAR, NSOAF, IRF, el G-20 o la OMI sugieren que es improbable que se produzca un progreso rápido exclusivamente a través de estos foros, pues carecen de la autoridad global necesaria para impulsar el progreso o garantizar el cumplimiento de las normas.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS POLÍTICOS

Teniendo en cuenta que el problema es triple, una iniciativa de la UE deberá lograr dos **objetivos generales**:

1. evitar que se produzca un incidente grave en las explotaciones petrolíferas y gasísticas de la UE en alta mar (en particular, por lo que se refiere a los riesgos de accidentes graves);
2. permitir a la UE gestionar con eficacia las emergencias graves, en caso de que fallen las medidas preventivas.

Estos se han desglosado en cuatro **objetivos específicos**, a fin de incidir en todos los aspectos del sector, desde la prevención hasta la respuesta y la corrección:

1. garantizar el empleo sistemático de las mejores prácticas para el control de riesgos graves en las plataformas en alta mar de la industria petrolífera y del gas susceptibles de afectar a las aguas o costas de la UE;
2. aplicar las mejores prácticas reglamentarias en todas las jurisdicciones europeas con actividades petrolíferas y gasísticas en alta mar;
3. reforzar la preparación y la capacidad de respuesta de la UE para la gestión de emergencias que podrían llegar a afectar a los ciudadanos, la economía o el medio ambiente de la UE;
4. mejorar y aclarar las disposiciones existentes en la UE sobre responsabilidad e indemnización.

4. OPCIONES ESTRATÉGICAS

Se pueden contemplar varias opciones de políticas diferenciadas, en función del grado de evolución perseguido de las prácticas en alta mar o de las ambiciones políticas en la materia. Cada opción estratégica consta de un paquete de medidas que actuarán sobre los factores de riesgo identificados en el capítulo 1. Se desarrollan cuatro opciones de políticas además de la de referencia, que consistiría en no hacer nada (opción 0):

La **Opción 1** («Nivel de base en el Mar del Norte») es el nivel de partida para una intervención significativa de la UE. Introduce en la legislación de la UE el informe sobre riesgos graves (IRG), un concepto basado en el documento sobre salud y seguridad exigido por la Directiva 92/91/CE pero que va más allá, pues refleja las buenas prácticas reconocidas en varios Estados ribereños del Mar del Norte.

La **Opción 1+** («Mar del Norte +») supera la Opción 1 introduciendo, además del IRG, una serie de medidas inspiradas por las buenas prácticas reconocidas de forma generalizada que están disponibles en algunos países ribereños del Mar del Norte y que incluyen, en particular, las medidas siguientes: estudio estricto de la capacidad técnica de los solicitantes de licencias de explotación de petróleo y gas marinos; planes nacionales convergentes de respuesta en caso de emergencia; desarrollo de activos de respuesta compatibles nacionales e industriales y su puesta a la disposición de otros países en caso de necesidad; y aclaración del ámbito de las disposiciones medioambientales relativas a la responsabilidad de los operadores (por ejemplo, aplicabilidad de la legislación sobre residuos) en lo tocante a los accidentes relacionados con actividades petrolíferas y gasísticas en alta mar. La UE propondría también a las empresas con sede en su territorio la suscripción de acuerdos voluntarios sobre el uso de las normas europeas fuera de las aguas comunitarias.

La **Opción 2** ("Mejores prácticas de la UE") desarrolla un paquete más completo de reformas basadas en las mejores prácticas ampliamente reconocidas a escala mundial en materia de control de riesgos relativos a los peligros graves. Serían obligatorias en toda la UE y la evaluación de riesgos medioambientales se incorporaría al IRG. Esta opción daría lugar a mejoras también en la región del Mar del Norte y crearía las condiciones previas para un diálogo sobre la regulación a escala de la UE entre las autoridades nacionales competentes.

La **Opción 3** («Agencia de la UE») refuerza aún más la repercusión de la Opción 2 con la introducción de una agencia de la UE que institucionalice y, por consiguiente, consolide, las reformas conseguidas mediante la Opción 2. Se encargaría de realizar inspecciones e investigaciones, supervisar los resultados y garantizar su coherencia, desarrollar la capacidad

de intervención y contribuir a la constitución de desarrollo de capacidades en terceros países limítrofes de la UE.

Cada opción está compuesta de una serie de **medidas** específicas, algunas concretas de una opción determinada y otras comunes a varias de ellas. Por ejemplo, como la Opción 1+ está basada en la Opción 1, incluye las medidas de esta última y las complementa con otras. La Opción 2 contiene algunas medidas adicionales y conserva otras de las incluidas en las opciones anteriores, pero las aplica por medios diferentes. Esto se debe a que una medida se puede aplicar de distintas formas, con frecuencia para lograr el equilibrio entre eficacia y complejidad/practicidad.

Las medidas se han extraído de investigaciones y consultas a las partes interesadas. En el cuadro siguiente se facilita una lista completa de las medidas y se indica su presencia o ausencia en las opciones individuales; además, se señala el medio general de puesta en práctica previsto para cada medida en las diferentes opciones. En consecuencia, cada una de las opciones estratégicas se caracteriza, por un lado, por las medidas que contiene y, por otro, por el medio de aplicación preferente de cada medida de esa opción.

| Nº | Medida | Opción 0 | Opción 1 | Opción 1+ | Opción 2 | Opción 3 |
|----|--|--------------------------|-----------------|-----------------|----------|-----------------------|
| 1 | Comprobación detallada de la capacidad técnica del operador potencial | 0 (= medida no aplicada) | 0 | D (directrices) | L | UE (Agencia de la UE) |
| 2 | Establecimiento de inspecciones regulares y de un régimen de sanciones | 0 | L (Legislación) | L | L | UE |
| 3 | Presentación de evaluaciones de seguridad oficiales para la aceptación por el regulador | 0 | L | L | L | UE |
| 4 | Ampliación del IAG hasta convertirlo en un modelo completo de gestión de riesgo | 0 | 0 | 0 | L | L |
| 5 | Ampliación de las prácticas de la Unión a las operaciones fuera de la Unión | 0 | 0 | D | D | UE |
| 6 | Creación de una autoridad competente | 0 | 0 | 0 | L | UE |
| 7 | Creación de una plataforma para el diálogo sobre cuestiones reglamentarias | 0 | 0 | 0 | L | UE |
| 8 | Intercambio de información y transparencia que englobe todos los aspectos | 0 | 0 | 0 | L | L |
| 9 | Preparación para una respuesta de emergencia efectiva ante accidentes graves mar adentro | 0 | 0 | D | L | UE |
| 10 | Garantizar la disponibilidad y la compatibilidad transfronteriza de los medios de intervención | 0 | 0 | D | L | UE |
| 11 | Clarificar el ámbito de aplicación de la responsabilidad medioambiental | 0 | 0 | D | L | L |

Cuadro 2 Comparación de las opciones estratégicas

Además de las medidas enumeradas en la tabla 2, se han identificado tres más, referidas a: (i) seguridad de los productos; (ii) garantías de capacidad financiera; y (iii) regímenes de indemnización de daños convencionales. Estas medidas afectarían a los factores enumerados en el cuadro 1, pero no están lo bastante maduras para incluirlas en esta evaluación de impacto. Por ello, se posponen para su evaluación por separado.

5. EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LAS OPCIONES

La evaluación de impacto ha valorado cada opción en relación con la medida en que mitiga los riesgos, con su impacto en los costes de cumplimiento de los Estados miembros de la UE, la industria y la Comisión, y con las repercusiones más generales no cuantificables (de índole social, económica y medioambiental).

La **Opción 0** (ausencia de actuación por parte de la UE) no presenta ningún coste adicional respecto al intervalo de referencia comprendido entre 205 y 915 millones de euros⁷. No afecta a los factores de riesgo de forma uniforme en todos los Estados miembros. Si bien cabe esperar algunas mejoras de las legislaciones nacionales y de las prácticas de los Estados miembros y de la industria, su efecto puede verse contrarrestado por un aumento de los niveles de riesgo causado por la creciente complejidad de las explotaciones en alta mar (perforaciones más complicadas y remotas, etc.).

La **Opción 1** da lugar a un aumento de los costes de cumplimiento de unos **36 millones de euros al año**, que deberá sufragar principalmente el sector. Esta opción garantiza evaluaciones de riesgos sistemáticas por parte de la industria y de los reguladores, un régimen actualizado de sanciones y penalizaciones, y una mejora parcial de la cultura de seguridad del sector. La reducción consiguiente del riesgo expresada respecto al coste de referencia se calcula en unos **7 – 30 millones de euros anuales**, lo que representa una **disminución media del 3%** respecto del riesgo de referencia.

La **Opción 1+** introduce costes de funcionamiento adicionales para los Estados miembros de unos **3 millones de euros**, así como un coste adicional de 16 millones de euros para la industria; por consiguiente, los costes de cumplimiento acumulados para la industria ascienden aproximadamente a **52 millones de euros**. Esta opción garantiza una mejora limitada de la verificación de la capacidad técnica; aclara la responsabilidad de los operadores en caso de contaminación; y formaliza el objetivo de que los planes y activos de referencia sean adecuados para compartirlos entre los Estados miembros en un marco transfronterizo. Garantiza a la Unión una cierta influencia para elevar las normas mundiales. Los beneficios de la Opción 1+ se sitúan entre **25 y 109 millones de euros anuales**, es decir, una **disminución media del 12%** respecto del riesgo de referencia.

La **Opción 2** representa costes anuales adicionales de cumplimiento y aplicación para la industria de 70 millones de euros, de tal forma que el total acumulado para la industria asciende a unos **122 millones de euros**; se calculan entre 9 y 15 millones de euros más en costes administrativos, lo que corresponde a un suplemento de **12 a 18 millones de euros** para los Estados miembros, a los que hay que sumar costes administrativos puntuales de unos 18 a 44 millones de euros. La opción 1 aborda todos los factores de riesgo identificados. Las medidas que se adoptan al amparo de esta opción combinadas reducen los costes respecto del riesgo de referencia entre **103 y 455 millones de euros al año**, lo que constituye una **disminución del 50%** respecto del riesgo de referencia.

La **Opción 3** consolida los beneficios de la Opción 2, promueve la coherencia reglamentaria, ofrece asistencia técnica a los regímenes nacionales nuevos o en fase de cambio, y refuerza la coordinación y la transparencia. Sin embargo, en los regímenes basados en riesgos se teme que esta opción pueda reducir los beneficios si las prioridades regionales o nacionales se ven comprometidas por los objetivos institucionales o generales. Introduce costes de funcionamiento anuales para la Comisión de unos **34 millones de euros anuales** y costes puntuales de puesta en marcha de 18 a 44 millones de euros, a los que hay que añadir 10 millones de euros para la adquisición de activos de respuesta esenciales. Los costes de

cumplimiento para la industria y los Estados miembros, así como los beneficios globales de esta opción, son comparables a los de la Opción 2.

6. OPCIONES ESTRATÉGICAS PREFERENTES E INSTRUMENTO JURÍDICO

La **opción estratégica preferida es la Opción 2**, a saber, una reforma global de las actividades en alta mar que, mediante una nueva legislación, eleve en toda la Unión Europea el nivel de gestión de riesgos y el grado de preparación ante emergencias de este sector conforme a las mejores prácticas. Aparte de la coherencia, esta opción aumenta la transparencia de la industria y mejora la eficacia de las autoridades de regulación.

Esta opción puede ser la manera más decisiva (50%) de reducir el riesgo de referencia mejorando las medidas de prevención y de atenuación en caso de que, pese a todo, se produzca un incidente. La reducción media del riesgo en términos monetarios (aprox. 279 millones de euros al año) resulta favorable respecto a los costes acumulativos estimados de su aplicación (12-18 millones de euros anuales en costes administrativos para los Estados miembros y 122 millones de euros al año en costes de cumplimiento para el sector). La Opción 2 es más asequible desde el punto de vista administrativo y económico, dado que los costes de funcionamiento adicionales de la Opción 3 (aprox. 34 millones de euros anuales) no aportan la correspondiente disminución de los riesgos. El impacto positivo (12 %) y las posibilidades de aplicación de la Opción 1 son modestos y los beneficios de esta opción son insuficientes para justificar los costes correspondientes, por bajos que sean. Entre las partes interesadas, las ONG y las empresas de clasificación tienden a ser más favorables a los cambios que las autoridades de regulación y, sobre todo, que el sector.

Se propone un **Reglamento** para aplicar la Opción 2. Presenta ventajas respecto a una Directiva por su claridad, coherencia y rapidez de puesta en práctica debido a su aplicación directa⁹ y porque su finalidad principal es garantizar una aplicación conforme de las normas, dado que actualmente la puesta en práctica está fragmentada entre los Estados miembros. Al actuar directamente en el sector, el Reglamento también proporcionaría condiciones de competencia más homogéneas. Asimismo, estaría bien adaptada a la preparación de planes de emergencia para combatir la contaminación transfronteriza.

7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

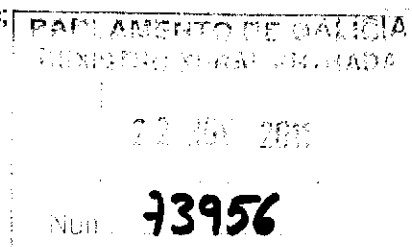
Debe llevarse a cabo una evaluación de los efectos del Reglamento en el plazo máximo de cinco años desde su entrada en vigor. En este contexto, convendría utilizar indicadores de rendimiento en materia de seguridad y datos sobre las actividades de verificación del cumplimiento (véase el capítulo 8 de la evaluación de impacto). Las propuestas para mejorar la transparencia y la comunicación de información deberían facilitar la evaluación y la supervisión, así como la comparación de los riesgos de las actividades en alta mar en toda la UE.

⁹ Se prefieren las Directivas para los instrumentos jurídicos que abarcan sectores de alto riesgo o valor elevado (por ejemplo la Directiva IPPC o la Directiva SEVESO II), mientras que en sectores más restringidos con riesgo elevado, como la aviación civil, se ha recurrido con frecuencia a reglamentos.

Asimismo, reuniones regulares con las autoridades competentes permitirán a la Comisión supervisar el sector. También ayudarán a intercambiar conocimientos entre las regiones tradicionales de explotación en alta mar y las que se inician en este tipo de actividad.

Asunto: RV: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM (2011) 665]

Datos adjuntos: COM_2011_665_ES_ACTE_f.pdf; COM_2011_665_ES_ACTE_f.doc;
SEC_2011_1263_ES_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf;
SEC_2011_1263_ES_DOCUMENTDETRAVAIL_f.doc;
SEC_2011_1262_EN_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf



De: Comisión Mixta para la Unión Europea [mailto:cmue@congreso.es]

Enviado el: martes, 22 de noviembre de 2011 10:01

Para: undisclosed-recipients

Asunto: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM (2011) 665]

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» [COM (2011) 665 final] [2011/0302 (COD)] {SEC (2011) 1262 final} {SEC (2011) 1263 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

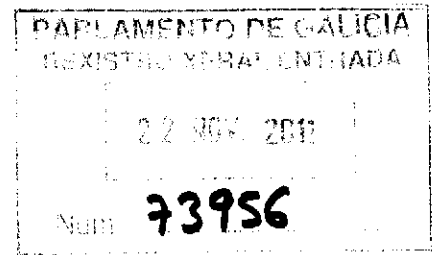
La Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea recuerda que, de conformidad con el Real Decreto 1329/2011, de 26 de septiembre, el Congreso de los Diputados y el Senado se encuentran disueltos desde el 27 de septiembre de 2011. Por tanto, los documentos que su Parlamento remita a esta Secretaría serán trasladados a la Comisión Mixta que se constituirá en las Cortes Generales que resulten elegidas el día 20 de noviembre de 2011.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA



COMISIÓN EUROPEA



Brusclas, 19.10.2011
COM(2011) 665 final

2011/0302 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

{SEC(2011) 1262 final}
{SEC(2011) 1263 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El 29 de junio de 2011, la Comisión adoptó una propuesta de marco financiero plurianual para el período 2014-2020¹: «Un presupuesto para Europa 2020». En su propuesta, la Comisión decidió proponer la creación de un nuevo instrumento integrado para invertir en las prioridades de infraestructura de la UE en transporte, energía y telecomunicaciones: el Mecanismo «Conectar Europa» (en adelante el MCE).

Unas redes de transporte, energía y digitales inteligentes, sostenibles y plenamente interconectadas son una condición necesaria para la finalización del mercado único europeo. Además, las inversiones en infraestructuras clave con un fuerte valor añadido europeo pueden impulsar la competitividad de Europa en un contexto económico difícil marcado por un lento crecimiento y por presupuestos públicos restrictivos. Por último, esas inversiones en infraestructura son también un medio para ayudar a la UE a cumplir sus objetivos de crecimiento sostenible esbozados en la Estrategia Europa 2020 y los objetivos «20-20-20» de la UE en el ámbito de la política energética y climática².

El presente Reglamento establece las disposiciones que rigen el MCE. Se alimenta de la labor emprendida para preparar la revisión del marco político en los tres sectores (transporte, energía, y telecomunicaciones) para el próximo marco financiero plurianual (2014-2020). De conformidad con el artículo 170 del TFUE, se proponen nuevas orientaciones en cada sector en consonancia con el MCE. Por consiguiente, las orientaciones para el transporte, la energía y las telecomunicaciones por una parte, y el MCE por otra, constituyen un único paquete reglamentario coherente.

En la última década, el promedio del gasto europeo en infraestructura ha ido en declive. Sin embargo, la crisis económica y financiera ha incrementado el interés por las inversiones en infraestructura. Durante la crisis económica, se han introducido como partes importantes de los planes de fomento y recuperación a nivel de la UE y de los Estados miembros ciertas inversiones focalizadas en la renovación o en la creación de infraestructuras, por constituir una forma de apoyo a la demanda agregada que garantiza a la vez la recuperación a largo plazo del dinero gastado. Lo más importante es que la crisis ha puesto de manifiesto que las infraestructuras son cruciales para el futuro económico de Europa.

Un mercado único verdaderamente integrado, como se indicaba en el informe Monti³, solo sería posible con una conexión sin fisuras entre todos sus componentes. Las conexiones de transporte, las redes eléctricas y las redes de banda ancha son vitales para un espacio económico integrado y para su cohesión social y territorial. Sin embargo, aunque la

¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones “Un presupuesto para Europa 2020”, 29.06.2011, COM(2011) 500 final.

² Reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, cuota de un 20 % de energías renovables en el consumo final de energía de la UE, y aumento de un 20 % de la eficiencia energética de aquí a 2020.

³ «Una estrategia nueva para el mercado interior al servicio de la economía y la sociedad europeas». Informe de Mario Monti al Presidente de la Comisión Europea, 9 de mayo de 2010, pp. 64-65.

integración normativa avanza dentro de la UE y los mercados de la UE se van integrando más, como con la reciente adopción y entrada en vigor del tercer paquete de liberalización del sector energético, la interconexión física transfronteriza se va quedando rezagada. Faltan enlaces, sobre todo en los nuevos Estados miembros, y eso crea divisiones entre el centro y las periferias de la Unión Europea y obstaculiza el desarrollo de los intercambios dentro de la Unión y el crecimiento de nuevos sectores económicos, como el comercio electrónico.

Se han identificado unas necesidades de inversión considerables. En el sector de la energía, la propuesta de Reglamento relativo a las orientaciones para la implementación de las prioridades de infraestructura energética europea (en adelante, las orientaciones para las prioridades energéticas transeuropeas) define doce corredores y áreas prioritarios, cuatro para el transporte de electricidad y cuatro para el de gas, además del despliegue de las redes inteligentes, las autopistas de la electricidad y la red transfronteriza de dióxido de carbono. El sistema energético de Europa exige inversiones de cerca de un billón EUR para 2020, de los que se considera que se necesitan unos 200 000 millones EUR solo para inversiones en redes de electricidad y de gas de importancia europea. De esta inversión total, 100 000 millones EUR deben proceder del mercado sin ayuda, mientras que los otros 100 000 millones EUR requerirán una acción pública para movilizar las inversiones necesarias.

En el sector del transporte, se ha establecido una «red principal» de toda Europa mediante una metodología de planificación paneuropea. Esta red principal con corredores, por donde pueden transitar mercancías y pasajeros con alta eficiencia y pocas emisiones de gases contaminantes, hace un uso extensivo de la infraestructura actual. Si se completan los enlaces que faltan y se eliminan los puntos de congestión, y se utilizan servicios más eficientes en combinaciones multimodales, esa infraestructura soportará el grueso de los flujos de transporte en el mercado único. El coste de desarrollo de la infraestructura de la UE para satisfacer la demanda de transporte se ha estimado en más de 1,5 billones EUR para 2010-2030 para la totalidad de las redes de transporte de los Estados miembros de la UE. La finalización de las redes transeuropeas de transporte exigirá alrededor de 500 000 millones EUR de aquí a 2020, de los cuales se necesitarían 250 000 millones EUR para completar los enlaces que faltan y eliminar los cuellos de botella de la red principal.

Respecto a las redes de telecomunicaciones, constituye un objetivo clave la eliminación de los cuellos de botella (digitales) que obstaculizan la finalización del mercado único digital. Esto implica la necesidad de una mejora global de toda la red de banda ancha y la creación de plataformas de infraestructura de servicios digitales que permitan un despliegue digital coherente de servicios públicos europeos. En efecto, las redes digitales, tanto físicas como basadas en los servicios, son potenciadores clave para el crecimiento inteligente. Como parte de la Agenda Digital, todos los europeos deberían tener acceso a la banda ancha básica de aquí a 2013 y a la banda ancha rápida y ultrarrápida a más tardar en 2020. En septiembre de 2010, la Comisión expuso las medidas que pueden contribuir a obtener hasta 270 000 millones EUR de inversión necesarios para que la banda ancha ultrarrápida llegue a todos los hogares y empresas europeas de aquí a 2020. En las circunstancias actuales, parte de estas necesidades de inversión será cubierta por el sector privado. Las necesidades de inversión para lograr estos objetivos están estimadas en cerca de 270 000 millones de euros. No obstante, a falta de una intervención de la Unión, se prevé que la inversión del sector privado no supere los 50 000 millones EUR en el período hasta 2020, lo que daría lugar a un déficit de inversión de hasta 220 000 millones de euros. Puesto que los beneficios sociales de la inversión en infraestructuras digitales son muy superiores al incentivo privado para la inversión, es necesaria una intervención pública focalizada para estimular el mercado.

Los análisis efectuados por los servicios de la Comisión durante la preparación de este Reglamento han puesto de manifiesto que, si bien se espera del mercado y de los presupuestos nacionales que desempeñen una función crucial en la ejecución de las infraestructuras necesarias mediante los mecanismos de inversión y de fijación de precios, algunas inversiones en infraestructura no se realizarán o se retrasarán mucho más allá de 2020 si la UE no interviene. Por consiguiente, es necesaria una contribución significativa del presupuesto de la UE en el próximo marco financiero plurianual para asegurar la realización de las prioridades de infraestructura de la UE.

A fin de aumentar la incidencia de los recursos presupuestarios de la UE, la Comisión propone aprovechar de forma más sistemática el uso de instrumentos financieros innovadores para ofrecer una alternativa a la financiación tradicional mediante subvenciones y cubrir los déficits de financiación para las inversiones estratégicas. Una característica importante de los instrumentos financieros innovadores es que crean un efecto multiplicador más fuerte para el presupuesto de la UE que los instrumentos tradicionales al facilitar y atraer financiación pública y privada adicional para proyectos de interés para la UE. Impulsan la inversión y por consiguiente magnifican el impacto del presupuesto de la UE.

La Comisión propone llevar a cabo una parte significativa de sus intervenciones en el MCE aprovechando la experiencia adquirida en el ámbito de los instrumentos financieros del actual marco financiero instaurado en cooperación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), como por ejemplo el Instrumento de Garantía de Crédito para los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (en adelante GCRTT). En particular, la Iniciativa Europa 2020 de bonos para la financiación de proyectos⁴ se utilizará como medio de garantizar recursos de inversión para proyectos de infraestructura del máximo interés estratégico europeo.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

2.1 Consultas y asesoramiento especializado

El presente Reglamento se nutre de las amplias consultas realizadas con las partes interesadas, las instituciones y organismos de la UE, las autoridades regionales o locales, los interlocutores sociales y económicos, los expertos académicos y las instituciones internacionales. Se utilizaron como aportación las evaluaciones intermedias llevadas a cabo en los programas de 2007 a 2013, así como una amplia gama de estudios.

En relación con estos tres sectores, las contribuciones de las partes interesadas plantearon entre otros los siguientes temas:

Las consultas ponen de manifiesto la existencia de un amplio consenso sobre el hecho de que para acelerar el desarrollo de infraestructura con valor añadido europeo se necesita una mayor ayuda de la UE.

⁴ COM(2011) xxx sobre el lanzamiento de la fase piloto de la Iniciativa Europa 2020 de bonos para la financiación de proyectos.

Las partes interesadas solicitaron que la financiación de la UE destinada a los objetivos estratégicos de las redes transeuropeas tenga un mayor efecto multiplicador, por ejemplo, mediante una mayor coordinación entre los diferentes instrumentos financieros, en particular el Fondo de Cohesión y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), los programas de las redes transeuropeas y las intervenciones del BEI.

Las partes interesadas ven en la ampliación de la cartera de instrumentos financieros disponibles un medio para ajustar mejor la ayuda a las necesidades particulares de cada proyecto, para estructurar eficazmente los proyectos y para atraer a nuevos inversores. La iniciativa prevista de los bonos para proyectos es especialmente adecuada para las inversiones de mayor envergadura en el marco del Mecanismo «Conectar Europa».

2.2 Evaluación de impacto

Los efectos del Reglamento propuesto han sido evaluados en relación con las posibles opciones de implementación del Mecanismo «Conectar Europa» como una iniciativa política, es decir, las opciones en relación con la definición de las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa». La evaluación del impacto se inició a partir del objetivo primordial del Mecanismo «Conectar Europa» propuesto en la Comunicación sobre el Marco Financiero Plurianual «Un presupuesto para Europa 2020» -acelerar el desarrollo de la infraestructura que la UE necesita para lograr los objetivos de la Estrategia Europa 2020⁵, así como los objetivos energéticos y climáticos «20-20-20» a ella asociados- y se alimentó de los resultados de las consultas con las partes interesadas y de los estudios de evaluación de los programas de la UE en curso que prestan ayuda financiera al desarrollo de las RTE.

El objetivo principal de la evaluación de los impactos de las posibles opciones políticas ha sido el logro, de la forma más eficaz, eficiente y coherente, de dos objetivos específicos principales:

- 1) aumentar el efecto multiplicador de los fondos de la UE definiendo las formas, métodos y normas de financiación que puedan asegurar el mayor efecto multiplicador para la obtención de inversiones públicas y privadas en proyectos con una dimensión europea y de mercado único, en particular las redes transeuropeas que deben ejecutarse de aquí a 2020, y donde más se justifique el valor añadido europeo, incluidos, llegado el caso, los proyectos que puedan llevarse a cabo en países terceros;
- 2) facilitar la entrega dentro del plazo de los proyectos cofinanciados por la UE mediante la definición de mecanismos de seguimiento y evaluación que premien los resultados y penalicen el uso ineficiente de los fondos de la UE.

Al mismo tiempo, la evaluación de las opciones políticas tenía que tener en cuenta dos objetivos primordiales asociados de la Unión: por una parte, el logro de objetivos específicos sectoriales en el ámbito de las infraestructuras de conformidad con las disposiciones de los artículos 170 y 171 del TFUE y, por otra, la simplificación de las normas de financiación de la UE aprovechando las sinergias sectoriales e intersectoriales, objetivos ambos con los que la

⁵ COM(2011) 500

Comisión ha asumido un compromiso firme⁶. Como quiera que estos dos objetivos políticos no son plenamente compatibles, un principio clave para evaluar las opciones definidas en las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa» fue la búsqueda de un equilibrio adecuado entre la coherencia con los objetivos políticos y la maximización de las sinergias.

En un principio se estudiaron nueve opciones políticas principales, partiendo del razonamiento fundamental sobre el que se asienta la decisión de la Comisión de proponer la creación del Mecanismo «Conectar Europa», a saber, la simplificación del marco financiero de la UE existente aprovechando las sinergias sectoriales. Las alternativas políticas se construyeron sobre combinaciones de escenarios correspondientes a tres opciones básicas para la simplificación de las normas de financiación -armonización mínima, máxima y variable (o «a la carta») de las normas sectoriales– en las dos áreas de intervención política correspondientes a los dos objetivos específicos principales anteriormente identificados: el efecto palanca de la inversión y la implementación programática.

Por consiguiente, la gama de opciones se situó entre dos extremos. En un extremo, la armonización mínima del efecto palanca de la inversión y la implementación programática se refería a una situación en la que se establecerían normas y procedimientos específicos completamente separados para la aportación de ayuda financiera de la UE en virtud del Mecanismo «Conectar Europa» en cada sector. En el otro extremo se situaba la opción política caracterizada por la armonización máxima tanto del efecto multiplicador de la inversión como de las normas de implementación programática, que se referían a una situación donde los tres sectores tendrían normas financieras completamente comunes y procedimientos de gestión programática para el uso de los fondos procedentes del Mecanismo «Conectar Europa». Entre esos dos extremos, las opciones restantes contemplaban situaciones en las que los sectores compartían determinadas normas y procedimientos, mientras que otras se mantenían separadas y específicamente sectoriales, es decir, combinaciones de armonización máxima o variable de las normas en una área de intervención política con armonización variable o mínima de las normas sectoriales en otra área.

La evaluación de la incidencia de estas opciones políticas con respecto al logro de los objetivos puestos de relieve anteriormente ha llevado a la conclusión de que dos de las opciones consideradas serían las mejores para asegurar que el Mecanismo «Conectar Europa», gracias a sus normas de funcionamiento, apoyaría un desarrollo acelerado de la infraestructura de interés para la UE.

- la opción política en la que la armonización de las normas sería variable –es decir, con varias normas en común y otras específicas para cada sector, tanto en el ámbito del efecto multiplicador de la inversión como en el de la implementación programática– sería la mejor opción desde la perspectiva de la coherencia con todos los objetivos políticos pertinentes de la UE;

- en cambio, la opción política que prefiere una armonización variable de las normas de potenciación de las inversiones juntamente con una armonización máxima de las normas de implementación de los programas podría resultar más eficiente desde la perspectiva de los costes.

⁶ Comunicación de la Comisión sobre la Revisión Presupuestaria (COM(2010) 700, sobre Normativa inteligente (COM(2010) 543), y sobre "Un presupuesto para Europa 2020" (COM(2011) 500).

No obstante, la segunda opción podría tener un impacto negativo a más largo plazo en lo que respecta a la capacidad para responder a situaciones específicas de los sectores, en particular en lo que se refiere a la programación de los fondos, que podría a largo plazo anular las economías de costes iniciales. Por tanto, finalmente se concluyó que un cierto grado de flexibilidad sectorial también en la definición de la normas del Mecanismo «Conectar Europa» en el ámbito de la implementación de los programas sería la mejor opción para garantizar los objetivos del mecanismo.

Las disposiciones relativas a la utilización de los fondos en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» que contiene el presente Reglamento han sido redactadas atendiendo a las consideraciones y conclusiones puestas de relieve en la evaluación de impacto.

2.3 Valor añadido para la UE del MCE

El proceso de consulta de las partes interesadas, así como el análisis efectuado en la evaluación de impacto, han subrayado que el valor añadido del Mecanismo «Conectar Europa» como marco común de financiación sería cuádruple:

- (1) Un marco común llevaría a una simplificación del marco jurídico de la UE en lo relativo a la financiación de las infraestructuras de las RTE y garantizaría asimismo una estrategia coherente de la UE para la financiación de proyectos en los tres sectores.
- (2) Al mismo tiempo, un marco financiero y un fondo únicos de la UE para infraestructuras constituiría una estrategia de financiación de la UE coherente y transparente que ofrecería certidumbre y tendría por tanto un potencial enorme para atraer más financiación del sector privado. Los instrumentos financieros se pondrían a disposición de forma centralizada y coordinada, lo que atraería y mejoraría la eficacia de la relación con los inversores privados y las instituciones financieras asociadas.
- (3) Además, la interdependencia progresivamente creciente entre los proyectos, redes y sectores de infraestructura económicos permitiría la realización de economías de escala. Un marco integrado de financiación de infraestructura de la UE podría servir para explotar las sinergias transversales sectoriales en las fases de desarrollo y ejecución, con los consiguientes ahorros de costes y/o una explotación más eficiente y una mayor rentabilidad.
- (4) Por último, pero no por ello menos importante, un marco común permitiría aprovechar las lecciones aprendidas y compartir las mejores prácticas en todos los sectores, lo que redundaría en una mayor eficacia y eficiencia de la financiación de la UE en todos los sectores.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Las redes transeuropeas están contempladas por el artículo 170 del TFUE, que dispone lo siguiente: «La Unión contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, las telecomunicaciones y la energía». El derecho de la UE a intervenir en el campo de la financiación de la infraestructura está establecido en el artículo 171 que dispone que la Unión «podrá apoyar proyectos de interés

común apoyados por Estados miembros, (...) especialmente mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés». El artículo 172 del TFUE especifica que «el Parlamento Europeo y el Consejo, previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, adoptarán con arreglo al procedimiento legislativo ordinario las orientaciones y las restantes medidas previstas en el apartado 1 del artículo 171.»

En la Comunicación sobre la revisión del presupuesto, la Comisión subrayó la importancia de utilizar el presupuesto de la UE a fin de «colmar las brechas que deja la dinámica de la formulación de las políticas nacionales y que, si quedan abiertas, pueden perjudicar los intereses de la UE en su conjunto. La forma más obvia de colmarlas consiste en abordar los retos transfronterizos en ámbitos como infraestructuras, movilidad, cohesión territorial....»⁷. A la hora de planificar y financiar infraestructuras, los Estados miembros tienden a dar prioridad a los proyectos de mayor relevancia nacional, que no siempre coinciden con los proyectos transfronterizos de mayor valor añadido para los ciudadanos a escala global de la UE⁸. El gasto agregado de la UE y de los Estados miembros debe ser eficiente, garantizar la escala adecuada de la inversión y fomentar las sinergias.

El instrumento jurídico y el tipo de medida (es decir, la financiación) figuran ambos en el TFUE, que constituye el fundamento jurídico del MCE y que establece que las tareas, objetivos prioritarios y organización de las redes transeuropeas pueden definirse en reglamentos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión para el próximo marco financiero plurianual contiene una propuesta de 50 000 millones EUR⁹ para el período 2014-2020, de los cuales 10 000 millones del Fondo de Cohesión están reservados para infraestructuras de transporte.

| | |
|---|---------------------|
| MCE | 40 000 millones EUR |
| • Energía | 9 100 millones EUR |
| • Transporte | 21 700 millones EUR |
| • Telecomunicaciones/infraestructura digital | 9 200 millones EUR |
| Importes reservados en el Fondo de Cohesión para infraestructuras de transporte | 10 000 millones EUR |
| Total | 50 000 millones EUR |

⁷ COM(2010) 700, p. 5.

⁸ Véanse los informes de evaluación de impacto de las orientaciones revisadas para las RTE-T, SEC(2011)xxx, de las orientaciones revisadas para las RTE-E, SEC(2011)xxx, y de las orientaciones para las e-TEN, SEC(2011)xxx.

⁹ Cifras en precios constantes de 2011. Los importes correspondientes expresados en precios actuales figuran en la ficha de financiación legislativa.

La experiencia con el marco financiero actual demuestra que muchos de los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión tienen dificultades para elaborar y ejecutar proyectos transfronterizos de infraestructura de transporte complejos. Por consiguiente, para el próximo marco financiero plurianual, la Comisión propone que el Fondo de Cohesión siga apoyando a los Estados miembros cuya renta nacional bruta (RNB) por habitante sea inferior al 90 % de la media de la UE-27 para invertir en las redes transeuropeas de transporte y en el medio ambiente, pero que, en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, parte de la asignación de este Fondo (10 000 millones EUR) se destine a la financiación de proyectos de la red principal de transporte a través del Mecanismo «Conectar Europa».

5. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL REGLAMENTO

5.1 Un marco único para invertir en las prioridades de infraestructura de la UE

La experiencia pasada con la financiación de infraestructuras a través de los marcos financieros de las RTE, del Plan Europeo de Recuperación Económica, y de los Fondos de cohesión y estructurales demuestra que la UE puede aportar valor añadido a las infraestructuras. Existe un consenso entre las partes interesadas de que, en el escenario de mantenimiento del statu quo, Europa podría no ser capaz de movilizar oportunamente las inversiones necesarias para modernizar sus redes de infraestructuras y construir los enlaces pendientes.

Como consecuencia de la crisis financiera, los presupuestos públicos de los Estados miembros tienen dificultades para encontrar el necesario equilibrio presupuestario. Los gastos de capital han sufrido frecuentes recortes que han obligado a suspender o retrasar los gastos de inversión en proyectos de infraestructura. Al mismo tiempo, las perspectivas de acelerar las inversiones procedentes de fuentes privadas son inciertas. Además de las limitaciones de orden financiero, los obstáculos reglamentarios también retrasan o dificultan la ejecución de proyectos de infraestructura necesarios. En este contexto, el actual marco de la UE para la financiación de infraestructuras no parece adecuado para dar una respuesta eficaz. Los fondos están fragmentados entre demasiados programas, lo que impide la plena explotación de las sinergias entre programas y sectores.

Al reformular su estrategia de financiación de infraestructuras, la Comisión ha perseguido los siguientes objetivos:

- Garantizar la implementación oportuna sobre la base de una buena relación coste-eficacia de infraestructuras clave prioritarias de las redes de energía, transporte, y TIC identificadas en el paquete de infraestructura energética, el Libro Blanco sobre una política de transportes competitiva y sostenible¹⁰, y la Agenda Digital para Europa.
- Maximizar las sinergias entre los programas para los sectores energético, de los transportes y de las TIC, para que la financiación responda a una estrategia política coherente y los proyectos sean seleccionados de acuerdo con criterios armonizados claros.

¹⁰ COM(2011) 144

- Reforzar la capacidad de los fondos de la UE para movilizar otros fondos públicos o privados, de manera que el volumen agregado de recursos movilizados sea adecuado para satisfacer las necesidades de inversión previstas hasta 2020.
- Garantizar una selección de proyectos, un seguimiento y una monitorización óptimos para que la financiación de la UE esté bien dirigida, tenga el mayor impacto posible y sea utilizada del modo más eficaz.

La razón de un fundamento jurídico común para la aportación de ayuda financiera en tres sectores distintos con marcos estratégicos diferentes radica en la oportunidad de explotar las sinergias entre los sectores que generan los puntos comunes relacionados con la financiación de la implementación de objetivos estratégicos que difieren de forma importante en otros aspectos. El valor añadido de un marco común sería triple.

Un marco común tendría como resultado una simplificación del marco jurídico de la UE en lo relativo a la financiación de las infraestructuras de las RTE y garantizaría asimismo una estrategia coherente de la UE para la financiación de proyectos en los tres sectores. Como ya se ha puesto de relieve anteriormente, el marco financiero de la UE para las infraestructuras es actualmente bastante complejo, debido principalmente al número y a la heterogeneidad de los textos legales de la UE en vigor. La simplificación de las normas es una de las palabras clave de la nueva estrategia propuesta por la Comisión en relación con el gasto presupuestario de la UE.

Al mismo tiempo, un marco financiero y un fondo únicos de la UE para infraestructuras constituirían una estrategia de financiación de la UE coherente y transparente, que ofrecería certidumbre, y tendría por tanto un potencial enorme para atraer más financiación del sector privado. Los instrumentos financieros se pondrían a disposición de forma centralizada y coordinada, lo que atraería y mejoraría la eficacia de la relación con los inversores privados y las instituciones financieras asociadas.

Además, la interdependencia progresivamente creciente entre los proyectos, redes y sectores de infraestructura económicos permitiría la realización de economías de escala. Un marco integrado de financiación de infraestructura de la UE permitiría explotar las sinergias transversales sectoriales en las fases de desarrollo y ejecución, con los consiguientes ahorros de costes y/o una explotación más eficiente y una mayor rentabilidad.

Por último, pero no por ello menos importante, un marco común permitiría a todos los sectores compartir las lecciones aprendidas y las mejores prácticas, lo que redundaría en una mayor eficacia y eficiencia de la financiación de la UE en todos los sectores.

5.2 Medidas de simplificación y coherencia con las normas en vigor

La simplificación de las normas es una de las palabras clave de la nueva estrategia propuesta por la Comisión en relación con el gasto presupuestario de la UE. El marco común del Mecanismo «Conectar Europa» simplifica el marco legal de la UE en lo que se refiere a la financiación de las infraestructuras de las RTE. Un texto legal único abarca la financiación por parte de la UE de los proyectos de las redes de transporte, energía y digitales.

A pesar de que los sectores son diferentes desde los puntos de vista tecnológico, financiero y reglamentario, hay un número de características comunes suficiente para proponer una mejora

real en relación con los diferentes instrumentos existentes. Al mismo tiempo, la propuesta enuncia normas específicas que es necesario mantener para realizar el objetivo general del Mecanismo «Conectar Europa»: acelerar y canalizar mejor el flujo de dinero público de la UE para proyectos de infraestructura importantes de interés para la UE.

El texto actual introduce medidas de simplificación, especialmente en lo que se refiere a los siguientes extremos:

- Armonización de los indicadores sobre los objetivos de la Estrategia Europa 2020.
- Flexibilidad en las asignaciones presupuestarias.
- Gestión centralizada de los tres sectores, posiblemente a través de una agencia ejecutiva.
- Instrumentos de financiación comunes
- Criterios comunes de adjudicación de contratos
- Condiciones comunes para la concesión de ayuda financiera
- Visibilidad única a través de programas de trabajo anuales comunes – lo que es importante para el sector – y un comité común – lo que es importante para los Estados miembros.

Además, se ha asegurado la coherencia total con el Reglamento financiero actual y futuro. Las excepciones previstas, o bien están contempladas en los actos jurídicos relacionados, o bien se basan en precedentes.

5.3 Un énfasis mayor en instrumentos financieros

El MCE complementará la ayuda directa de la UE con instrumentos financieros para optimizar el impacto de la financiación. A través de los efectos altamente multiplicadores de los instrumentos financieros (que pueden ser del orden de 1:15 a 1:20), se facilitará el acceso al capital para las sustanciales inversiones necesarias. Junto con la buena absorción del apoyo directo de la UE (como ya fue el caso con el Plan Europeo de Recuperación Económica y con el programa de las RTE-T), el mayor recurso a los instrumentos financieros contribuirá significativamente a atenuar los riesgos para los promotores de los proyectos y, por consiguiente, a garantizar la ejecución de los proyectos de interés común.

Además, se trata de crear un entorno propicio a la inversión privada y de desarrollar instrumentos que sean vehículos atractivos para los inversores especializados en infraestructuras. Para lograr la máxima eficacia, dichos vehículos tienen que estar orientados a reducir el riesgo mediante la diversificación de la cartera de proyectos potenciales. La diversificación máxima se puede obtener invirtiendo en múltiples sectores en un gran número de países. Para lograr el mayor éxito a este respecto hay que actuar al nivel europeo y sobre la base de corredores bien definidos y áreas de inversión específicas. Por consiguiente, la mayoría de los instrumentos financieros debe ser común para todos los sectores. No obstante, no está excluida la hipótesis del desarrollo de algunos instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas de un sector concreto.

Atendiendo al análisis efectuado en la fase de preparación del presente Reglamento, los servicios de la Comisión estiman que si bien el apoyo financiero para la banda ancha estará constituido principalmente por instrumentos financieros, en lo que se refiere al transporte y a la energía el volumen de los recursos presupuestarios de la UE necesarios para los instrumentos financieros no debería ser superior a 2 000 millones y 1 000 millones EUR, respectivamente. Estas estimaciones no deben ser entendidas como techos vinculantes, ya que el volumen de financiación de la UE asignado a los instrumentos financieros se ajustará todos los años en base a una evaluación de la cartera de proyectos efectuada por intermediarios financieros (como el BEI, en el caso de los bonos para proyectos).

5.4 El Mecanismo «Conectar Europa» en el contexto del próximo Marco Financiero Plurianual

El Mecanismo «Conectar Europa» será un elemento esencial de una agenda de crecimiento de la UE centrada en aumentar su potencial de crecimiento a largo plazo. El Mecanismo se coordinará con las restantes intervenciones procedentes del presupuesto de la UE, tales como la iniciativa «Horizonte 2020» y los Fondos de Cohesión y Estructurales.

En lo que se refiere a la coordinación con la iniciativa «Horizonte 2020», es necesario garantizar las complementariedades y evitar los solapamientos potenciales. Es también importante que la coordinación entre el MCE y la iniciativa «Horizonte 2020» garantice que la cadena de investigación e innovación cuyos resultados sean aplicables a las infraestructuras no sea interrumpida. Esta cuestión es particularmente crítica en un momento en que serán necesarios avances tecnológicos significativos en el transporte, la energía y las TIC para ayudar a la UE a cumplir los ambiciosos objetivos definidos en la Estrategia Europa 2020. Todo el apoyo a las actividades de investigación e innovación a través de instrumentos financieros se facilitará mediante los instrumentos relacionados con la iniciativa «Horizonte 2020».

En lo que se refiere a la relación con el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales, el marco estratégico común de la política de cohesión, así como los contratos de asociación con los Estados miembros estarán estrechamente coordinados con los marcos políticos de los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Las respectivas orientaciones contarán con el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales para construir las infraestructuras locales y regionales y sus conexiones con las infraestructuras prioritarias de la UE, conectando así toda la Unión Europea y sus ciudadanos.

Además, el Mecanismo «Conectar Europa» estará gestionado de forma centralizada, por lo que se beneficiará de los importes del Fondo de Cohesión especialmente reservados para el transporte (10 000 millones EUR a precios de 2011). En la asignación de los 10 000 millones EUR se dará la mayor prioridad posible a los proyectos que respeten las asignaciones nacionales en el marco del Fondo de Cohesión. Además, estos 10 000 millones EUR estarán reservados para los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, y los porcentajes de cofinanciación a cargo del presupuesto de la Unión se establecerán al mismo nivel que los del Fondo.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

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 Europea¹¹,

Previa transmisión de la propuesta a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» deberá maximizar el potencial de crecimiento mediante la realización de sinergias entre las políticas de transporte, energía y telecomunicaciones y su aplicación, aumentado así la eficiencia de la intervención de la Unión.
- (2) Un mercado único plenamente operativo depende de la existencia de infraestructuras de alto rendimiento que conecten Europa, especialmente en los ámbitos del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Estas conexiones potenciadoras de crecimiento facilitarán el acceso al mercado interior y contribuirán por tanto a una economía de mercado más competitiva conforme a los objetivos y metas de la Estrategia Europa 2020¹⁴.
- (3) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» persigue acelerar las inversiones en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado.

¹¹ DO C ... de ..., p. .

¹² DO C ... de ..., p. .

¹³ DO C ... de ..., p. .

¹⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – «Una Agenda Digital para Europa», 26.8.2010, (COM(2010) 245 final/2.

- (4) La creación de redes de infraestructuras eficientes de transporte y energía es una de las 12 acciones clave determinadas por la Comisión en su Comunicación sobre el Acta del Mercado Único¹⁵.
- (5) La Comisión se ha comprometido a integrar la lucha contra el cambio climático en los programas de gasto de la Unión y a dedicar el 20 % del presupuesto de la UE a objetivos relacionados con el clima. Es importante garantizar que en la preparación, diseño y ejecución de los proyectos de interés común se fomente la adaptación al cambio climático y la mitigación del mismo, así como la prevención y gestión de riesgos. Las inversiones en infraestructura cubiertas por el presente Reglamento deben contribuir a fomentar la transición hacia una economía y una sociedad hipocarbónicas y resilientes frente al cambio climático y a las catástrofes.
- (6) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 8 de junio de 2011 «Invertir en el futuro: un nuevo marco financiero plurianual (MFP) para una Europa competitiva, sostenible e integradora» hizo hincapié en la importancia de garantizar la rápida ejecución de la Agenda Digital de la Unión y de continuar los esfuerzos para alcanzar de aquí a 2020 los objetivos de hacer el acceso a la internet de alta velocidad accesible a todos los ciudadanos de la Unión, también en las regiones menos desarrolladas.¹⁶ El Parlamento subrayó asimismo que la inversión en infraestructuras de transporte eficaces era fundamental para la defensa de la competitividad de Europa y para abrir el camino a un crecimiento económico a largo plazo con posterioridad a la crisis, y que la red transeuropea de transporte (RTE-T) era vital para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y para proporcionar un importante valor añadido europeo. El Parlamento declaró su firme convicción de que la RTE-T debe ser por tanto una prioridad fundamental del próximo MFP, que también debe prever un aumento de los fondos para la RTE-T. Además, el Parlamento hizo hincapié en la necesidad de maximizar el impacto de la financiación concedida por la Unión y las posibilidades ofrecidas por el Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales y por los instrumentos financieros para financiar proyectos europeos fundamentales de infraestructuras energéticas prioritarias, nacionales y transfronterizas, y enfatizó asimismo la necesidad de asignar fondos sustanciales del presupuesto de la Unión a instrumentos financieros en este campo.
- (7) El 28 de marzo de 2011, la Comisión adoptó el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹⁷. El Libro Blanco persigue la reducción en al menos el 60 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte de aquí a 2050, en relación con los niveles de 1990. En lo que se refiere a la infraestructura, el Libro Blanco tiene por objetivo la realización de aquí a 2030 de la «red principal» multimodal de la RTE-T en todo el territorio de la Unión. El Libro Blanco tiene también por objeto optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético. Para ello establece los siguientes objetivos principales de la política de la RTE-T: la transferencia hacia otros modos de transporte del 30 % de las mercancías transportadas por carretera en distancias superiores a 300 km de aquí a 2030, y de más del 50 % de aquí a 2050; la triplicación de la longitud de la red de ferrocarril de alta velocidad existente de aquí a 2030, y la

¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Acta del Mercado Único Doce prioridades para estimular el crecimiento y reforzar la confianza "Juntos por un nuevo crecimiento"», 13.4.2011, COM(2011) 206 final.

¹⁶ Resolución del Parlamento Europeo (2010/2211/INI).

¹⁷ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte (COM(2011) 144).

transferencia al ferrocarril de la mayoría del transporte de pasajeros de media distancia de aquí a 2050; también de aquí a 2050, todos los aeropuertos de la red principal deberán estar conectados a la red ferroviaria; y todos los puertos marítimos a la red ferroviaria de mercancías y, en la medida de lo posible, al sistema de vías navegables interiores.

- (8) En su Resolución de 6 de julio de 2010 sobre un futuro sostenible para el transporte¹⁸, el Parlamento Europeo subrayó que una política de transportes eficiente requería un marco financiero adecuado para los desafíos que debe afrontar y que, a tal fin, deben aumentarse los recursos actuales para el transporte y la movilidad; el Parlamento consideró asimismo necesaria la creación de un mecanismo para coordinar la utilización de distintas fuentes de financiación de los transportes, los fondos existentes en el marco de la política de cohesión, la colaboración público-privada (CPP) u otros instrumentos financieros, como las garantías.
- (9) En sus conclusiones de 11 de junio de 2009 sobre la revisión de la política de RTE-T¹⁹, el Consejo de Transportes, Telecomunicaciones y Energía reafirmó la necesidad de continuar invirtiendo en infraestructura de transporte para asegurar el desarrollo adecuado de la RTE-T en todos los modos de transporte de tal forma que ésta sirva de base para el mercado interior y la competitividad, la cohesión económica, social y territorial de la Unión y su conexión con los países vecinos, centrandó toda intervención en el valor añadido europeo. El Consejo subrayó la necesidad de que la Comunidad ponga a disposición los recursos financieros necesarios para estimular la inversión en proyectos de la RTE-T y, en particular, la necesidad de reconciliar un apoyo financiero adecuado con cargo al presupuesto de la RTE-T a los proyectos prioritarios que contienen tramos transfronterizos relevantes y cuya ejecución vaya a prolongarse más allá de 2013 con las limitaciones institucionales del marco de programación financiera. En opinión del Consejo, en este contexto y siempre que sea adecuado, deberán continuar desarrollándose y apoyándose estrategias de colaboración público-privada.
- (10) Atendiendo a los objetivos establecidos en el Libro Blanco, las orientaciones para la RTE-T establecidas en el Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ...²⁰ determinan la infraestructura de la red transeuropea de transporte, especifican los requisitos que ésta deberá cumplir y dictan las medidas para su implementación. Las orientaciones prevén en particular la finalización de la red principal a más tardar en 2030.
- (11) Atendiendo al análisis de los planes de infraestructura de transporte de los Estados miembros, la Comisión calcula que las necesidades de inversión en transporte ascienden a 500 000 millones EUR en la totalidad de la red RTE-T para el período 2014-2020, de los cuales se calcula que será necesario invertir 250 000 millones EUR en la red principal de la RTE-T. Habida cuenta de los recursos disponibles a nivel de la Unión, para obtener el efecto deseado es necesario concentrarse en la parte de mayor valor añadido europeo. Por consiguiente, la ayuda debe centrarse en la red central (especialmente, en los corredores de la red central) y en los proyectos de interés común en el campo de los sistemas de gestión del tráfico (en particular los sistemas de gestión del tránsito aéreo derivados del SESAR que requieren recursos presupuestarios de la Unión del orden de 3 000 millones EUR).

¹⁸ Resolución del Parlamento Europeo (2009/2096/INI).

¹⁹ Documento del Consejo 10850/09.

²⁰ DO L ..., p

- (12) En el marco de la revisión de la política de la RTE-T puesta en marcha en febrero de 2009, se procedió a crear un grupo de expertos específico para prestar apoyo a la Comisión y estudiar la problemática de la estrategia de financiación y las perspectivas financieras para la RTE-T. El Grupo de Expertos nº 5 aprovechó la experiencia de expertos externos de varios campos: gestores de infraestructura, planificadores de infraestructura, representantes nacionales, regionales y locales, expertos medioambientales, universidades y representantes del sector privado. El informe final del Grupo de Expertos nº 5²¹ adoptado en julio de 2010 contiene 40 recomendaciones, algunas de las cuales han sido tenidas en cuenta en la presente propuesta.
- (13) La experiencia con el marco financiero actual demuestra que muchos de los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión se enfrentan a dificultades significativas para elaborar y ejecutar proyectos transfronterizos de infraestructura de transporte complejos de alto valor añadido para la Unión. Por consiguiente, para ayudar a la conclusión de los proyectos en el sector de los transportes, en particular los proyectos transfronterizos de alto valor añadido europeo, parte de la dotación del Fondo de Cohesión (10 000 millones EUR²²) debe transferirse para financiar proyectos en la red principal de transporte en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a través del Mecanismo «Conectar Europa». La Comisión debe ayudar a los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a elaborar una cartera adecuada de proyectos a fin de dar la máxima prioridad a las asignaciones nacionales del Fondo de Cohesión.
- (14) En la Comunicación sobre «Las prioridades de la infraestructura energética a partir de 2020 – Esquema para una red de energía europea integrada», adoptada en noviembre de 2010²³, la Comisión señalaba un número limitado de corredores prioritarios, que eran necesarios para permitir a la Unión alcanzar sus ambiciosos objetivos en materia de energía y cambio climático de aquí a 2020, que consisten en finalizar el mercado interior de la energía, garantizar la seguridad de abastecimiento, permitir la integración de las fuentes de energía renovables, y preparar las redes para una mayor descarbonización de la red energética más allá de 2020.
- (15) Para modernizar y extender las infraestructuras energéticas de Europa y realizar las interconexiones de las redes en las fronteras para alcanzar los objetivos de la política energética y climática de la Unión en cuanto a competitividad, sostenibilidad y seguridad de abastecimiento de forma rentable son necesarias grandes inversiones. Las necesidades de inversión en infraestructura energética hasta 2020 calculadas ascienden a un billón EUR, de los que cerca de 200 000 millones son para infraestructuras de transporte y almacenamiento de gas y electricidad consideradas de importancia europea. Entre los proyectos de relevancia europea, se corre el riesgo de que inversiones de aproximadamente 100 000 millones EUR se malogren debido a obstáculos directamente relacionados con la concesión de permisos, la reglamentación, y la financiación.
- (16) La urgencia de construir la infraestructura de energía del futuro y el aumento significativo de los volúmenes de inversión en comparación con las tendencias del pasado exigen un cambio decisivo de la forma en que se apoya la infraestructura energética a nivel de la UE. En sus

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

²² En precios de 2011.

²³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Las prioridades de la infraestructura energética a partir de 2020 – Esquema para una red de energía europea integrada», 17.11.2010, COM(2010) 677 final).

conclusiones²⁴, el Consejo de Transportes, Telecomunicaciones y Energía de 28 de febrero de 2011 refrendó el carácter prioritario para Europa de los corredores de energía.

- (17) El 4 de febrero de 2011, el Consejo Europeo²⁵ instó a la Comisión a simplificar y mejorar los procedimientos de autorización y a promover un marco reglamentario capaz de atraer la inversión. El Consejo Europeo subrayó que el grueso de la inversión tendría que proceder del mercado, que recuperaría los costes mediante tarifas. El Consejo reconoció que era necesaria financiación pública para aquellos proyectos que, siendo imprescindibles desde la perspectiva de la seguridad de abastecimiento o de la solidaridad, no consiguen atraer financiación en el mercado.
- (18) El Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea]²⁶ define las prioridades de infraestructura energética transeuropea que deben implementarse de aquí a 2020 para cumplir los objetivos de la Unión en materia de política energética y climática; establece reglas para determinar los proyectos de interés común necesarios para llevar a cabo estas prioridades, e introduce medidas en el campo de la concesión de permisos, la participación y regulación pública para acelerar y/o facilitar la ejecución de estos proyectos, incluidos los criterios generales de idoneidad que deben cumplir para recibir ayuda financiera de la Unión.
- (19) Las telecomunicaciones se están convirtiendo cada vez más en infraestructuras basadas en internet en las que las redes de banda ancha y los servicios digitales se encuentran estrechamente interrelacionados. Internet se está convirtiendo en la plataforma dominante para la comunicación, la oferta de servicios y la actividad empresarial. Por consiguiente, la disponibilidad transeuropea de acceso rápido a internet y a los servicios digitales es esencial para el crecimiento económico y el mercado único.
- (20) Las redes de fibra óptica de internet modernas constituyen una infraestructura crucial para el futuro en términos de conectividad de las empresas europeas, en particular las PYME, que pretendan utilizar la computación en nube para aumentar su rentabilidad.
- (21) La Estrategia Europa 2020²⁷ exige la implementación de la Agenda Digital para Europa²⁸ que, entre otras cosas, establece un marco jurídico estable para estimular las inversiones en una infraestructura de internet de alta velocidad abierta y competitiva y en los servicios relacionados. El Consejo Europeo de junio de 2010 refrendó la Agenda Digital para Europa e invitó a todas las instituciones a comprometerse en su plena aplicación²⁹.
- (22) El 31 de mayo de 2010, el Consejo concluyó que Europa debe invertir los recursos necesarios en el desarrollo de un mercado único digital basado en un acceso a internet y unas aplicaciones interoperativas rápidas y ultrarrápidas y reconoció que la inversión eficiente y competitiva en

²⁴ Documento del Consejo 6950/11

²⁵ EUCO 2/1/11

²⁶ DO L ..., p

²⁷ COM(2010) 2020 final, de 3.3.2010.

²⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – «Una Agenda Digital para Europa», 26.8.2010, (COM(2010) 245 final/2).

²⁹ Conclusiones del Consejo Europeo sobre una nueva estrategia europea para el crecimiento y el empleo – Finalizar y aplicar la Estrategia Europa 2020, 17 de junio de 2010.

las redes de banda ancha de la próxima generación sería importante para la innovación, la elección del consumidor y para la competitividad de la Unión y podría proporcionar una mayor calidad de vida mediante una mejor atención sanitaria, transportes más seguros, nuevas oportunidades en materia de medios de comunicación y un acceso más fácil a los bienes y servicios, en particular en contextos transfronterizos³⁰.

- (23) Los incentivos privados a la inversión en las redes de banda ancha ultrarrápidas parecen inferiores a los beneficios para la sociedad en conjunto. Las necesidades de inversión para lograr el objetivo de la Agenda Digital de ofrecer acceso rápido a internet a todos los ciudadanos y empresas de Europa están estimadas en 270 000 millones EUR. No obstante, a falta de una intervención de la Unión, se prevé que la inversión del sector privado no supere los 50 000 millones EUR en el período hasta 2020. El notorio déficit de inversión resultante constituye un importante obstáculo a la oferta de infraestructura cuando, al mismo tiempo, el Mercado Único Digital descansa sobre el supuesto de que todos los ciudadanos estén conectados a través de la infraestructura del futuro.
- (24) Es necesario desarrollar redes fuertes y coherente a escala de la UE para la realización por vía digital de acciones para el bien público en las que participen tanto agentes del sector público como de la sociedad civil a los niveles nacional y regional, y a tal fin es esencial garantizar la financiación europea estructurada de los costes del diseño del sistema y del software, así como el mantenimiento de un concentrador resistente para esas redes, dejando solo los costes internos de cada país a cargo de los presupuestos de los operadores nacionales.
- (25) Son necesarios varios métodos de ejecución que exigen porcentajes de financiación diferentes para aumentar la eficiencia y el impacto de la ayuda financiera de la Unión, para fomentar la inversión privada, y para responder a los requisitos específicos de cada proyecto.
- (26) En el ámbito de las telecomunicaciones, ciertas plataformas de servicios básicos que garantizan la interoperabilidad europea precisarán un porcentaje de financiación más elevado por parte de la Unión, sobre todo en la fase inicial, sin perjuicio del principio de cofinanciación.
- (27) Para garantizar la interoperabilidad transfronteriza en la implementación de los proyectos de infraestructuras de gran escala, en particular a nivel de los servicios básicos, pueden ser necesarios la contratación pública y la instalación simultáneas por parte de la Comisión, los Estados miembros y/o sus beneficiarios. En tales casos, la ayuda financiera de la Unión puede tener que ser asignada a contratos públicos ejecutados por proveedores de infraestructuras de los Estados miembros, o bien en su propio nombre, o bien en colaboración con la Comisión. Las disposiciones también permiten el recurso a múltiples proveedores que pudiera ser necesario, entre otras razones, para la resolución de aspectos lingüísticos, para garantizar la seguridad de suministro y/o para implementar en la red las redundancias necesarias para eliminar el tiempo de inactividad de la infraestructura de la red que pudiera estar causada por un fallo en un único punto.
- (28) Los servicios genéricos en ámbitos de interés público (como los servicios básicos) se ven afectados frecuentemente por un grado elevado de deficiencias del mercado. En efecto, los ámbitos que se deben financiar están relacionados con la prestación de servicios públicos (el

³⁰ Conclusiones del 3017 Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía, Bruselas, 31 de mayo de 2010.

despliegue a gran escala y la interoperabilidad de los sistemas en línea en los campos de la salud, la identidad, y la contratación) que, por definición, no son comerciales en la fase inicial. Además, si solo se financiaran los servicios básicos, el problema sería crear los incentivos adecuados a nivel de los Estados miembros y las regiones para implantar efectivamente servicios de interés público: esto se debe en particular a la falta de incentivos a nivel nacional para conectar las redes nacionales a las redes básicas (lo que implica desarrollar las condiciones para la interoperabilidad y los servicios transfronterizos), así como el hecho de que los inversores privados no asegurarían por sí solos el despliegue de servicios en marcos interoperables.

- (29) Las orientaciones para las redes digitales establecidas en el Reglamento (UE) n° XXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ...³¹ [orientaciones INFISO] definen el proceso y los criterios de financiación, y también las distintas categorías de inversiones.
- (30) Horizonte 2020 -el futuro programa marco de investigación e innovación- se centrará, entre otras cosas, en dar respuesta a los retos sociales (por ejemplo, transportes inteligentes, ecológicos e integrados, energía segura, limpia y eficiente, y salud, administración pública y desarrollo sostenible basados en las tecnologías de la información y las comunicaciones), para responder directamente a los desafíos identificados en la Estrategia Europa 2020 mediante el apoyo a actividades que cubren todo el espectro que va desde la investigación hasta el mercado. El Programa Horizonte 2020 apoyará todas las fases de la cadena de innovación, especialmente las actividades más próximas del mercado, incluidos los instrumentos financieros innovadores. Con el fin de lograr un mayor impacto sobre la financiación de la Unión y garantizar la coherencia, el Mecanismo «Conectar Europa» desarrollará sinergias estrechas con el Programa Horizonte 2020.
- (31) La Unión Europea y la mayoría de los Estados miembros son partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, mientras que los Estados miembros restantes han iniciado el proceso de ratificación. Es importante que, en la ejecución de los proyectos pertinentes y en sus especificaciones, la accesibilidad para las personas con discapacidad a la que hace referencia el artículo 9 de la Convención, sea tomada en cuenta.
- (32) Los instrumentos financieros que se deberán aplicar al amparo del presente Reglamento deben reflejar las normas establecidas en el título VIII del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero] y el Acto Delegado y ajustarse a las normas de mejores prácticas aplicables a los instrumentos financieros³².
- (33) Las medidas fiscales en muchos Estados miembros llevarán, si no lo han hecho ya, a las autoridades públicas a reevaluar sus programas de inversión en infraestructuras. En este contexto, la colaboración público-privada se ha considerado un medio eficaz para ejecutar los proyectos de infraestructura, garantizando el logro de objetivos políticos como la lucha contra el cambio climático, el fomento de las fuentes de energía alternativas, así como de la eficiencia en el uso de la energía y los recursos, el apoyo al transporte sostenible y el despliegue de redes de banda ancha. La Comisión, en su Comunicación de 19 de noviembre de 2009 sobre la

³¹ DO L ..., p

³² COM(2011) xxx, Marco para la próxima generación de instrumentos financieros.

colaboración público-privada³³, se comprometió a mejorar el acceso a la financiación para la CPP mediante la ampliación del ámbito de los instrumentos financieros existentes.

- (34) A pesar de que el grueso de la inversión en el marco de la Estrategia Europa 2020 se puede obtener de los mercados y mediante medidas reglamentarias, el reto de la financiación requiere intervenciones públicas y ayuda de la Unión a través de subvenciones e instrumentos financieros innovadores. Deben utilizarse instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas del mercado, de acuerdo con los objetivos del Mecanismo «Conectar Europa», sin excluir la financiación privada. Antes de decidir utilizar instrumentos financieros, la Comisión debe efectuar evaluaciones ex ante de estos instrumentos.
- (35) La Revisión Presupuestaria³⁴ puso de relieve que la norma en el caso de los proyectos con potencial comercial a largo plazo debe ser el uso de fondos de la Unión en colaboración con los sectores financiero y bancario, especialmente el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y las instituciones financieras públicas de los Estados miembros, pero también con otras instituciones financieras internacionales y el sector financiero privado.
- (36) En la Estrategia Europa 2020, la Comisión se comprometió a movilizar instrumentos financieros de la Unión como parte de una estrategia de financiación coherente que reúna fondos de la Unión y fondos nacionales, públicos y privados para infraestructuras. El razonamiento que sustenta esta decisión es que, en muchos casos, resulta más eficiente afrontar las situaciones de inversión insuficiente y las imperfecciones del mercado mediante instrumentos financieros que mediante subvenciones.
- (37) El Mecanismo «Conectar Europa» debe proponer instrumentos financieros para promover la participación sustancial de inversores e instituciones financieras del sector privado en la inversión en infraestructura. Para que sean suficientemente interesantes para el sector privado, los instrumentos financieros deben diseñarse e implementarse siguiendo criterios de simplificación y reducción de la carga administrativa y dotándolos de la suficiente flexibilidad para que puedan responder a necesidades de financiación variadas. El diseño de estos instrumentos debe inspirarse en la experiencia obtenida con la implementación de los instrumentos financieros del Marco Financiero Plurianual de 2007-2013 tales como el instrumento de garantía de préstamos para los proyectos de la RTE-T, el instrumento de capital-riesgo, y el Fondo Europeo 2020 para la Energía, el Cambio Climático y las Infraestructuras (el «Fondo Marguerite»).
- (38) Si bien la mayoría de los instrumentos financieros deben ser comunes a todos los sectores, algunos pueden ser específicos para sectores determinados. Los servicios de la Comisión estiman que, si bien el apoyo financiero para la banda ancha estará constituido principalmente por instrumentos financieros, en lo que se refiere al transporte y a la energía el volumen de los recursos presupuestarios de la Unión necesarios para los instrumentos financieros no debe ser superior a 2 000 millones y 1 000 millones EUR, respectivamente.

³³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones - Movilizar las inversiones públicas y privadas con vistas a la recuperación y el cambio estructural a largo plazo: desarrollo de la colaboración público-privada (CPP)”, COM(2009) 615 final.

³⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social, el Comité de las Regiones y los Parlamentos Nacionales – Revisión del presupuesto de la UE, 19.10.2010, COM(2010) 700 final.

- (39) Para garantizar la diversificación sectorial de los beneficiarios de los instrumentos financieros y para alentar la diversificación geográfica gradual por los diversos Estados miembros, la Comisión, en colaboración con el BEI, a través de iniciativas conjuntas como el Centro Europeo Experto en Colaboración Público-Privada (EPEC) y Jaspers, deben dar apoyo a los Estados miembros en la elaboración de una cartera adecuada de proyectos que puedan ser considerados para financiación.
- (40) En relación con las condiciones para los instrumentos financieros, podrían resultar necesarios requisitos adicionales en los programas de trabajo, por ejemplo, para garantizar unos mercados competitivos con vistas al desarrollo de las políticas de la Unión, los avances tecnológicos y otros factores que pudieran resultar pertinentes.
- (41) Conviene que la programación plurianual de la ayuda a través del Mecanismo se oriente hacia el apoyo a las prioridades de la Unión garantizando la disponibilidad de los recursos financieros necesarios, así como la coherencia y continuidad de la acción conjunta de la Unión y los Estados miembros. En relación con las propuestas presentadas después de la ejecución del primer programa de trabajo plurianual en el sector del transporte, la admisibilidad de los costes deberá empezar el 1 de enero de 2014 para garantizar la continuidad de los proyectos ya abarcados por el Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía³⁵.
- (42) Debido al abultado presupuesto necesario para la ejecución de algunos proyectos de infraestructuras, deberá preverse la posibilidad de dividir en plazos anuales los compromisos presupuestarios relativos a la ayuda financiera para algunas acciones.
- (43) Conviene que las evaluaciones intermedia y ex-post sean efectuadas por la Comisión a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto en los objetivos generales del Mecanismo y en las prioridades de la Estrategia Europa 2020.
- (44) Atendiendo a las orientaciones sectoriales específicas propuestas en Reglamentos distintos, se ha elaborado una lista de las áreas prioritarias en las que será de aplicación el presente Reglamento que debe adjuntarse en el anexo. A fin de tener en cuenta los posibles cambios en las prioridades políticas y en las capacidades tecnológicas, así como en los flujos de tráfico, la facultad de adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en lo relativo a la adopción de modificaciones del anexo. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (45) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a los programas de trabajo plurianuales y anuales. Es preciso que la Comisión ejerza dichas competencias de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las

³⁵ DO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión³⁶.

- (46) El Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995³⁷, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, y el Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, deben por tanto derogarse.
- (47) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, incluidas la prevención, la detección y la investigación de irregularidades, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, las sanciones.
- (48) Algunos de los proyectos de infraestructura de interés para la Unión tendrán que establecer conexiones con los países vecinos, candidatos a la adhesión, y otros países terceros, y atravesar su territorio. El Mecanismo «Conectar Europa» deberá ofrecer medios simplificados de conectar y financiar estas infraestructuras para garantizar la coherencia entre los instrumentos internos y externos del presupuesto de la Unión.
- (49) Atendiendo a que los objetivos de la acción prevista y, en particular, el desarrollo y la financiación coordinadas de la red transeuropea de transporte, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, dada la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta 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 también enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

³⁶ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

³⁷ DO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

TÍTULO I

DISPOSICIONES COMUNES

CAPÍTULO I

EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA»

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el Mecanismo «Conectar Europa» y determina las condiciones, métodos y procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas a fin de apoyar proyectos en el campo de las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las siguientes definiciones:

- (1) «proyecto de interés común»: proyecto identificado en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa] [Orientaciones para la RTE-T]³⁸, el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa] [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea]³⁹, o el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFOS] del Parlamento Europeo y del Consejo de ... [a completar después de adoptado, mencionando la fecha de adopción y la denominación completa]⁴⁰;
- (2) «tramo transfronterizo»: tramo que garantiza la continuidad de un proyecto de interés común entre al menos dos Estados miembros, o entre un Estado miembro y un país vecino;
- (3) «trabajos»: según el caso, la adquisición, suministro y despliegue de componentes, sistemas y servicios, incluido el software, la realización de trabajos de desarrollo, construcción e instalación relacionados con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto;
- (4) «estudios»: actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, incluidos los estudios preliminares, de viabilidad, de evaluación, de prueba y de validación, incluso en forma de software, así como cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar un proyecto y la toma de decisiones respecto a su

³⁸ DO L ..., p

³⁹ DO L ..., p

⁴⁰ DO L ..., p

financiación, como las acciones de reconocimiento de los emplazamientos afectados y la preparación del plan financiero;

- (5) «acciones de apoyo al programa»: medidas de acompañamiento necesarias para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» y orientaciones sectoriales, como servicios (en particular de asistencia técnica), así como actividades preparatorias, de viabilidad, coordinación, supervisión, control, auditoría y evaluación directamente necesarias para la gestión del Programa y el logro de sus objetivos, y en particular, estudios, reuniones, información, cartografía de infraestructuras, hermanamientos, acciones de difusión, concienciación, y comunicación, los gastos relacionados con las redes de TI centradas en el intercambio de información, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa que puedan resultar necesarios para la gestión de este Mecanismo o la aplicación de las orientaciones específicas para cada sector;
- (6) «acción»: cualquier actividad que sea necesaria para implementar un proyecto de interés común y que sea independiente financiera, técnica, o cronológicamente;
- (7) «costes financiables»: término de idéntico significado que el definido en el Reglamento (CE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero];
- (8) «beneficiario»: Estado miembro, organización internacional, empresa u organismo público o privado seleccionado para recibir ayuda financiera en virtud del presente Reglamento y según las modalidades especificadas en cada programa de trabajo;
- (9) «organismo de ejecución»: empresa u organismo público o privado designado por un beneficiario, cuando este último sea un Estado miembro o una organización internacional, para ejecutar la acción; esta designación será decidida por el beneficiario bajo su propia responsabilidad y, si exige la adjudicación de un contrato público, de conformidad con las normas de contratación pública;
- (10) «red principal»: infraestructura de transporte determinada con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 (Orientaciones de la RTE-T);
- (11) «corredores de la red principal»: instrumento para facilitar la implementación coordinada de la red principal prevista en el capítulo IV del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 (Orientaciones de la RTE-T) y cuya lista figura en el anexo I del presente Reglamento;
- (12) «cuello de botella»: barrera física que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia; dicha barrera se puede absorber mediante nuevas infraestructuras como puentes o túneles que resuelvan problemas como, por ejemplo, pendientes, radios de curva o gálibos; la necesidad de acondicionar infraestructura existente no se considerará un cuello de botella;
- (13) «prioridad»: cualquiera de las prioridades 1 a 8 y 10 a 12 en materia de infraestructura energética designadas en el anexo I del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];
- (14) «infraestructura energética»: la infraestructura definida en el artículo 2 del Reglamento UE n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];

- (15) «redes de banda ancha»: redes de acceso alámbricas o inalámbricas (incluidas las satelitales), la infraestructura auxiliar y las redes nodales capaces de ofrecer conectividad a una velocidad muy elevada, tal y como están definidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (16) «infraestructuras de servicios digitales»: los servicios de red que se entregan por vía electrónica, habitualmente a través de internet, suministran servicios interoperables, transeuropeos de interés público y que tienen un carácter capacitador para los ciudadanos, las empresas y/o las administraciones públicas, definidas de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (17) «plataformas centrales de servicios»: los servicios identificados en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (18) «servicios genéricos»: servicios determinados en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (19) «funcionamiento y mantenimiento de servicios»: garantía de continuidad del funcionamiento de determinadas infraestructuras de servicios digitales, conforme a la definición más detallada que figura en el anexo del Reglamento UE n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO];
- (20) «autoridades nacionales de reglamentación»: los organismos definidos en el artículo 2 de la Directiva 2002/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (la «Directiva marco»)⁴¹;

Artículo 3
Objetivos generales

El Mecanismo «Conectar Europa» permitirá la preparación y ejecución de proyectos de interés común en el marco de la política de las redes transeuropeas en los sectores de la energía, los transportes y las telecomunicaciones. En particular, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará la ejecución de proyectos de desarrollo y construcción de infraestructura nueva o de mejora de infraestructura existente en los campos de los transportes, la energía y las telecomunicaciones. A este fin, el Mecanismo «Conectar Europa» perseguirá los siguientes objetivos:

- (a) Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo mediante el desarrollo de redes transeuropeas de altas prestaciones, beneficiando así a toda la Unión Europea en términos de competitividad y cohesión económica, social y territorial dentro del mercado único y creando un entorno más propicio a la inversión privada y pública gracias a una combinación de instrumentos financieros y apoyo directo de la Unión, y explorando las sinergias entre los distintos sectores. La consecución de este objetivo se medirá por el volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común, en particular los realizados a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento.

⁴¹ DO L 108 de 24.4.2002, p. 33.

- (b) Permitir a la Unión lograr sus objetivos de reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero⁴², de aumento del 20% de la eficiencia energética y de incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, garantizando al mismo tiempo una mayor solidaridad entre los Estados miembros.

Artículo 4

Objetivos sectoriales específicos

1. Además de los objetivos generales establecidos en el artículo 3, el Mecanismo «Conectar Europa» deberá contribuir a la consecución de los objetivos específicos sectoriales siguientes:
 - (a) En el ámbito del transporte, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el artículo 4 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T]:
 - (i) Eliminar los cuellos de botella y construir los enlaces pendientes. La consecución de este objetivo se medirá por el número de conexiones transfronterizas nuevas o mejoradas y de cuellos de botella eliminados en las vías de transporte que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».
 - (ii) Garantizar transportes sostenibles y eficientes a largo plazo. La consecución de este objetivo se medirá por la longitud de la red ferroviaria convencional y la red ferroviaria de alta velocidad en la UE-27.
 - (iii) Optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte. La consecución de este objetivo se medirá por el número de puertos y aeropuertos conectados a la red ferroviaria.
 - (b) En el ámbito de la energía, el Mecanismo «Conectar Europa» apoyará proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el Reglamento (UE) n° XXX/2012:
 - i) Promover la mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes eléctrica y de gas a través de las fronteras, velando también por que ningún Estado miembro quede aislado de la red europea. La consecución de este objetivo se medirá por el número de proyectos que conecten efectivamente las redes de los Estados miembros y que eliminen los cuellos de botella internos.
 - ii) Reforzar la seguridad de abastecimiento de la Unión. La consecución de este objetivo se medirá por la evolución de la robustez y seguridad del sistema y de las operaciones en él realizadas, así como por el número de proyectos que permitan diversificar las fuentes, los países y las vías de suministro.
 - iii) Contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, en particular promoviendo la integración de la energía de fuentes renovables en la red

⁴² El 30 % si las condiciones son las adecuadas.

de transporte y el desarrollo de redes de dióxido de carbono. La consecución de este objetivo se medirá por el volumen de energías renovables transportadas desde la producción hasta los grandes centros de consumo e instalaciones de almacenamiento y por el volumen total de emisiones de CO₂ evitadas gracias a la construcción de proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

- (c) En el ámbito de las telecomunicaciones, el Mecanismo «Conectar Europa» preverá acciones destinadas a apoyar proyectos de interés común que persigan los siguientes objetivos, especificados en mayor detalle en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO]:
- i) Acelerar el despliegue de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y su adopción, en particular por las pequeñas y medianas empresas (PYME). La consecución de este objetivo se medirá por el nivel de cobertura de las redes de banda ancha y ultrarrápidas de banda ancha y por el número de hogares abonados a conexiones de banda ancha de velocidad superior a 100 Mbps.
 - ii) Promover la interconexión y la interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a esas redes. La consecución de este objetivo se medirá por el porcentaje de ciudadanos y empresas que utilicen servicios públicos en línea y por la disponibilidad transfronteriza de esos servicios.

Artículo 5
Presupuesto

1. La dotación financiera para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» para el período de 2014 a 2020 será de 50 000 millones EUR⁴³. Este importe se repartirá entre los sectores mencionados en el artículo 3 de la forma siguiente.
 - a) transporte: 31 694 millones EUR, de los cuales 10 000 millones serán transferidos del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del presente Reglamento en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;
 - b) energía: 9 121 millones EUR;
 - c) telecomunicaciones: 9 185 millones EUR.
2. La dotación financiera del Mecanismo «Conectar Europa» podrá cubrir los gastos relacionados con las actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación que sean necesarias para la gestión del Programa y para el logro de sus objetivos, en particular estudios y reuniones de expertos, en la medida en que estén relacionados con los objetivos generales del presente Reglamento, los gastos relacionados con las redes de TI dedicadas al tratamiento y al intercambio de información, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa efectuados por la Comisión para la gestión del Programa.

⁴³ Cifras en precios constantes de 2011. Los importes correspondientes, expresados en precios corrientes, figuran en la ficha financiera legislativa.

La dotación financiera podrá también cubrir los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para asegurar la transición entre el Programa y las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº 680/2007⁴⁴. En caso necesario, podrán consignarse créditos en el presupuesto para cubrir gastos de este tipo después de 2020, a fin de permitir la gestión de las acciones que no hayan finalizado a 31 de diciembre de 2020.

3. Tras la evaluación intermedia prevista en el artículo 26, apartado 1, la Comisión podrá transferir créditos entre los sectores a partir de la asignación mencionada en el apartado 1, a excepción de los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión para financiar proyectos del sector del transporte en los Estados miembros que pueden optar a dicho Fondo.

CAPÍTULO II

FORMAS DE FINANCIACIÓN Y DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 6

Formas de ayuda financiera

1. El Mecanismo «Conectar Europa» se implementará mediante una o varias de las formas de ayuda financiera previstas por el Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], a saber, subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros.
2. La Comisión podrá confiar parte de la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» a los organismos establecidos en el artículo 55, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero].

Artículo 7

Condiciones para la concesión de asistencia financiera

1. Solamente podrán recibir ayuda financiera de la UE las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con los Reglamentos (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética] y (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones INFSO] y las acciones de apoyo al programa serán financiables con ayudas de la UE en forma de subvenciones, instrumentos financieros y contratos públicos.
2. En el ámbito del transporte, solamente las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T] y las acciones de apoyo al programa podrán recibir ayuda de la Unión en forma de contratos públicos e instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento. En forma de subvenciones, solamente podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento las acciones siguientes:

⁴⁴ Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía, DO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

- (a) acciones que implementen la red principal con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para las RTE-T], incluido el despliegue de nuevas tecnologías e innovación de conformidad con el artículo 39 del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (b) estudios para proyectos de interés común conforme a la definición del artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (c) acciones de apoyo a proyectos de interés común conforme a la definición del artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (d) acciones de apoyo a los sistemas de gestión del tráfico con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (e) acciones de apoyo a los servicios de transporte de mercancías con arreglo al artículo 38 del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
- (f) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente;
- (g) acciones de apoyo al programa.

Las acciones en el ámbito del transporte relativas a un tramo transfronterizo o parte del mismo podrán beneficiarse de ayuda financiera de la Unión si entre los Estados miembros interesados, o entre los Estados miembros y terceros países interesados, existe un acuerdo escrito para completar el tramo transfronterizo. En casos excepcionales, cuando un proyecto sea necesario para conectarse a la red de un Estado miembro vecino o de un tercer país, pero no atraviese de hecho la frontera, no se exigirá el acuerdo escrito mencionado.

La financiación a través de subvenciones para proyectos con fuentes de ingresos significativos procedentes de los usuarios estará disponible principalmente para la preparación de los proyectos, en particular la evaluación de la CPP.

3. En el ámbito de la energía, las condiciones específicas para que las acciones de realización de proyectos de interés común puedan recibir ayuda financiera de la Unión en forma de instrumentos financieros y subvenciones están establecidas en el artículo 15 del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética].
4. En el ámbito de las telecomunicaciones, todas las acciones de realización proyectos de interés común y las acciones de apoyo al programa que figuran en el anexo del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO] podrán recibir ayuda financiera de la Unión en forma de subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros en virtud del presente Reglamento.

CAPÍTULO III SUBVENCIONES

Artículo 8

Formas de subvención y costes subvencionables

1. Las subvenciones concedidas en virtud el presente Reglamento podrán revestir cualquiera de las formas previstas en el artículo XXX del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero].

Los programas de trabajo establecerán las formas de subvención que podrán utilizarse para financiar las acciones de que se trate.

2. Los gastos serán subvencionables a partir de la fecha de presentación de la solicitud de la ayuda. [Los gastos relativos a acciones que resulten de proyectos incluidos en el primer programa plurianual podrán ser subvencionables a partir del 1 de enero de 2014].
3. Solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común afecte al territorio de países terceros y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate.
4. El coste de los equipos y de las infraestructuras que sea considerado un gasto de capital por el beneficiario podrá ser subvencionable en su totalidad.
5. Los gastos relacionados con estudios sobre la protección del medio ambiente y sobre la conformidad con el acervo de la Unión podrán ser subvencionables.
6. Los gastos relacionados con la compra de terrenos se considerarán costes no subvencionables.
7. El IVA se considerará coste no subvencionable.
8. Las normas de subvencionabilidad de los costes realizados por los beneficiarios se aplicarán *mutatis mutandis* a los costes realizados por los organismos de ejecución.

Artículo 9

Condiciones de participación

1. Las propuestas podrán ser presentadas por uno o varios Estados miembros, organizaciones internacionales, empresas comunes, o empresas u organismos públicos o privados establecidos en un Estado miembro.
2. A tal efecto, las propuestas podrán ser presentadas por entidades que carezcan de personalidad jurídica con arreglo al Derecho nacional aplicable, siempre y cuando sus representantes tengan capacidad para contraer obligaciones jurídicas en nombre de las entidades y ofrezcan una garantía de protección de los intereses financieros de la Unión equivalente a la ofrecida por las personas jurídicas.
3. No serán admisibles las propuestas presentadas por personas físicas.

4. En los casos en que sea necesario para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común, podrán participar en acciones que contribuyan a los proyectos de interés común países terceros y entidades establecidas en un país tercero.

No podrán recibir financiación en virtud del presente Reglamento, salvo si eso fuera indispensable para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común.

Cuando ello sea necesario para llevar a cabo más eficazmente acciones pertinentes que contribuyan a proyectos de interés común en países terceros de conformidad con los Reglamentos (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética] y (UE) n° XXX/2012 [Orientaciones INFSO], la financiación concedida en virtud del presente Reglamento podrá agruparse con la financiación concedida en virtud de otros reglamentos pertinentes de la Unión. En tal caso, la Comisión podrá decidir, mediante un acto de ejecución, un conjunto único de normas de aplicación.

5. Todas las propuestas para las que se solicite una subvención deberán ir acompañadas del acuerdo de los Estados miembros afectados por la acción, salvo en el ámbito de las telecomunicaciones y en el del transporte en lo que respecta a la gestión del tráfico aéreo.
6. Los programas de trabajo plurianuales y anuales podrán prever normas específicas adicionales sobre la presentación de propuestas.

Artículo 10 *Porcentajes de financiación*

1. Salvo en los casos a que hace referencia el artículo XXX del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], las propuestas serán seleccionadas mediante convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 17.
2. En el ámbito del transporte:
 - (a) en lo que respecta a las subvenciones para estudios, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % de los costes subvencionables;
 - (b) en lo que respecta a las subvenciones para trabajos:
 - i) ferrocarriles y vías navegables interiores: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable; el porcentaje de financiación podrá ascender al 30 % en el caso de las acciones para resolver cuellos de botella; el porcentaje de financiación podrá ascender al 40% en el caso de las acciones relativas a tramos transfronterizos;
 - ii) conexiones de transportes terrestres con puertos y aeropuertos, acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente, así como desarrollo de puertos y plataformas multimodales: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;

- (c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:
 - i) Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS): la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50% del coste subvencionable;
 - ii) sistemas de gestión del tráfico, servicios de transporte de mercancías, áreas de estacionamiento protegidas en la red principal de carreteras, así como acciones de apoyo al desarrollo de las Autopistas del Mar: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;
- 3. En el ámbito de la energía:
 - (a) la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % del coste subvencionable de los estudios y/o trabajos;
 - (b) los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del 80% para las acciones que, sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 15, apartado 2, letra a) del Reglamento (UE) nº XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética], ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, que refuercen la solidaridad de la Unión, o propongan soluciones altamente innovadoras.
- 4. En el ámbito de las telecomunicaciones:
 - (a) acciones en el ámbito de las redes de banda ancha: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50% del coste subvencionable;
 - (b) acciones en el ámbito de los servicios genéricos: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 75% de los costes subvencionables;
 - (c) normalmente, las plataformas de servicios básicos se financiarán mediante contratos públicos; en casos excepcionales, podrán financiarse con una subvención que cubra hasta el 100 % de los costes subvencionables, sin perjuicio del principio de cofinanciación;
 - (d) acciones de apoyo al programa, incluida la cartografía de las infraestructuras, acciones de hermanamiento y de asistencia técnica: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 75% de los costes subvencionables.
- 5. Los porcentajes de financiación anteriormente mencionados se podrán incrementar en 10 puntos porcentuales para las acciones que presenten sinergias intersectoriales, cumplan objetivos de atenuación del cambio climático, aumenten la resiliencia frente al cambio climático, o reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero. Este incremento no se aplicará a los porcentajes de cofinanciación mencionados en el artículo 11.
- 6. El importe de la ayuda financiera concedida a las acciones seleccionadas se modulará sobre la base de un análisis de la relación coste-beneficio de cada proyecto, la disponibilidad de recursos presupuestarios y la necesidad de maximizar el efecto multiplicador de la financiación de la UE.

Artículo 11

Convocatorias específicas para los fondos transferidos del Fondo de Cohesión en el ámbito del transporte

1. En lo que respecta a los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión [Reglamento XXX, artículo XX] destinados a gasto en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, se publicarán convocatorias específicas para los proyectos de ejecución de la red principal exclusivamente en los Estados miembros que pueden solicitar financiación del Fondo de Cohesión.
2. Las normas aplicables al sector del transporte en virtud del presente Reglamento se aplicarán a estas convocatorias específicas. En la implementación de estas convocatorias, deberá darse la máxima prioridad posible a los proyectos que respeten las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión.
3. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, y en lo que se refiere a los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión [Reglamento (UE) n° XXX, artículo XX] para gasto en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, los porcentajes máximos de financiación serán los aplicables a los Fondos de Cohesión a que se hace referencia en el artículo 22 y en el artículo 110, apartado 3, del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Reglamento por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, que entran dentro del marco estratégico común, y por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1083/2006]⁴⁵ para las acciones siguientes:
 - (a) en lo que respecta a las subvenciones para estudios;
 - (b) en lo que respecta a las subvenciones para trabajos:
 - i) ferrocarriles y vías navegables interiores;
 - ii) acciones de apoyo a los tramos transfronterizos de carreteras;
 - iii) accesos terrestres a puertos y aeropuertos, desarrollo de plataformas multimodales y de puertos;
 - (c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:
 - i) Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS);
 - ii) sistemas de gestión del tráfico.

⁴⁵ COM(2011) 615 final.

Artículo 12
Anulación, reducción, suspensión y supresión de la subvención

1. La Comisión anulará, salvo en casos debidamente justificados, la ayuda financiera concedida a acciones que no se hayan iniciado en el plazo de un año tras la fecha de inicio de la acción establecida en las condiciones de concesión de la ayuda financiera.
2. La Comisión podrá suspender, reducir, recuperar o suprimir la ayuda financiera de conformidad con las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) n° XXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], en particular:
 - (a) en caso de irregularidad cometida en la ejecución de una acción con respecto a las disposiciones del Derecho de la Unión;
 - (b) en caso de incumplimiento de las condiciones de concesión de la subvención, en particular, si se ha introducido una modificación importante que afecte a la naturaleza de un proyecto o acción sin la aprobación de la Comisión;
 - (c) a raíz de una evaluación de la marcha del proyecto, en particular en caso de retrasos importantes en la ejecución de la acción;
3. La Comisión podrá exigir el reembolso de la ayuda financiera concedida si, en el plazo de dos años tras la fecha de finalización establecida en las condiciones de concesión de la ayuda, no se ha concluido la ejecución de la acción beneficiaria de la ayuda financiera.
4. Antes de tomar cualquiera de las decisiones previstas en los apartados 1, 2 y 3, la Comisión examinará el caso de que se trate e informará a los beneficiarios interesados a fin de que estos puedan presentar sus observaciones dentro de un plazo determinado.

CAPÍTULO IV **CONTRATACIÓN PÚBLICA**

Artículo 13
Contratación pública

1. Los procedimientos de contratación pública seguidos por la Comisión o por uno de los organismos a que hace referencia el artículo 6, apartado 2, en nombre propio o conjuntamente con los Estados miembros:
 - (a) podrán prever condiciones específicas, como el lugar de realización de las actividades contratadas, si están debidamente justificadas por los objetivos de las acciones y siempre que dichas condiciones no infrinjan los principios que rigen los contratos públicos;
 - (b) podrán autorizar la concesión múltiple de contratos dentro del mismo procedimiento («proveedores múltiples»).

2. En los casos debidamente justificados, y cuando así lo exija la realización práctica de las acciones, el apartado 1 podrá aplicarse asimismo a los procedimientos de contratación pública seguidos por los beneficiarios de las subvenciones.

CAPÍTULO V

INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Artículo 14

Tipos de instrumentos financieros

1. Los instrumentos financieros creados de conformidad con el título VIII del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], podrán utilizarse para facilitar el acceso a financiación por parte de las entidades que realicen acciones que contribuyan a proyectos de interés común tal y como se definen en los Reglamentos (UE) n° XXXX/2012, (UE) n° XXXX/2012 y (UE) n° XXXX/2012, y al logro de sus objetivos. Los instrumentos financieros se basarán en evaluaciones ex ante de las imperfecciones del mercado o de las situaciones de inversión subóptimas, así como de las necesidades de inversión.
2. Los instrumentos financieros creados en virtud del Reglamento (CE) n° 680/2007 podrán fusionarse, si procede, con los creados en el marco del Mecanismo «Conectar Europa».
3. Podrán utilizarse los siguientes instrumentos financieros:
 - a) instrumentos de capital tales como fondos de inversión centrados en la aportación de capital de riesgo para acciones que contribuyan a proyectos de interés común;
 - b) préstamos y/o garantías facilitados por instrumentos de riesgo compartido, tales como mecanismos de mejora crediticia de los bonos para la financiación de proyectos, emitidos por una institución financiera con cargo a sus recursos propios, con una contribución de la Unión a la provisión y/o dotación de capital;
 - c) cualquier otro instrumento financiero.

Artículo 15

Condiciones de concesión de ayuda financiera mediante instrumentos financieros

1. Las acciones apoyadas mediante instrumentos financieros se seleccionarán atendiendo al orden de recepción y procurarán una diversificación sectorial de conformidad con los artículos 3 y 4, así como una diversificación geográfica gradual entre todos los Estados miembros.
2. La Unión, cualquier Estado miembro y otros inversores podrán aportar ayuda financiera adicional además de las contribuciones recibidas a través de los instrumentos financieros, siempre que la Comisión acepte cualesquiera cambios de los criterios de admisibilidad de las acciones y/o de la estrategia de inversión del instrumento que puedan resultar necesarios a consecuencia de la contribución adicional.

3. Los instrumentos financieros tendrán por objeto preservar el valor de los activos proporcionados por el presupuesto de la Unión. Podrán generar una rentabilidad aceptable para cumplir los objetivos de otros socios o inversores.
4. Los instrumentos financieros se podrán combinar con subvenciones financiadas por el presupuesto de la Unión, incluso en virtud del presente Reglamento.
5. Los programas de trabajo podrán establecer condiciones adicionales según las necesidades específicas de los sectores.
6. De conformidad con el artículo 18, apartado 2, del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero], los ingresos y reembolsos procedentes de un instrumento financiero serán atribuidos a dicho instrumento financiero. En lo que se refiere a los instrumentos financieros ya establecidos en el anterior marco financiero plurianual para el período 2007-2013, los ingresos y reembolsos generados por operaciones iniciadas durante ese período se asignarán a los instrumentos financieros para el período 2014-2020.

Artículo 16
Acciones en países terceros

Las acciones realizadas en países terceros podrán beneficiarse del apoyo de los instrumentos financieros si eso fuera necesario para la ejecución de un proyecto de interés común.

CAPÍTULO VI **PROGRAMACIÓN, EJECUCIÓN Y CONTROL**

Artículo 17
Programas de trabajo plurianuales y anuales

1. La Comisión adoptará programas de trabajo plurianuales y anuales para cada sector. La Comisión podrá adoptar asimismo programas de trabajo plurianuales y anuales que abarquen más de un sector. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 24, apartado 2.
2. El programa plurianual de trabajo será objeto como mínimo de una revisión intermedia. En caso necesario, la Comisión revisará el programa plurianual de trabajo mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 24, apartado 2.
3. Se adoptará un programa de trabajo plurianual en el ámbito del transporte para los proyectos de interés común enumerados en la parte I del anexo del presente Reglamento.

El importe de la dotación financiera no podrá ser inferior al 80 % ni superior al 85 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a).

4. Los programas plurianuales de trabajo en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones constituirán una orientación estratégica en el campo de los proyectos de interés común y podrán incluir proyectos de interés común específicos.
5. En lo que se refiere a los proyectos de interés común no incluidos en el programa plurianual, se adoptarán programas de trabajo sectoriales anuales en los ámbitos del transporte, la energía y las telecomunicaciones.
6. De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1, a la hora de elaborar los programas de trabajo plurianuales y sectoriales anuales, la Comisión establecerá los criterios de selección y adjudicación con arreglo a los objetivos y prioridades establecidos:
 - a) para el transporte, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];
 - b) para la energía, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea];
 - c) para las telecomunicaciones, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO].
7. Los programas de trabajo se coordinarán a fin de aprovechar las sinergias entre el transporte, la energía y las telecomunicaciones, especialmente en ámbitos tales como las redes energéticas inteligentes, la movilidad eléctrica, los sistemas de transporte inteligentes y sostenibles, o los derechos de paso comunes. Podrán adoptarse convocatorias de propuestas multisectoriales.

Artículo 18
Tramos anuales

Los compromisos presupuestarios podrán fraccionarse en tramos anuales. En tal caso, cada año la Comisión comprometerá los distintos tramos anuales teniendo en cuenta el avance de las acciones que se beneficien de ayudas financieras, las necesidades previstas y las disponibilidades presupuestarias.

Se comunicará a los beneficiarios y a las instituciones financieras interesadas el calendario indicativo del compromiso de los distintos tramos anuales y, si es aplicable a los instrumentos financieros, a las instituciones financieras interesadas.

Artículo 19
Prórroga de los créditos anuales

Los créditos que no se hubieren utilizado al término del ejercicio en el que hubieren sido consignados serán automáticamente prorrogados hasta el término del ejercicio siguiente.

*[Artículo 20
Actos delegados*

De conformidad con el artículo 25, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para añadir elementos a las listas que figuran en el anexo, o para modificarlas.]

*Artículo 21
Responsabilidad de los beneficiarios y de los Estados miembros*

En el ámbito de sus responsabilidades respectivas y sin perjuicio de las obligaciones que correspondan a los beneficiarios en virtud de las condiciones que rigen las subvenciones, los beneficiarios y los Estados miembros harán todo lo posible para ejecutar los proyectos de interés común que se beneficien de ayuda financiera de la Unión concedida en virtud del presente Reglamento.

En lo que se refiere a los proyectos relacionados con los sectores de los transportes y la energía, los Estados miembros efectuarán un seguimiento técnico y un control financiero de las acciones en estrecha colaboración con la Comisión, y certificarán la veracidad y la conformidad de los gastos incurridos en relación con proyectos o partes de proyectos. Los Estados miembros podrán solicitar la participación de la Comisión con ocasión de inspecciones sobre el terreno.

En el ámbito de las telecomunicaciones en particular, las autoridades nacionales de reglamentación pondrán todo su empeño en garantizar la certidumbre jurídica y las condiciones de inversión que faciliten la ejecución de los proyectos que reciban ayuda financiera de la Unión en el marco del presente Reglamento.

Los Estados miembros informarán permanentemente a la Comisión, llegado el caso a través de los sistemas interactivos de información geográfica y técnica, que en el caso de la red transeuropea de transporte es el sistema TENtec, sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad, incluido el importe de la ayuda empleado en la consecución de los objetivos en materia de lucha contra el cambio climático.

*Artículo 22
Conformidad con las políticas y el Derecho de la Unión*

En el marco del presente Reglamento solamente se financiarán acciones conformes al Derecho y a las políticas pertinentes de la Unión.

*Artículo 23
Protección de los intereses financieros de la Unión*

1. La Comisión tomará las medidas adecuadas para que, cuando se implementen las acciones financiadas en el marco del presente Reglamento, los intereses financieros de la Unión Europea estén protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilícitas, mediante la realización de controles eficaces y, en caso de apreciación de irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades pagadas indebidamente y, llegado el caso, la imposición de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas tendrán la competencia de efectuar auditorías, documentales e in situ, de todos los beneficiarios de subvenciones, organismos de ejecución, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.
3. La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada a realizar controles e inspecciones in situ de los operadores económicos interesados directa o indirectamente en dicha financiación de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento del Consejo (Euratom, CE) nº 2185/96, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones in situ llevados a cabo por la Comisión con el fin de proteger los intereses financieros de las Comunidades Europeas frente al fraude y otras irregularidades⁴⁶ con vistas a establecer cualquier posible fraude, corrupción u otra actividad ilícita que afecte a los intereses financieros de la Unión en relación con un convenio o decisión de subvención o un contrato relativo a la financiación de la Unión.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, los acuerdos de cooperación con países terceros y con organizaciones internacionales y los convenios y decisiones de subvención y los contratos resultantes de la aplicación del presente Reglamento autorizarán expresamente a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a la OLAF a efectuar dichas auditorías, controles in situ e inspecciones.

TÍTULO II

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 24 *Comités*

1. La Comisión estará asistida por un Comité de Coordinación del Mecanismo. Dicho Comité se considerará comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
3. El comité asegurará una visión horizontal de los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 18 para garantizar la coherencia, así como la identificación y explotación de las sinergias entre los sectores.

Artículo 25 *Ejercicio de la delegación*

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Se otorga a la Comisión la competencia para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 20 por un período indeterminado tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

⁴⁶ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

3. La delegación de competencias a que se refiere el artículo 20 podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de la competencia que en ella se especifique. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior precisada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 20 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 26 *Evaluación*

1. A más tardar a mediados de 2018, la Comisión elaborará un informe de evaluación sobre la consecución de los objetivos de todas las medidas (en cuanto a resultados e incidencia), la eficiencia en la utilización de los recursos y su valor añadido europeo, con vistas a una decisión sobre la renovación, modificación o suspensión de las medidas.) La evaluación examinará además el margen de simplificación, la coherencia interna y externa, el mantenimiento de la pertinencia de todos los objetivos, así como la contribución de las medidas a las prioridades de la Unión en términos de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo. Tendrá en cuenta los resultados de las evaluaciones de la incidencia a largo plazo de las medidas anteriores.
2. La Comisión realizará una evaluación ex post en estrecha colaboración con los Estados miembros y los beneficiarios. La evaluación ex post examinará la eficacia y eficiencia del Mecanismo «Conectar Europa» y su impacto en la cohesión económica, social y territorial, así como su contribución a las prioridades de la Unión en materia de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo, y la magnitud y los resultados de la ayuda empleada en objetivos de lucha contra el cambio climático. El resultado de la evaluación ex post será un factor en la decisión sobre la posible renovación, modificación o suspensión de una medida subsiguiente.
3. Las evaluaciones tendrán en cuenta los progresos realizados frente a los indicadores de eficacia a que hacen referencia los artículos 3 y 4.
4. La Comisión comunicará las conclusiones de estas evaluaciones al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.
5. La Comisión y los Estados miembros, asistidos por los demás posibles beneficiarios, podrán proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos, así como del impacto de su ejecución, a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

6. La Comisión podrá solicitar al Estado miembro beneficiario afectado por un proyecto de interés común que presente una evaluación específica de las acciones y de los proyectos a ellas asociados financiados en el marco del presente Reglamento o, llegado el caso, que le proporcione la información y la asistencia necesarias para proceder a evaluarlos.

Artículo 27

Información, comunicación y publicidad

1. Los beneficiarios y, llegado el caso, los Estados miembros interesados garantizarán una publicidad adecuada de la ayuda concedida en virtud del presente Reglamento a fin de dar a conocer a la opinión pública el papel desempeñado por la Unión en la realización de los proyectos.
2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación sobre los proyectos y resultados del Mecanismo «Conectar Europa». Además, el presupuesto asignado a la comunicación en el marco del presente Reglamento también abarcará la comunicación institucional sobre las políticas prioritarias de la Unión⁴⁷.

Artículo 28

Disposiciones transitorias

El presente Reglamento no afectará a la continuación o modificación, incluida la supresión total o parcial, de los proyectos afectados, hasta su finalización, o de la ayuda concedida por la Comisión sobre la base de los Reglamentos (CE) n° 2236/95 y (CE) n° 680/2007, o de cualquier otra legislación que se aplique a dicha ayuda a 31 de diciembre de 2013, que, por ende, se aplicará a partir de esa fecha a las acciones afectadas hasta su conclusión.

Artículo 29

Derogación

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 28 del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n° 680/2007 queda derogado con efectos a partir del 1 de enero de 2014.

Artículo 30

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2014.

⁴⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Un presupuesto para Europa 2020, Parte II (Fichas sobre políticas), COM(2011) 500 final 29.6.2011, p. 7.

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

Hecho en [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

PARTE I: LISTA PRELIMINAR DE PROYECTOS DE LA RED PRINCIPAL EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE

a) Prioridades horizontales

| | |
|--|--|
| Gestión y servicios innovadores | <i>Cielo único europeo, SESAR</i> |
| Gestión y servicios innovadores | <i>Sistemas de gestión del tráfico viario, ferroviario y por vías navegables interiores (STI, ERTMS y SIF)</i> |
| Gestión y servicios innovadores | <i>Puertos y aeropuertos de la red principal</i> |

Corredores de la red principal

1. Corredor Adriático-Báltico

Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Varsovia – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Viena
Katowice – Žilina – Bratislava – Viena
Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venecia – Bolonia – Rávena

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|--|-----------------------------|--|
| Helsinki - Tallinn | Puertos, Autopistas del mar | accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales y sus accesos, autopistas del mar (incluida la capacidad de rompehielos) |
| Tallin - Riga - Kaunas - Varsovia | Ferrocarril | estudios detallados para una nueva línea de ancho UIC plenamente interoperable; inicio de las obras de la nueva línea antes de 2020; interconexiones ferrocarril – aeropuertos/puertos |
| | Ferrocarril | mejora |
| Gdynia, Gdansk | Puertos | accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales |
| Varsovia – Katowice | Ferrocarril | mejora |
| Katowice - Ostrava - Brno y Katowice - Žilina - Bratislava | Ferrocarril | Mejora, en particular de los tramos transfronterizos Polonia-Chequia, Polonia-Eslovaquia y Eslovaquia-Austria; ampliación de las plataformas multimodales |

| | | |
|--|-------------|---|
| Viena - Graz - Klagenfurt - Udine - Venecia - Rávena | Ferrocarril | mejora y obras en curso; ampliación de las plataformas multimodales |
| Trieste, Venecia, Rávena | Puertos | accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales |

2. Varsovia – Berlín – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Frontera Belarús – Varsovia – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlín – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|--|---|---|
| Frontera bielorrusa - Varsovia - Poznań - frontera alemana | Ferrocarril | mejora de la línea existente, estudios para ferrocarril de alta velocidad |
| Frontera polaca - Berlín - Hannover - Ámsterdam | Ferrocarril | mejora de varios tramos (Ámsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlín) |
| Canales de Alemania occidental, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlín | VNI | mejora |
| Esclusas de Ámsterdam | VNI | estudios en curso |
| Felixstowe – Midlands | Ferrocarril, puerto, plataformas multimodales | interconexiones entre el puerto y las plataformas multimodales |

3. Corredor Mediterráneo

Algeciras – Madrid – Tarragona
Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpiñán – Lyon – Turín – Milán – Venecia – Liubliana – Budapest – Frontera Ucrania

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|--|-------------|--|
| Algeciras - Madrid | Ferrocarril | estudios en curso, las obras empezarán antes de 2015 y deberán finalizar en 2020 |
| Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia | Ferrocarril | estudios y obras |
| Valencia - Tarragona - Barcelona | Ferrocarril | construcción entre 2014 y 2020 |

| | | |
|--------------------------------------|-------------|---|
| Barcelona | Puerto | accesos ferroviarios al puerto y aeropuerto |
| Barcelona - Perpiñán | Ferrocarril | tramo transfronterizo en obras, nueva línea concluida en 2015, mejora de la línea existente |
| Perpiñán-Montpellier | Ferrocarril | variante Nimes - Montpellier operativa en 2017, Montpellier - Perpiñán en 2020 |
| Lyón - Turín | Ferrocarril | tramo transfronterizo, inicio de las obras del túnel de base antes de 2020 estudios de los accesos |
| Milán - Brescia | Ferrocarril | acondicionamiento parcial a la alta velocidad con tramos nuevos de alta velocidad |
| Brescia - Venecia - Trieste | Ferrocarril | las obras empezarán antes de 2014 en varios tramos |
| Milán - Mantua - Venecia - Trieste | VNI | estudios, obras de mejora |
| Trieste - Divača | Ferrocarril | estudios y mejora parcial en curso; tramo transfronterizo pendiente de construcción hasta después de 2020 |
| Koper - Divača - Liubliana - Maribor | Ferrocarril | estudios y mejora/línea parcialmente nueva |
| Nodo de Liubliana | Ferrocarril | nodo ferroviario de Liubliana, incluida una plataforma multimodal acceso ferroviario al aeropuerto |
| Maribor - Zalău | Ferrocarril | Tramo transfronterizo: estudios, inicio de las obras antes de 2020 |
| Boba- Szekesferhervar | Ferrocarril | mejora |
| Budapest-Miskolc-frontera ucraniana | Ferrocarril | mejora |

4. Corredor Hamburgo – Rostock – Burgas/Frontera Turquía – Pireo – Lefkosia

Hamburgo / Rostock – Berlín – Praga – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofía
Sofía – Burgas/frontera turca
Sofía – Salónica – Pireo – Limassol – Lefkosia

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|---------------------------------------|-------------|---|
| Dresde - Praga | Ferrocarril | estudios para línea de alta velocidad |
| Praga | Ferrocarril | mejora de la variante de mercancías; acceso ferroviario al aeropuerto |
| Hamburgo - Dresde - Praga - Pardubice | VNI | acondicionamiento del Elba |

| | | |
|--|-----------------------------------|---|
| Esclusas de Děčín | VNI | estudios |
| Breclav - Bratislava | Ferrocarril | mejora del tramo transfronterizo |
| Bratislava - Hegyeshalom | Ferrocarril | mejora del tramo transfronterizo |
| Budapest - Arad - Timișoara - Calafat | Ferrocarril | modernización en Hungría casi finalizada, en curso en Rumanía |
| Vidin - Sofía - Burgas/frontera turca Sofía - Salónica - Atenas/Pireo | Ferrocarril | estudios y obras Vidin – Sofía – Salónica; mejora del tramo Sofía – Burgas/frontera turca |
| Atenas/Pireo - Limassol | Autopistas del mar | capacidad del puerto y accesos terrestres |
| Limassol - Lefkosia | Puertos, plataformas multimodales | mejora de la interconexión modal |

5. Helsinki - La Valeta

Helsinki – Turku – Estocolmo – Malmö – Copenhague – Fehmarn – Hamburgo – Hannover
 Bremen – Hannover – Nuremberg – Munich – Brennero – Verona – Bolonia – Roma – Nápoles – Bari
 Nápoles - Palermo - La Valeta

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|--|-----------------------------|--|
| Kotka/Hamina - Helsinki | Puerto, ferrocarril | accesos terrestres del puerto, mejora del ferrocarril |
| Helsinki | Ferrocarril | acceso ferroviario al aeropuerto |
| Frontera rusa - Helsinki | Ferrocarril | obras en curso |
| Turku - Estocolmo | Puertos, autopistas del mar | accesos terrestres del puerto, capacidad rompehielos |
| Estocolmo - Malmö (triángulo nórdico) | Ferrocarril | obras en curso en tramos específicos |
| Fehmarn | Ferrocarril | estudios en curso, obras de construcción del enlace fijo sobre el Fehmarn Belt entre 2014 y 2020 |
| Copenhague - Hamburgo vía Fehmarn: accesos | Ferrocarril | los accesos a Dinamarca deberán estar finalizadas para 2020, los accesos a Alemania deberán realizarse en dos etapas (2020 - 2027) |

| | | |
|----------------------------|-----------------------------------|--|
| Hamburgo/Bremen - Hannover | Ferrocarril | inicio de las obras antes del 2020 |
| Munich - Wörgl | Ferrocarril | acceso al túnel de base del Brennero y tramo transfronterizo: estudios |
| Túnel de base del Brennero | Ferrocarril | estudios y obras |
| Fortezza - Verona | Ferrocarril | estudios y obras |
| Nápoles - Bari | Ferrocarril | estudios y obras |
| Nápoles – Reggio Calabria | Ferrocarril | mejora |
| Messina - Palermo | Ferrocarril | Mejora (tramos restantes) |
| Palermo – La Valeta | Puertos, autopistas del mar | accesos terrestres del puerto |
| La Valeta - Marsaxlokk | Puerto, aeropuerto | se implantarán sistemas de gestión del tráfico, modernización de la interconexión modal |

6. Génova – Rotterdam

Génova – Milán/Novara – Simplón/Lötschberg/San Gotardo – Basilea – Mannheim – Colonia
 Colonia– Düsseldorf – Rotterdam/Ámsterdam
 Colonia– Lieja – Bruselas– Zeebrugge

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|---------------------------------------|-------------|---|
| Génova-Milán/Novara-frontera suiza | Ferrocarril | estudios; inicio de las obras antes de 2020 |
| Basilea - Rotterdam/Ámsterdam/Amberes | VNI | mejora |
| Karlsruhe - Basilea | Ferrocarril | finalización prevista de las obras para finales de 2020 |
| Frankfurt - Mannheim | Ferrocarril | estudios en curso |
| Zevenaar - Emmerich - Oberhausen | Ferrocarril | en obras hasta 2017 |
| Zeebrugge | Puerto | esclusas: estudios en curso |

7. Lisboa - Estrasburgo

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid
 Lisboa – Aveiro – Oporto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Burdeos – París – Mannheim/Estrasburgo

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|---|----------------------|--|
| Ferrocarril de alta velocidad Sines/Lisboa - Madrid | Ferrocarril, puertos | estudios y obras en curso, mejora de la interconexión modal de los puertos de Sines/Lisboa |
| Ferrocarril de alta velocidad Oporto - Lisboa | Ferrocarril | estudios en curso |
| Enlace ferroviario Aveiro – frontera española | Ferrocarril | tramo transfronterizo: obras en curso |
| Enlace ferroviario Bergara - San Sebastián - Bayona | Ferrocarril | finalización prevista en España para 2016, en Francia para 2020 |
| Bayona - Burdeos | Ferrocarril | consulta pública en curso |
| Tours - Burdeos | Ferrocarril | obras en curso |
| París | Ferrocarril | variante Sur de alta velocidad |
| Baudrecourt - Mannheim | Ferrocarril | mejora |
| Baudrecourt - Estrasburgo | Ferrocarril | obras en curso, finalización prevista para 2016 |

8. Dublín – Londres – París – Bruselas

Belfast – Dublín – Holyhead – Birmingham

Glasgow/Edimburgo – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruselas
Dublín/Cork/Southampton – Le Havre – París
Londres – Dover – Calais – París

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|---------------------------------------|-------------|--|
| Dublín - Belfast | Ferrocarril | mejora; Interconectores de Dublín (DART) |
| Glasgow - Edimburgo | Ferrocarril | mejora |
| Alta velocidad 2 | Ferrocarril | estudios |
| Swansea - Cardiff - Bristol - Londres | Ferrocarril | mejora |

| | | |
|-----------------------------------|-------------|-----------------------|
| Dublin/Cork/Southampton, Le Havre | Puertos | accesos terrestres |
| Le Havre - París | VNI | mejora |
| Le Havre - París | Ferrocarril | estudios |
| Calais - París | Ferrocarril | estudios preliminares |

9. **Ámsterdam – Basilea/Lyon – Marsella**

Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo
Luxemburgo – Dijon – Lyon
Luxemburgo – Estrasburgo – Basilea

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|---|-----------------|--|
| Mosa | VNI | mejora |
| Albertkanaal | VNI | mejora |
| Terneuzen | Marítimo | esclusas: estudios en curso |
| Terneuzen - Gante | VNI | estudios, obras de mejora |
| Amberes | Puerto marítimo | esclusas: estudios en curso; puerto: accesos terrestres |
| Canal Sena - Escalda | VNI | diseño finalizado, diálogo competitivo en marcha, finalización general para 2018 |
| Mejora de las vías navegables en Valonia | VNI | estudios, obras de mejora |
| Bruselas – Luxemburgo - Estrasburgo | Ferrocarril | obras en curso |
| Estrasburgo - Mulhouse - Basilea | Ferrocarril | mejora |
| Enlaces ferroviarios Luxemburgo – Dijon - Lyon (TGV Rin - Ródano) | Ferrocarril | estudios y obras |
| Lyon | Ferrocarril | variante Este: estudios y obras |
| Canal Saona – Mosela/Rin | VNI | estudios preliminares en curso |
| Ródano | VNI | mejora |

10. Corredor Estrasburgo – Danubio

Estrasburgo – Stuttgart – Munich – Wels/Linz
 Estrasburgo – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nuremberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
 Wels/Linz – Viena – Budapest – Arad – Braşov – Bucarest – Constanza - Sulina

| Tramos predeterminados | Modo | Descripción/fechas |
|--|-------------|--|
| Enlace ferroviario Estrasburgo - Kehl Appenweier | Ferrocarril | obras de interconexión Appenweier |
| Karlsruhe - Stuttgart - Munich | Ferrocarril | estudios y obras en curso |
| Munich - Mühldorf - Freilassing - Salzburgo | Ferrocarril | estudios y obras en curso |
| Salzburgo - Wels | Ferrocarril | estudios |
| Nuremberg - Regensburg - Passau - Wels | Ferrocarril | estudios; obras parcialmente en curso |
| Enlace ferroviario Wels - Viena | Ferrocarril | finalización prevista para 2017 |
| Viena - Budapest | Ferrocarril | estudios para alta velocidad en Hungría |
| Arad - Braşov - Bucarest - Constanza | Ferrocarril | Mejora de tramos específicos; estudios para alta velocidad |
| Main – Main-Donau-Canal – Danubio | VNI | estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: accesos terrestres |
| Constanza | Puerto | accesos terrestres |

b) Otros tramos de la red principal

| | | | |
|--|--------------------------|-------------|---|
| Sofia – frontera con la Antigua República Yugoslava de Macedonia | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios en curso |
| Sofia – frontera serbia | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios en curso |
| Timișoara – frontera serbia | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios en curso |
| Munich - Praga | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios |
| Nuremberg - Praga | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios |
| Wroclaw – Dresde | Transfronterizo | Ferrocarril | mejora |
| Wroclaw – Praga | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios |
| Graz – Maribor – Pragersko | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios |
| Corredor botnio Lulea – Oulu | Transfronterizo | Ferrocarril | estudios y obras |
| Noroeste de España y Portugal | Cuello de botella | Ferrocarril | obras en curso |
| Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin | Cuello de botella | Ferrocarril | estudios |
| Halle - Leipzig - Nuremberg | Cuello de botella | Ferrocarril | obras en curso, finalización prevista para 2017 |
| Ferrocarril Egnatia | Cuello de botella | Ferrocarril | estudios en curso |
| Vías navegables interiores Dunkerque - Lille | Cuello de botella | VNI | estudios en curso |
| Línea de alta velocidad paralela Paris- Lyon | Cuello de botella | Ferrocarril | estudios preliminares en curso |
| Sundsvall – Umea – Lulea | Cuello de botella | Ferrocarril | estudios y obras |
| Malmö - Gotemburgo | Otros red central | Ferrocarril | trabajos |
| Botnia – Kiruna – frontera noruega | Otros red central | Ferrocarril | estudios y obras |
| Enlace ferroviario Shannon - Cork - Dublín | Otros red central | Ferrocarril | estudios en curso |
| Enlace ferroviario a Wilhelmshaven y Bremerhaven | Otros red central | Ferrocarril | estudios en curso |
| Zilina – frontera ucraniana | Otros red central | Ferrocarril | mejora |
| Ventspils – Riga – frontera rusa | Otros red central | Ferrocarril | mejora |

| | | | |
|---|--------------------------|-------------|---|
| Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontera bielorrusa | Otros red central | Ferrocarril | Mejora del acceso ferroviario al aeropuerto |
| Katowice – Wroclaw – frontera alemana | Otros red central | Ferrocarril | mejora |
| Marsella – Tolón – Niza – frontera italiana | Otros red central | Ferrocarril | estudios para alta velocidad |
| Burdeos – Tolosa | Otros red central | Ferrocarril | estudios para alta velocidad |
| Tampere – Oulu | Otros red central | Ferrocarril | mejora de tramos |
| Pamplona – Zaragoza – Sagunto | Otros red central | Ferrocarril | estudios y obras |

PARTE II: LISTA DE CORREDORES Y ÁMBITOS PRIORITARIOS EN EL CAMPO DE LA ENERGÍA

| a) Corredores prioritarios | | |
|--|---|--|
| | Objetivo | Estados miembros afectados |
| 1. Red eléctrica marítima en los mares septentrionales (“NSOG”) | Desarrollar una red eléctrica marítima en el Mar del Norte, el Mar de Irlanda, el Canal de la Mancha y el Mar Báltico y aguas colindantes para transportar electricidad procedente de fuentes de energía renovable situadas en el mar hasta los centros de consumo y almacenamiento, y para aumentar el intercambio transfronterizo de electricidad | Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia |
| 2. Interconexiones eléctricas Norte-Sur en Europa suroccidental (“NSI Oeste Electricidad”) | Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros de la región y con los países terceros mediterráneos, en particular para integrar la electricidad procedente de las fuentes de energía renovable | Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido |
| 3. Interconexiones gasísticas Norte-Sur en Europa occidental (“NSI Oeste | Aumentar las capacidades de | Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, |

| | | |
|--|--|--|
| <p>Gas”):</p> | <p>interconexión para los flujos Norte-Sur de gas en Europa occidental para incrementar la diversificación de las vías de suministro y aumentar la entregabilidad a corto plazo de gas</p> | <p>Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y el Reino Unido</p> |
| <p>4. Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental ("NSI Este Electricidad "):</p> | <p>Reforzar las interconexiones y líneas interiores en las direcciones Norte-Sur y Este-Oeste para completar el mercado interior e integrar la producción de las fuentes de energía renovables</p> | <p>Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia</p> |
| <p>5. Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental ("NSI Este Gas"):</p> | <p>Reforzar las conexiones regionales de gas entre la región del Mar Báltico, los mares Adriático y Egeo y el Mar Negro, en particular para aumentar la diversificación y la seguridad del abastecimiento de gas</p> | <p>Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia</p> |
| <p>6. Plan de interconexión del mercado báltico de la energía ("BEMIP Electricidad"):</p> | <p>Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros en la región del Báltico y reforzar las</p> | <p>Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | infraestructuras de las redes interiores en consecuencia para poner fin al aislamiento de los Estados bálticos y para fomentar la integración del mercado en la región | |
| 7. Plan de interconexión gasística del mercado báltico de la energía ("BEMIP Gas"): | Poner fin al aislamiento de los tres Estados bálticos y Finlandia eliminando la dependencia de un único proveedor y aumentar la diversificación del suministro en la región del Mar Báltico | Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia |
| 8. Corredor Meridional de Gas ("SGC"): | Transporte de gas desde la cuenca del Caspio, Asia central y el oriente próximo y la cuenca mediterránea oriental hasta la Unión para aumentar la diversificación del suministro de gas | Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía |

| b) Ámbitos prioritarios | | |
|-----------------------------------|---|----------------------------|
| | Objetivo | Estados miembros afectados |
| Despliegue de redes inteligentes: | Acercar la adopción de tecnologías de redes inteligentes en toda la Unión para integrar eficientemente el comportamiento y las actuaciones de todos los usuarios conectados a la red eléctrica. | todos |

| | | |
|---|--|-------|
| Autopistas eléctricas | Desarrollar las primeras autopistas eléctricas de aquí a 2020, con vistas a construir una red de autopistas eléctricas en toda la Unión. | todos |
| Red transfronteriza de dióxido de carbono | Preparar la construcción de infraestructura de transporte de dióxido de carbono con vistas a la implantación de instalaciones de captura y almacenamiento de dióxido de carbono. | todos |

PARTE III LISTA DE PRIORIDADES Y ÁREAS DE INTERVENCIÓN PREDETERMINADAS
EN EL ÁMBITO DE LAS TELECOMUNICACIONES

a) Prioridades horizontales

| | |
|---|---|
| Gestión, cartografía y servicios innovadores | Asistencia técnica y medidas de repetición de proyectos cuando ello sea necesario a efectos de despliegue y gobernanza, incluida la planificación de proyectos e inversiones y los estudios de viabilidad. Cartografía de la infraestructura de banda ancha paneuropea para desarrollar un análisis físico detallado y documentación de los emplazamientos pertinentes, análisis de derechos de paso, evaluaciones del potencial de mejora de las instalaciones existentes, etc. Análisis del impacto ambiental, teniendo en cuenta la adaptación al cambio climático y las necesidades de atenuación del mismo, así como la resiliencia ante las catástrofes. |
| Acciones de apoyo y otras medidas de apoyo técnico | Acciones necesarias para preparar la implementación de los proyectos de interés común o acciones que contribuyan a tal fin, incluidos los estudios preparatorios, de viabilidad, evaluación y validación, y cualquier otra medida de apoyo técnico, incluidas las acciones previas para definir y desarrollar una acción en su totalidad. |

b) Redes de banda ancha

La intervención en el ámbito de la banda ancha deberá contribuir a un crecimiento inteligente e integrador a través de la constitución de una cartera equilibrada y geográficamente diversificada de proyectos de banda ancha, incluidos los proyectos de redes de 30Mbps y 100Mbps o más, con proyectos urbanos y suburbanos con vistas a alcanzar un nivel satisfactorio de conectividad en todos los Estados miembros.

| Características de la intervención | Descripción |
|--|---|
| La intervención en el ámbito de las redes de banda ancha incluirá: | Inversiones en redes de banda ancha que permitan alcanzar el objetivo de cobertura universal en 30Mbps establecido por la Agenda Digital para 2020; o |

| | |
|---|--|
| | Inversiones en redes de banda ancha que permitan alcanzar el objetivo de la Agenda Digital para 2020 de conseguir que al menos el 50 % de los hogares tengan contratadas velocidades superiores a los 100Mbps; |
| La intervención en el ámbito de las redes de banda ancha comprenderá en particular uno o más de los siguientes elementos: | El despliegue de infraestructura física pasiva o de infraestructura física combinada pasiva y activa y sus elementos auxiliares, completada por los servicios necesarios para su explotación; |
| | Instalaciones y servicios asociados, tales como cableado de edificios, antenas, torres y otras construcciones de apoyo, tubos, conductos, mástiles, cámaras subterráneas y distribuidores; |
| | Explotación de las sinergias potenciales entre el desarrollo de las redes de banda ancha y otras redes de servicios públicos (energía, transporte, agua, alcantarillado, etc.) en particular los relacionados con la distribución inteligente de electricidad. |

c) Infraestructuras de servicios digitales

Los siguientes proyectos de interés común en el ámbito de las infraestructuras de servicios digitales recibirán apoyo.

| Servicio digital | Descripción |
|--|---|
| <i>Conexiones troncales de alta velocidad transeuropeas para las administraciones públicas</i> | Infraestructura pública de servicios troncales transeuropeos que ofrecerán una conectividad de alta velocidad y fiabilidad entre las instituciones públicas en ámbitos tales como la administración pública, la cultura, la educación y la sanidad. |
| <i>Prestación transfronteriza de servicios de administración electrónica</i> | Plataformas de interacción intuitiva, transfronterizas y normalizadas, que generarán aumentos de eficiencia tanto en la economía como en el sector público, y que contribuirán al mercado único. Dichas plataformas posibilitarán la contratación electrónica, los servicios |

| | |
|--|--|
| | <p>sanitarios en línea, la presentación de estados financieros normalizados, el intercambio electrónico de información judicial, los servicios de administración pública en línea para empresas, incluido el registro de empresas transeuropeo en línea.</p> |
| <p><i>Permitir el acceso a información del sector público y a servicios multilingües</i></p> | <p>Digitalización de grandes colecciones de recursos culturales europeos y fomento de su reutilización por terceros.</p> <p>Logro del pleno acceso para la reutilización de toda la información divulgable conservada por el sector público en la UE de aquí a 2020.</p> <p>Permitir a cualquier empresa de la UE ofrecer servicios en línea en su propia lengua que sean accesibles y utilizables sin fisuras en cualquier lengua de la UE.</p> |
| <p><i>Seguridad y protección</i></p> | <p>Instalaciones informáticas, bases de datos y herramientas de software compartidas para los Centros para una Internet más segura (Safer Internet Centres) en los Estados miembros, así como infraestructura administrativa para gestionar las denuncias de contenidos de abuso sexual.</p> <p>Infraestructuras de servicios críticos, tales como canales y plataformas de comunicación desarrolladas y desplegadas para mejorar la capacidad a escala de la UE en términos de preparación, intercambio de información, coordinación y respuesta.</p> |
| <p><i>Despliegue de soluciones de tecnología de información y comunicación para las redes energéticas inteligentes y para la prestación de servicios energéticos inteligentes.</i></p> | <p>Tecnologías modernas de información y comunicación en el campo de los servicios energéticos inteligentes para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos (que pueden ser tanto productores como consumidores de energía), suministradores de energía y autoridades públicas.</p> |

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA⁴⁸**

06 Movilidad y Transporte
32 Energía
09 Sociedad de la Información y Medios de Comunicación
13 Política Regional

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**

La propuesta/iniciativa se refiere a una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁴⁹

La propuesta/iniciativa se refiere a la prolongación de una acción existente

La propuesta/iniciativa se refiere a una acción reorientada hacia una nueva acción

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) por la propuesta/iniciativa*

Rúbrica 1 Crecimiento inteligente e inclusivo

El Mecanismo «Conectar Europa» abordará los siguientes objetivos generales en los sectores de la energía, el transporte y las telecomunicaciones:

a) Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo mediante el desarrollo de redes transeuropeas de altas prestaciones, beneficiando así a toda la Unión Europea en términos de competitividad y cohesión económica, social y territorial dentro del mercado único y creando un entorno más propicio a la inversión privada y pública gracias a una combinación de instrumentos financieros y apoyo directo de la Unión, y explorando las sinergias entre los distintos sectores.

⁴⁸ GPA: Gestión por Actividades – PPA: Presupuestación por Actividades.

⁴⁹ Tal como se contemplan en el artículo 49, apartado 6, letras a) o b) del Reglamento Financiero.

b) Permitir a la Unión Europea lograr sus objetivos de reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, de aumento del 20 % de la eficiencia energética y de incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, garantizando al mismo tiempo la solidaridad entre los Estados miembros.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA en cuestión El Mecanismo «Conectar Europa» persigue los siguientes objetivos específicos en los sectores del transporte, la energía, y las telecomunicaciones:*

1. En el ámbito del transporte:
 - a) eliminar cuellos de botella y construir enlaces pendientes;
 - b) asegurar un transporte sostenible y eficiente a largo plazo;
 - c) optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad y la seguridad física y operacional de los servicios de transporte.
 2. En el ámbito de la energía:
 - a) fomentar la continuación de la integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y de gas, en particular garantizando que ningún Estado miembro quede aislado de la red europea;
 - b) aumentar la seguridad del abastecimiento de la Unión;
 - c) contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, en particular fomentando la integración de la energía de fuentes renovables en la red de transporte y desarrollando las redes de captura y almacenamiento de dióxido de carbono.
 3. En el ámbito de las redes de telecomunicaciones:
 - a) acelerar el despliegue de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y su adopción, en particular por las pequeñas y medianas empresas (PYME);
 - b) promover la interconexión e interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a dichas redes.
- Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)
- 06 03
32 03
09 03
13 14

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifiquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

Efectos socioeconómicos y medioambientales globales:

La aplicación satisfactoria del Mecanismo «Conectar Europa» acelerará el desarrollo de infraestructura de alto rendimiento en la UE en los ámbitos del transporte, la energía y las tecnologías de la información y la comunicación, y contribuirá de esta manera al logro de los objetivos en materia de energía y de lucha contra el cambio climático asociados de la Estrategia UE 2020 y a la competitividad sostenible de la UE. Las normas de funcionamiento del Mecanismo «Conectar Europa» fomentarán la realización de acciones y el máximo efecto multiplicador de las contribuciones del presupuesto de la UE atrayendo inversiones públicas y privadas para proyectos. Además, con la asistencia de los instrumentos financieros creados con la contribución de la UE, las infraestructuras de relevancia europea se convertirán en un activo de inversión interesante para los inversores institucionales de dentro y de fuera de Europa.

Cuestiones sectoriales específicas

Transporte:

La implementación acelerada de los corredores de la red principal transeuropea de transporte favorecerá una cobertura adecuada de la infraestructura de transporte en la Unión, el cambio modal y la comodidad. Los sistemas innovadores de información y gestión, que formarán parte de la red, prestarán apoyo a las funciones logísticas, la integración modal y la explotación sostenible con objeto de crear cadenas de transporte competitivas que satisfagan las necesidades de los usuarios. Se mejorará la eficiencia del sistema de transporte, con una reducción importante de la congestión y de los tiempos de viaje.

Energía:

Desarrollo y construcción de los corredores prioritarios de infraestructura energética y fomento de los ámbitos siguientes:

- despliegue a gran escala de las energías renovables
- optimización de la transmisión a nivel de la UE
- seguridad de abastecimiento.

Telecomunicaciones:

- más ciudadanos con acceso a internet de banda ancha
- disponibilidad de infraestructuras de servicios digitales interoperables, en particular disponibilidad de servicios inteligentes de distribución eléctrica

- movilización de inversión privada y de mayor inversión pública en infraestructuras digitales

En relación con las TIC, un estudio de la OCDE señala que un aumento del 10 % de la tasa de penetración de la banda ancha en un año es correlativo a un aumento del 1,5 % de la productividad laboral en los cinco años siguientes⁵⁰.

Un metaestudio realizado para la Comisión Europea calcula que la conexión de toda Europa a la banda ancha moderna de alta velocidad crearía unos 3,99 millones de empleos en los Estados miembros de la UE 27. Esta análisis también pone de manifiesto que el nivel medio de crecimiento del PIB derivado de la inversión en banda ancha es del 7,03 %. Esto equivaldría a un incremento del PIB de la UE27 de 862 470 millones de euros. Además, un estudio de la OCDE⁵¹ indica que los Estados pueden amortizar en diez años la financiación total de una red de fibra óptica FTTH nacional de punto a punto y de acceso abierto.

1.4.4. *Perspectiva general de los hitos y metas:*

Transporte:

| Objetivo general 1 | Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo | | |
|---|---|---|---|
| Indicador | Situación actual | Hito 2017 | Meta a largo plazo 2020 |
| Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común | | 280 000 millones EUR de inversiones realizadas en la totalidad de la red RTE-T, de los que 140 000 millones EUR en la red principal | 500 000 millones EUR de inversiones realizadas en la totalidad de la red RTE-T, de los que 250 000 millones EUR en la red principal |
| Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común realizada a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento | | 15 000 millones EUR de inversiones privadas realizadas en la totalidad de la red RTE-T | 40 000 millones EUR de inversiones privadas realizadas en la totalidad de la red RTE-T |

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, y Milind Singh (2009): The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

⁵¹ OCDE (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, Publicación de la OCDE. Disponible en http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en.

| | | | |
|---|--|------------------|---------------------------|
| Objetivo general 2 | Permitir a la UE alcanzar las metas 20-20-20 | | |
| Indicador | Situación actual | Hito 2017 | Meta a largo plazo |
| Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | (*) | (*) | (*) |
| Aumento de la eficiencia energética | (*) | (*) | (*) |
| Cuota de la energía renovable | (*) | (*) | (*) |

(*) Datos todavía no disponibles ya que la metodología aún no ha sido elaborada.

| | | | |
|--|--|------------------|-------------|
| Objetivo específico 1 – transporte | Eliminar cuellos de botella y construir enlaces pendientes | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta |
| Número de conexiones transfronterizas nuevas y mejoradas | Ferrocarril: 36 (pendientes de mejora) | 6 | 14 |
| Cuellos de botella en vías de transporte | Ferrocarril: 30 (pendientes de eliminación) VNI: 14 | 4 1 | 10 3 |

| | | | |
|--|---|------------------|------------------|
| Objetivo específico 2 – transporte | Asegurar un transporte sostenible y eficiente a largo plazo | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta 2020 |
| Longitud de la red ferroviaria convencional de la RTE-T en la UE-27 (en km) | 81 230 (2005) | 74 071 | 71 490 |
| Longitud de la red ferroviaria de alta velocidad de la RTE-T en la UE-27 (en km) | 10 733 (2010) | 20 022 | 23 198 |
| Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | (*) | (*) | (*) |

| | | | |
|-------------------------------------|-----|-----|-----|
| Aumento de la eficiencia energética | (*) | (*) | (*) |
|-------------------------------------|-----|-----|-----|

(*) Datos todavía no disponibles ya que la metodología aún no ha sido elaborada.

| | | | |
|---|--|------------------|-------------|
| Objetivo específico 3 – transporte | Optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte. | | |
| Indicador | Último resultado conocido (conexiones ya existentes) | Hito 2017 | Meta |
| Número de puertos conectados a la red ferroviaria (de un total de 82 puertos) | 27 | 41 | 54 |
| Número de aeropuertos conectados a la red ferroviaria (de un total de 37 aeropuertos) | 12 | 18 | 24 |

Energía:

| | | | |
|---|---|--------------------------|---------------------------|
| Objetivo general 1 | Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo | | |
| Indicador | Situación actual | Hito 2017 | Meta a largo plazo |
| Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común | 0 | 200 000 millones | 200 000 millones |
| Volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común financiados por el Mecanismo «Conectar Europa» | 0 | 30 000 – 60 000 millones | 30 000 – 60 000 millones |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Objetivo general 2 | Permitir a la UE alcanzar las metas 20-20-20 | | |
| Indicador | Situación actual | Hito 2017 | Meta a largo plazo |
| Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | (*) | (*) | (*) |
| Aumento de la eficiencia energética | Ahorro de energía de alrededor del 6 % en comparación con el mantenimiento del statu quo | Ahorro de energía de alrededor del 14% en comparación con el mantenimiento del statu quo | Ahorro de energía del 20 % |
| Cuota de la energía renovable | Cuota de las fuentes de energía renovable del 10% del consumo energético final | Cuota de las fuentes de energía renovable del 15% del consumo energético final | Cuota de las fuentes de energía renovable del 20% del consumo energético final |

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

| | | | |
|--|---|-------------|-------------|
| Objetivo específico 1 – energía | Fomentar una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y gas | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito | Meta |
| Número de proyectos que interconectan efectivamente las redes de los Estados miembros y que eliminan cuellos de botella internos | (*) | (*) | (*) |

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

| | | | |
|--|---|-------------------------------|---|
| Objetivo específico 2 – energía | Aumentar la seguridad del abastecimiento de la Unión | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta |
| Evolución de la resistencia del sistema | Gas: N-1 (9 Estados miembros no cumplen N-1) | Gas: Toda la UE-27 cumple N-1 | Gas: Toda la UE-27 cumple N-1 al 100 % |
| Seguridad de funcionamiento del sistema | (*) | (*) | (*) |
| Número de proyectos que permiten la diversificación de fuentes de suministro, suministradores y vías de suministro | 3 fuentes principales de suministro de gas para la UE además de gas natural licuado (GNL) | | Mínimo de 5 fuentes principales de suministro de gas para la UE además de gas natural licuado (GNL) |

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

| | | | |
|---|--|------------------|-------------|
| Objetivo específico 3 – energía | Contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta |
| Transporte de la energía renovable desde las instalaciones de producción hasta los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento | (*) | (*) | (*) |
| La suma de las emisiones de CO ₂ evitadas mediante la construcción de los | (*) | (*) | (*) |

| | | | |
|--|--|--|--|
| proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa» | | | |
|--|--|--|--|

(*) Los datos estarán disponibles una vez aplicada la metodología establecida en las orientaciones para la infraestructura energética.

Telecomunicaciones:

| | | | |
|--|---|---------------------|--|
| Objetivo general 1 | Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo | | |
| Indicador | Situación actual | Hito 2017 | Meta a largo plazo |
| Volumen de la inversión privada en banda ancha rápida y ultrarrápida de acceso a internet ⁵² | | | Proyección de la inversión privada entre 2011 y 2020. hasta 50 000 millones EUR (Inversión necesaria hasta 2020: 270 000 millones EUR) |
| Volumen de la inversión pública y privada en proyectos de interés común de banda ancha rápida y ultrarrápida de acceso a internet financiados por el Mecanismo «Conectar Europa» ⁵³ | 0 | 16 400 millones EUR | 2020: 45 500 millones EUR ⁵⁴ |

⁵² Inversiones previstas independientemente del MCE y sin su intervención.

⁵³ Previsiones en caso de utilizar el Mecanismo «Conectar Europa».

⁵⁴ Esto supone una inversión de 6 500 millones EUR del Mecanismo «Conectar Europa» con un efecto multiplicador igual a 7 en la inversión privada y la inversión pública de otras fuentes.

| | | | |
|--|--|------------------|-------------|
| Objetivo específico 1 – energía | Acelerar el despliegue de las redes de banda ancha rápida y ultrarrápida y su adopción | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta |
| Nivel de cobertura de la banda ancha rápida (≥ 30 Mbs) | Diciembre 2010: 28,7 % de los hogares | 2017: 60% | 2020: 100% |
| Porcentaje de abonos a conexiones de banda ancha de más de 100 Mbs | Diciembre 2010: <1% | 2017: 20% | 2020: 50% |

| | | | |
|--|---|---|--|
| Objetivo específico 2 – TIC | Interconexión e interoperabilidad de los servicios públicos nacionales en línea, así como el acceso a dichas redes. | | |
| Indicador | Último resultado conocido | Hito 2017 | Meta |
| Ciudadanos y empresas que utilizan servicios públicos en línea ⁵⁵ | 2010: 41,2 % de los ciudadanos y 75,7 % de las empresas | 2017: 50% de los ciudadanos y 85% de las empresas | 2020: 60% de los ciudadanos y 100% de las empresas |
| Disponibilidad de servicios públicos transfronterizos ⁵⁶ | no disponible | 80% | 2020: 100% |

1.4.5. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

El rendimiento del Mecanismo «Conectar Europa» se evaluará en relación con los **indicadores generales de rendimiento** siguientes:

a) La consecución del objetivo general a) se medirá por el volumen de inversión pública y privada en proyectos de interés común, en particular los realizados a través de los

⁵⁵ Medidos como el número de ciudadanos y empresas que utilizan los servicios de la administración electrónica (eGovernment).

⁵⁶ Servicios públicos transfronterizos: este indicador todavía no se puede medir, ya que la lista de servicios está todavía pendiente de definición por los Estados miembros (acción nº 91 de la Agenda Digital, que deberá concluir a finales de 2011).

instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa».

(b) El logro del objetivo general b) se medirá por la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento de la eficiencia energética y la cuota de energías renovables de aquí a 2020. El rendimiento del Mecanismo «Conectar Europa» también se evaluará en relación con los **indicadores específicos sectoriales de rendimiento siguientes**:

1. En el ámbito del transporte:

a) El logro del objetivo específico a) se medirá por el número de conexiones transfronterizas nuevas y mejoradas y de cuellos de botella eliminados de las RTE-T de ferrocarriles y de vías de navegación interior que se han beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

b) La consecución de este objetivo específico b) se medirá por la longitud de las redes ferroviarias convencional y de alta velocidad en la UE-27.

c) La consecución de este objetivo específico c) se medirá por el número de puertos y aeropuertos con accesos ferroviarios.

2. En el ámbito de la energía:

a) La consecución del objetivo específico a) se medirá por el número de proyectos que interconectan de forma efectiva las redes de los Estados miembros y que eliminan cuellos de botella internos.

b) La consecución del objetivo específico b) se medirá por la evolución de la resistencia del sistema y la seguridad de funcionamiento del mismo, así como por la diversificación de las fuentes de suministro, suministradores y vías de suministro;

c) La consecución del objetivo específico c) se medirá por el transporte de energía renovable desde las instalaciones de producción a los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento, por el volumen total de emisiones de CO₂ evitadas gracias a la construcción de proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

3. En el ámbito de las telecomunicaciones:

a) La consecución del objetivo específico a) se medirá por el nivel de cobertura de las redes de banda ancha y ultrarrápidas de banda ancha y por el número de hogares abonados a conexiones de banda ancha de velocidad superior a 100 Mbps.

ii) La consecución del objetivo específico b) se medirá por el porcentaje de ciudadanos y empresas que utilicen servicios públicos en línea y por la disponibilidad transfronteriza de esos servicios.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

Véase el apartado sobre necesidades en la exposición de motivos

Población objetivo: Toda la de la UE.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (véase asimismo el punto 2.3 de la exposición de motivos)

El 29 de junio de 2011, la Comisión adoptó la Comunicación «Un presupuesto para Europa 2020» (Comunicación del marco financiero plurianual) que es su principal posición en relación con las finanzas de la Unión para los años 2014 a 2020 y se centra en la financiación prioritaria por parte de la UE que aporta valor añadido real para los ciudadanos. Por consiguiente, los programas e instrumentos que se incluyen en la presente propuesta de MFP ("marco financiero plurianual") han sido rediseñados para garantizar que sus resultados e impactos hagan avanzar las prioridades estratégicas más importantes de la UE. En particular, el MFP se ha modernizado reasignando recursos a los ámbitos prioritarios, uno de los cuales es la infraestructura paneuropea.

La Comunicación MFP ha puesto de relieve que un mercado interior plenamente funcional necesita una infraestructura moderna de alto rendimiento que conecte Europa, especialmente en los campos del transporte, la energía y las TIC. Esto exige inversiones considerables, tanto del sector público como del privado.

Se estima que se necesitan unos 200 000 millones de euros para completar las redes transeuropeas de la energía solamente en lo que se refiere a la infraestructura de transmisión, son necesarias inversiones de 500 000 millones de euros en la red transeuropea de transporte y de más de 250 000 millones de euros en las TIC para el período entre 2014 y 2020.

Si bien reconoce que el mercado puede y debe proporcionar la mayor parte de las inversiones necesarias, la Comunicación MFP hace hincapié en el valor añadido de la Unión para obtener financiación para los proyectos transfronterizos paneuropeos que comunican el centro con la periferia en beneficio de todos. No obstante, la experiencia muestra que los presupuestos nacionales nunca darán la prioridad necesaria a las inversiones transfronterizas pluriestatales destinadas a dotar al Mercado Único de las infraestructuras que necesita. Además, como consecuencia de la crisis económica y financiera, las limitaciones de las fuentes de financiación privadas y públicas han sembrado un grado importante de incertidumbre sobre la medida en que se lograrían las inversiones necesarias. En particular, es probable que resulten más afectados los proyectos de relevancia transeuropea, que exigen inversiones especialmente altas y a largo plazo debido a su elevada complejidad técnica inherente, así como a las necesidades de coordinación transfronteriza. Para llenar el hueco, es necesario encontrar soluciones complementarias para liberar capital privado y restaurar flujos estables de financiación a través del mercado de capitales y bancario. Los fondos de la UE deben acompañar la dinámica del mercado, antes proporcionando incentivos que sustituyendo la participación del mercado en la financiación de infraestructura. En particular, como también ha puesto de relieve la Comunicación sobre la revisión del presupuesto, el presupuesto de la UE estaría mejor situado para colmar los déficit dejados por los Estados miembros.

A este fin, el Mecanismo «Conectar Europa» proporcionará financiación de la UE para proyectos con un valor añadido real para la UE, en particular, los proyectos transfronterizos, los proyectos para resolver cuellos de botella, o los proyectos que aportan beneficios para toda la UE.

A la vista de la magnitud de las inversiones necesarias, los instrumentos de financiación de la UE, en particular los innovadores, contribuirán a lograr la necesaria participación del sector privado para acelerar el desarrollo de la infraestructura paneuropea.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

En el marco financiero plurianual de 2007-2013 varios programas proporcionaron financiación para infraestructura en el campo del transporte, la energía y las telecomunicaciones, entre otros, el programa RTE-T, el programa RTE-E, PIC TIC, Fondo de Cohesión, FEDER, el Programa Energético Europeo para la Recuperación, y Marco Polo.

Las evaluaciones ex post de estos programas han puesto de manifiesto que, en estos tres sectores, el apoyo financiero proporcionado por la UE ha desempeñado una importante función de apoyo estimulando el desarrollo de infraestructura. No obstante, dichas evaluaciones pusieron también de manifiesto que las antiguas políticas de financiación de las RTE no bastaban para corregir los fallos reglamentarios y del mercado que determinan la situación actual, ni tampoco para obtener una mayor rentabilidad.

El desarrollo de la infraestructura ha adolecido de la fragmentación de los programas y de los instrumentos de financiación, así como de la heterogeneidad considerable de las condiciones de financiación actuales, tanto transversalmente como dentro de cada uno de los tres sectores de infraestructura, lo que da lugar a solapamientos, a déficit de financiación, y a un aprovechamiento insuficiente de las sinergias. Las diferentes normas de admisibilidad y de gestión, objetivos solapados, y prioridades escasamente coordinadas o descoordinadas complican la ejecución y reducen la eficiencia de la asistencia financiera. La disponibilidad de fuentes de financiación diferentes dentro de los mismos sectores da pie a la presentación de la propuesta de proyecto a múltiples programas para tratar de obtener financiación en alguno de ellos.

Además, el apoyo a infraestructura de ámbito europeo en los sectores de que se trata podría mejorarse:

- centrando los esfuerzos en proyectos con un valor añadido real para la UE, en particular los proyectos transfronterizos, los proyectos que resuelven cuellos de botella, o los proyectos que aportan beneficios a toda la UE aprovechando las sinergias de dos o tres sectores;

- aumentando el efecto multiplicador de la financiación de la UE: los porcentajes efectivos de cofinanciación son frecuentemente demasiado bajos para catalizar el desarrollo de proyectos;

- fomentando una mayor participación del sector privado mediante, además de las subvenciones, el uso de instrumentos financieros como el Mecanismo de Financiación del Riesgo Compartido, que ha resultado ser muy eficiente y eficaz;
- simplificando las normas y procedimientos de financiación.

El Mecanismo «Conectar Europa» agrega instrumentos financieros para los tres sectores, lo que permite resolver mejor las carencias debidas a la fragmentación anteriormente mencionadas, define claramente las prioridades de financiación, propone porcentajes de financiación más adecuados y amplía la gama de instrumentos de financiación con otros nuevos para fomentar una mayor participación del sector financiero privado.

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes*

Coherencia interna del Mecanismo «Conectar Europa»:

El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» tiene que buscar un equilibrio entre, por una parte, la necesidad de simplificar y armonizar las normas y condiciones de financiación y, por otra, la de respetar los objetivos estratégicos específicos sectoriales.

El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» define las condiciones, los métodos y los procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas, para las que se adoptarán orientaciones específicas sectoriales en forma de reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo.

Se ha respetado la coherencia total con el Reglamento Financiero actual y con el futuro. Las excepciones están previstas en la legislación.

Sinergia con otros instrumentos pertinentes:

La iniciativa propuesta es plenamente coherente con la Comunicación del Marco Financiero Plurianual de 2011 y sus documentos anexos. La Estrategia Europa 2020, la Revisión Presupuestaria de la UE, el Acta del Mercado Único y la Comunicación de MFP proporcionan el contexto para la iniciativa propuesta, cuyos objetivos reflejan los de las políticas horizontales anteriormente mencionadas. El Fondo de Cohesión y el FEDER continuarán estando disponibles para financiar infraestructuras de transporte de las redes central y global, TIC, y redes de distribución de energía gestionadas de forma descentralizada.

1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

- - X Propuesta/iniciativa en vigor desde el 1.1.2014 hasta el 31.12.2020
- - X Incidencia financiera desde 2011 hasta 2014

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

- Ejecución: fase de puesta en marcha de AAAA a AAAA,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)⁵⁷

X **Gestión centralizada directa** a cargo de la Comisión

X **Gestión centralizada indirecta** mediante delegación de las tareas de ejecución en:

- - X agencias ejecutivas
- - X organismos creados por las Comunidades⁵⁸
- - X organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público
- personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea y que estén identificadas en el acto de base pertinente a efectos de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento Financiero

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión descentralizada con terceros países

X **Gestión conjunta** con organizaciones internacionales (**especifique**)

Si se indica más de un modo de gestión, facilitense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

Las subvenciones (para todos o algunos sectores, pendientes de decisiones futuras) serán ejecutadas por las agencias ejecutivas existentes o futuras.

Podrán encomendarse otras tareas al BEI, al FEI, a otras instituciones financieras u organizaciones internacionales (por ejemplo, Eurocontrol), a organismos con misión de servicio público, o a los

⁵⁷ Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento financiero.

mencionados en el artículo 185 del Reglamento Financiero, (p.ej., la ACER) (artículos 200 y 201 del RF revisado).

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes Especificuense la frecuencia y las condiciones.

El seguimiento del programa en curso se hará a través de una evaluación intermedia del Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» que incluirá un análisis de eficacia. Además, se efectuarán revisiones intermedias de los programas de trabajo plurianuales.

Se llevará a cabo una evaluación *ex post* en estrecha colaboración con los Estados miembros y los beneficiarios examinarán a eficacia y eficiencia del Mecanismo «Conectar Europa» y su impacto en la cohesión económica, social y territorial, así como su contribución a las prioridades de la Unión en materia de crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo.

La propuesta del Mecanismo «Conectar Europa» también prevé la posibilidad de proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos, así como del impacto de su ejecución, a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

A nivel de las acciones, los beneficiarios presentarán periódicamente y de conformidad con las cláusulas de los acuerdos o decisiones, informes sobre las acciones que deban ejecutarse. El Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» prevé asimismo la posibilidad de solicitar a los Estados miembros que efectúen evaluaciones de acciones y de los proyectos relacionados.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. *Riesgo(s) definido(s)*

- retrasos en la ejecución de los proyectos
- posible mala gestión de la asistencia financiera de la UE por los beneficiarios
- asimilación insuficiente por el mercado de los instrumentos financieros
- cambio de las condiciones del mercado con el tiempo

2.2.2. *Método(s) de control previsto(s)*

El Mecanismo «Conectar Europa» se implementará principalmente a través de gestión centralizada directa e indirecta por la Comisión. Podrán preverse casos de gestión conjunta. En lo que se refiere a las subvenciones, los principales elementos del sistema de control interno son los procedimientos de selección y evaluación de las propuestas de subvención (controles *ex ante*) y los controles técnicos y de las transacciones financieras durante la gestión de los proyectos sobre la base de los informes y auditorías *ex post* de los beneficiarios.

En lo que se refiere a los métodos de control de las subvenciones, no están previstos grandes cambios. Nuestra estimación es que el Mecanismo «Conectar Europa» presentará

características de riesgo comparables y que se aplicará una estrategia de control similar. Estimamos por tanto que el nivel probable de no conformidad sea semejante a la experiencia de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte en materia de gestión de proyectos RTE-T, a saber:

El método de muestreo empleado para los controles es en parte aleatorio, y en parte basado en el riesgo. Los márgenes de error detectados (ajustes financieros recomendados en % de los pagos efectuados) fueron inferiores a 1 % en 2009 y 2010. Hasta cierto punto, esto se puede explicar por la puesta en común de conocimientos con el circuito financiero *ex ante* (sesión dedicada a lo aprendido de las auditorías de 2008 y 2009 y de las técnicas de prevención de fraudes). Debido a la dimensión reducida de la muestra y al método combinado aleatorio/riesgo, los márgenes de error no pueden sin embargo extrapolarse a todos los proyectos gestionados por la Agencia Ejecutiva de la RTE-T.

Los acuerdos y decisiones para la realización de las acciones en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» preverán la supervisión y el control financiero por la Comisión o cualquier representante autorizado de esta, así como las auditorías por el Tribunal de Cuentas y las verificaciones in situ a cargo de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), con arreglo a las procedimientos establecidos en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones in situ que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades y en el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

En lo que respecta a la aplicación de los instrumentos financieros, cualquier acuerdo con una entidad que se haya visto confiada tareas, o con otras instituciones financieras interesadas, preverá expresamente que la Comisión y el Tribunal de Cuentas ejercerán sus competencias de control, mediante verificación de documentos, inspección in situ, y en información, aun la almacenada en soportes electrónicos, sobre todos los terceros que hubieren percibido fondos de la Unión.

2.2.3. Naturaleza e intensidad de los controles

| Resumen de los controles | Importe en MEUR | Número de beneficiarios: transacciones (% del total) | Profundidad del control * (evaluación 1-4) | Cobertura (% del valor) |
|---|-----------------|---|--|-------------------------|
| Gestión de las acciones desde la evaluación hasta las auditorías <i>ex post</i> | 371** | 1) monitorización global de todos los proyectos: 100% | 1 | 100% |
| | | 2) auditoría de proyectos seleccionados: 5% | 4 | 10% |

(**) aproximación basada en los siguientes $9,9 \text{ MEUR} \times 7 \times 6$ donde:

- 9,9 MEUR corresponden a los costes administrativos anuales de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para 8 000 MEUR de créditos operativos.

- 7 corresponde al número de años del MFP
- 6 corresponde al multiplicador que permite obtener la dotación para el MCE de 50 000 MEUR

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

La Comisión garantizará velará por que, en la ejecución de las acciones financiadas en el marco del presente Reglamento, se protejan los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilícitas, así como mediante controles eficaces y la recuperación de los importes pagados indebidamente y, si se detectan irregularidades, mediante la aplicación de sanciones efectivas, proporcionales y disuasorias, con arreglo al Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 del Consejo, al Reglamento (CE, Euratom) n° 2185/96 del Consejo y al Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.

La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas tendrán la competencia de efectuar auditorías, documentales e in situ, de todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará autorizada a efectuar controles e inspecciones in situ de los operadores económicos interesados directa o indirectamente por dicha financiación de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 con vistas a determinar si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión Europea en lo que respecta a un convenio de subvención o decisión de subvención, o a un contrato de financiación por la Unión.

Las DG INFSO, MOVE y ENER han adoptado o adoptarán a más tardar en 2013 estrategias antifraude y planes de acción conexos a nivel de la DG que cubran todo el ciclo del gasto, teniendo en cuenta la proporcionalidad y la relación coste-beneficio de las medidas que se vayan a implementar y previendo una evaluación de los riesgos del programa.

Las tres Direcciones Generales garantizarán que su enfoque de la gestión de los riesgos de fraude esté orientada a la identificación de los ámbitos en que existen riesgos de fraude, teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios sectorial por DG y con la ayuda de la labor de la OLAF en materia de prevención de fraudes y análisis de riesgos.

Los contratos de subvención y los contratos públicos se basarán en modelos normalizados en los que constarán las medidas antifraude generalmente aplicables.

Se organizarán cursillos de formación sobre gestión de las subvenciones para el personal que tramita los proyectos.

En lo que se refiere a los instrumentos financieros, las instituciones financieras que intervengan en la ejecución de operaciones financieras realizadas con un instrumento financiero deberán cumplir las normas aplicables en materia de prevención del blanqueo de capitales y la lucha contra el terrorismo. No podrán estar establecidas en territorios cuyas

jurisdicciones no cooperen con la Unión en lo que se refiere a la aplicación de las normas fiscales acordadas a nivel internacional.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

(en precios corrientes)

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias de gasto existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

| Rúbrica del marco financiero plurianual | Línea presupuestaria | Tipo de gasto | Contribución | | | |
|---|---|------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------|--|
| | Número Descripción: Red Transeuropea de Transporte | CD/CND ⁽⁵⁹⁾ | de países de la AELC ⁶⁰ | de países candidatos ⁶¹ | de terceros países | a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero |
| 1 | 06 03 03 | Diferencia | NO | NO | NO | NO |
| 1 | 06 01 04 31 | CND | NO | NO | NO | NO |
| Rúbrica del marco financiero plurianual | Línea presupuestaria | Tipo de gasto | Contribución | | | |
| | Número Descripción: Redes transeuropeas de energía | CD/CND ⁽⁶²⁾ | de países de la AELC ⁶³ | de países candidatos ⁶⁴ | de terceros países | a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero |
| 1 | 32 03 02 (RTE-E) | CD/ | NO | NO | NO | NO |
| 1 | 32 01 04 XX | CND | NO | NO | NO | NO |
| Rúbrica del marco financiero plurianual | Línea presupuestaria | Tipo de gasto | Contribución | | | |
| | Número | CD/CND | de países | de países | de | a efectos del artículo |

⁵⁹ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁰ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶¹ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

⁶² CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶³ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶⁴ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

| | | | | | | |
|---|---|------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------|--|
| | Descripción: Programa Marco para la Innovación y la Competitividad (PIC) – Programa de Apoyo de la Política en materia de TIC | ⁽⁶⁵⁾ | de la AELC ⁶⁶ | candidatos ⁶⁷ | terceros países | 18.1.a bis) del Reglamento Financiero |
| 1 | 09 03 XX | CD/ | NO | NO | NO | NO |
| 1 | 09 01 04 XX | CND | NO | NO | NO | NO |
| Rúbrica del marco financiero plurianual | Línea presupuestaria | Tipo de gasto | Contribución | | | |
| | Número Descripción: Fondo de Cohesión | CD/CND ⁽⁶⁸⁾ | de países de la AELC ⁶⁹ | de países candidatos ⁷⁰ | de terceros países | a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero |
| 1 | 13 04 02 | CD/ | NO | NO | NO | NO |
| 1 | 13 01 04 XX | CND | NO | NO | NO | NO |

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

| Rúbrica del marco financiero plurianual | Línea presupuestaria | Tipo de gasto | Contribución | | | |
|---|--------------------------|---------------|----------------------|----------------------|--------------------|--|
| | Número [Rúbrica.....] | CD/CND | de países de la AELC | de países candidatos | de terceros países | a efectos del artículo 18.1.a bis) del Reglamento Financiero |
| | [XX.YY.YY.YY] | | SÍ/NO | SÍ/NO | SÍ/NO | SÍ/NO |

En una fase posterior se decidirá la conveniencia de establecer una rúbrica presupuestaria exclusiva para el Mecanismo «Conectar Europa».

⁶⁵ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁶ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁶⁷ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

⁶⁸ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷⁰ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

Millones EUR (al tercer decimal)

| Rúbrica del Marco Financiero Plurianual: | | Número 1 | Título: Crecimiento inteligente e inclusivo | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------|-------|--|--|---------|
| | | | Año N ⁷¹ 2014 | Año N+1 2015 | Año N+2 2016 | Año N+3 2017 | Año N+4 2018 | Año N+5 2019 | Año N+6 2020 | > 2020 | TOTAL | | | |
| • Créditos de operaciones | | | | | | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 06 03 03 | Compromisos | (1) | 2427,3 | 2687,5 | 3183,2 | 3471,8 | 4000,5 | 4315,2 | 4401,9 | | | | | 24487,4 |
| | Pagos | (2) | 0 | 2099,7 | 2299,7 | 2449,7 | 2599,7 | 2799,7 | 2999,7 | | | | | 24487,4 |
| Créditos de carácter administrativo financiados por la dotación de determinados programas operativos ⁷² | | | | | | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 06.01.04.31(*) | (3) | | 12,7 | 17,5 | 17,8 | 18,2 | 18,5 | 18,8 | 19,1 | | | | | 122,6 |
| TOTAL de los créditos de la DG MOVE | Compromisos | =1+1a +3 | 2440,0 | 2705,0 | 3201,0 | 3490,0 | 4019,0 | 4334,0 | 4421,0 | | | | | 24610,0 |
| | Pagos | =2+2a +3 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 12,7 | 2117,2 | 2317,5 | 2467,9 | 2618,2 | 2818,5 | 3018,8 | | | | | 24610,0 |

(*) Estas cifras se refieren a la subvención a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T y cubren la gestión de la parte del transporte del MCE y la extinción del apoyo financiero a proyectos de interés común de la red transeuropea de transporte de programas anteriores. Resultan del supuesto de una cartera de 500 proyectos.

⁷¹ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷² Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| DG: REGIO | | Año N ⁷³ | Año N+1 | Año N+2 | Año N+3 | Año N+4 | Año N+5 | Año N+6 | > 2020 | T |
|--|------------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|------|
| • Créditos de operaciones | | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 13 04 02 | Compromisos | 1477,9 | 1511,9 | 1544,3 | 1587,4 | 1648,9 | 1693,9 | 1774 | | 112. |
| Créditos de carácter administrativo por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁴ | Pagos | 0,0 | 972,9 | 1102,6 | 1236,5 | 1291,7 | 1373,2 | 1551,3 | 3710,1 | 112. |
| Número de línea presupuestaria 13 01 04 XX | (³) | 5,1 | 5,4 | 5,6 | 5,9 | 6,2 | 6,6 | 6,6 | | |
| (**) Importe adicional para cubrir la subvención asignada a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T (deberá crearse una nueva línea presupuestaria) en el supuesto de que estos importes serán delegados a dicha agencia. Las normas aplicables en virtud del presente Reglamento a las redes transeuropeas de transporte serán asimismo de aplicación. Podrán lanzarse convocatorias específicas de presentación de propuestas de proyectos de implantación de la red principal en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión. Resultan del supuesto de una cartera de unos 160 proyectos. | | | | | | | | | | |
| TOTAL de los créditos de la DG REGIO | Compromisos | 1483,0 | 1517,4 | 1549,9 | 1593,3 | 1655,1 | 1700,4 | 1780,6 | | 1. |
| | Pagos | 5,1 | 978,3 | 1108,3 | 1242,4 | 1297,9 | 1379,7 | 1557,9 | 3710,1 | 1. |

⁷³ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁴ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| DG: ENER | | Year N ⁷⁵ | Year N+1 | Year N+2 | Year N+3 | Year N+4 | Year N+5 | Year N+6 | TOT. |
|--|-------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| • Créditos de operaciones | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | > 2020 |
| Número de línea presupuestaria 32 03 02 | Compromisos | 1029,52 2 | 1333,02 2 | 1139,02 2 | 1319,02 2 | 1495,02 2 | 1759,02 2 | 2271,02 2 | 0 |
| | Pagos | 452,542 | 915,785 | 1174,82 2 | 1264,78 2 | 1353,26 2 | 1568,94 2 | 1921,38 2 | 1694,13 7 |
| Créditos de carácter administrativo por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁶ financiados | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 3201XX (***) | | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 0 |
| TOTAL de los créditos de la DG ENER | Compromisos | 1033 | 1335 | 1141 | 1321 | 1497 | 1761 | 2273 | 0 |
| | Pagos | 456,02 | 917,763 | 1176,8 | 1266,76 | 1355,24 | 1570,92 | 1923,36 | 1694,13 7 |

(***) Estos créditos incluyen los gastos de los coordinadores de la UE. Además, a reserva de una nueva decisión, la ACER puede ser llamada a ejecutar tareas definidas en las disposiciones del Reglamento relativo a las orientaciones para la infraestructura energética transeuropea.

⁷⁵

El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁶

Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| DG: INFSO | Año N ⁷⁷ | Año N+1 | Año N+2 | Año N+3 | Año N+4 | Año N+5 | Año N+6 | > 2020 | T ⁸ |
|--|---------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------------|
| • Créditos de operaciones | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 0903XX | Compromisos | 843,800 | 1302,600 | 1621,400 | 1734,200 | 2003,000 | 2284,000 | 0 | |
| | Pagos | 679,000 | 1262,600 | 1581,400 | 1719,200 | 2003,000 | 2258,000 | 506,000 | |
| Créditos de carácter administrativo por la dotación de determinados programas operativos ⁷⁸ financiados | | | | | | | | | |
| Número de línea presupuestaria 090104XX | (3) | 2,200 | 2,400 | 2,600 | 2,800 | 3,000 | 3,000 | 0 | |
| TOTAL de los créditos de la DG INFSO | Compromisos | 681,000 | 1305,000 | 1624,000 | 1737,000 | 2006,000 | 2287,000 | 0 | |
| | Pagos | 456,000 | 1265,000 | 1584,000 | 1722,000 | 2006,000 | 2261,000 | 506,000 | |

| | | | | | | | | | | |
|--|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|----------------|
| • TOTAL de los créditos de operaciones (*) | (4) | 4135,82 | 4864,32 | 5624,82 | 6412,22 | 7229,72 | 8077,22 | 8956,92 | 0,000 | 45301,0 |
| | Compromisos | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 54 |
| • TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (*) | (5) | 906,542 | 3699,28 | 4737,12 | 5295,88 | 5672,16 | 6371,64 | 7179,08 | 11439, | 45301,0 |
| | Pagos | 5 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 34 | 54 |
| | (6) | 18,178 | 21,678 | 22,178 | 22,778 | 23,278 | 23,778 | 24,078 | 0 | 155,946 |

⁷⁷ El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁷⁸ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la implementación de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 (*) del Marco Financiero Plurianual | Compromisos | =4+6 | 41 54,00 0 | 4886,00 0 | 5647,00 0 | 6435,00 0 | 7253,00 0 | 8101,00 0 | 8981,00 0 | 0,000 | 45 457,0 00 |
| | Pagos | =5+6 | 924,720 | 3 720,96 3 | 4 759,30 0 | 5 318,66 0 | 5 695,44 0 | 6 395,42 0 | 7 203,16 0 | 11 439, 337 | 45 457,0 00 |

(*) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| • TOTAL de los créditos de operaciones (*) | Compromisos | (4) | 5613,72 | 6376,22 | 7169,12 | 7999,62 | 8878,62 | 9771,12 | 10730,9 | 56539,3 |
| | Pagos | (5) | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 22 | 54 |
| • TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (**) | | (6) | 906,542 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 54 |
| | | | 23,278 | 27,078 | 27,778 | 28,678 | 29,478 | 30,378 | 30,678 | 0 |
| | TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 (**) | =4+6 | 5637,00 | 6403,30 | 7196,90 | 8028,30 | 8908,10 | 9801,50 | 10761,6 | 56736,7 |
| | del Marco Financiero Plurianual | =5+6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,000 | 00 |
| | | | 929,820 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 437 |
| | | | 4699,26 | 5867,50 | 6561,06 | 6993,34 | 7775,22 | 8761,06 | 15149, | 56736,7 |
| | | | | | | | | | | 00 |

(**) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica: (no aplicable)

| | | | | | | | | | | |
|--|-------------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| • TOTAL de los créditos de operaciones | Compromisos | (4) | | | | | | | | |
| | Pagos | (5) | | | | | | | | |
| • TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos | Compromisos | (6) | | | | | | | | |
| | Pagos | =4+6 | | | | | | | | |
| • TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del Marco Financiero Plurianual (importe de referencia) | Pagos | =5+6 | | | | | | | | |

Rúbrica del Marco Financiero Plurianual: 5 «Gastos administrativos»

Millones EUR (al tercer decimal)

| | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | TOTAL |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| DG: MOVE | | | | | | | | |
| • Recursos humanos | 4,198 | 4,516 | 4,771 | 5,089 | 5,280 | 5,280 | 5,280 | 34,414 |
| • Otros gastos administrativos | 1,100 | 1,110 | 1,120 | 1,230 | 1,240 | 1,250 | 1,260 | 8,310 |
| TOTAL DG MOVE | 5,298 | 5,626 | 5,891 | 6,319 | 6,520 | 6,530 | 42,724 | 42,724 |
| DG: ENER (*) | | | | | | | | |
| • Recursos humanos | 5,406 | 6,233 | 7,123 | 7,315 | 7,315 | 7,506 | 7,506 | 48,404 |
| • Otros gastos administrativos | 0,171 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 1,797 |
| TOTAL DG ENER | 5,577 | 6,404 | 7,294 | 7,786 | 7,486 | 7,677 | 7,977 | 50,201 |
| DG: INFISO (*) | | | | | | | | |
| • Recursos humanos | 11,117 | 12,451 | 14,484 | 15,310 | 16,263 | 17,025 | 17,279 | 103,929 |
| • Otros gastos administrativos | 0,200 | 0,210 | 0,220 | 0,230 | 0,240 | 0,250 | 0,260 | 1,610 |
| TOTAL DG INFISO | 11,317 | 12,661 | 14,704 | 15,540 | 16,503 | 17,275 | 17,539 | 105,539 |

(*) La DG ENER y la DG INFISO también prevén externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

| | (Total compromisos) | de | los | | |
|------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|----------------|
| TOTAL de los créditos | 22,192 | 24,691 | 27,889 | 29,645 | 31,482 |
| | | | | 30,509 | 32,056 |
| | | | | | 198,464 |

| | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>para la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual</p> | <p>= Total de los pagos)</p> | | | | | | | | | |
|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

| | Año 2014 ⁷⁹ | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | > 2020 | TOTAL |
|--|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| TOTAL de los créditos para las RUBRICAS 1 a 5 (*) del Marco Financiero Plurianual | Compromisos | 4176,19 2 | 4910,69 1 | 5674,88 9 | 6464,64 5 | 7283,50 9 | 8132,48 2 | 9013,05 6 | 45655,4 64 |
| | Pagos | 946,912 | 3745,65 4 | 4787,18 9 | 5348,30 5 | 5725,94 9 | 6426,90 2 | 7235,21 6 | 45655,4 64 |

(*) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

| | Año 2014 ⁸⁰ | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | > 2020 | TOTAL |
|--|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-----------------------|
| TOTAL de los créditos para las RUBRICAS 1 a 5 (***) del Marco Financiero Plurianual | Compromisos | 5659,19 2 | 6427,99 1 | 2327,88 9 | 8057,94 5 | 8057,94 5 | 9832,98 2 | 10793,6 56 | 56935,1 64 |
| | Pagos | 952,012 | 4723,95 4 | 5895,38 9 | 6590,70 5 | 7023,84 9 | 7806,70 2 | 8793,11 6 | 56935,1 64 |

(***) Excluidos los importes provenientes de la DG REGIO (Fondo de Cohesión)

⁷⁹

El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

⁸⁰

El año N es el año de inicio de la implementación de la propuesta/iniciativa.

3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

| Indiquen e los objetivos y los resultados | Tipo de resultados ⁸¹ | RESULTADOS | | | | Año 2016 | | Año 2017 | | Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6) | TOTAL |
|---|----------------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|--|---------------------|
| | | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | | |
| ↓ | Coste medio del resultado | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados | Número de resultados | Coste de resultados |

OBJETIVOS ESPECÍFICOS⁸² - redes de transporte

- Resultado Se prevé que contribuya a la financiación de un total de 150 000 millones EUR de inversiones de transporte en la Parte 1 del anexo del Reglamento sobre el MCE.

It is expected to contribute to the financing of a total of EUR 150 bn of investments out of the estimated investments of EUR 237.618,21 million set out in the list of **pre-identified transport infrastructure projects in Part 1 of the Annex to the CEF Regulation**.

- 2 256,9 millones EUR de financiación concedida por la UE a través de instrumentos financieros movilizarán 40 000 millones de EUR de inversiones,
- 11 238,3 millones EUR de financiación de la UE del fondo de cohesión movilizarán 11 500 millones EUR de inversiones.
- los restantes 22 230,5 millones EUR de financiación de la UE movilizarán 98 500 millones EUR de inversiones (sobre la base de un porcentaje de cofinanciación del 20%).
- the remaining EUR 22 230,5 million of EU funding will leverage €98.5 bn of investments (based on an average co-funding rate of 20%).

⁸¹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (p. ej., número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁸² Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)…»

en millones de EUR

Inversiones estimadas para los proyectos
predeterminados enumerados en la parte 1 del
anexo del Reglamento MCE

| Prioridades horizontales | |
|--------------------------|-----------|
| | 47.500,00 |
| | 30.000,00 |
| | 13.353,20 |
| | 5.673,00 |
| | 37.690,00 |
| | 8.037,60 |
| | 31.936,00 |
| | 15.622,50 |
| | 17.170,00 |
| | 4.582,00 |
| | 12.551,30 |
| | 15.939,40 |
| | 27.563,21 |

de las cuales SESAR

1. Corredor Adriático-Báltico
2. Varsovia – Berlín – Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands
3. Corredor Mediterráneo
4. Hamburgo – Rostock – Burgas/frontera turca – Pireo – Lefkosia
5. Helsinki - La Valeta
6. Génova – Rotterdam
7. Lisboa - Estrasburgo
8. Dublín – Londres – París – Bruselas
9. Ámsterdam – Basilea/Lyon – Marsella
10. Corredor Sena – Danubio

Otros tramos de la red principal

Total

237.618,21

Las cifras exactas por corredor se facilitarán durante la planificación y ejecución del programa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS redes de energía

- Resultado Implementación de los 11 corredores y áreas prioritarios a 940 514 millones de EUR por corredor de media

OBJETIVOS ESPECÍFICOS redes de transporte⁸³

- Resultado Infraestructuras de servicios digitales desarrolladas e implantadas en toda Europa • Está prevista la concesión de ayuda financiera a través del MCE a las siguientes infraestructuras de servicios digitales: 2446,000
 - Identificación y autenticación electrónica segura interoperable en toda Europa
 - Plataforma central europea de interconexión de los registros mercantiles europeos
 - Procedimientos electrónicos de creación y gestión de empresas en otro país europeo
 - Servicios de contratación electrónica transfronterizos interoperables
 - Servicios transfronterizos e interoperables de justicia en línea
 - Servicios públicos transfronterizos de sanidad electrónica

⁸³ El reparto definitivo de los recursos presupuestarios gastados a través de instrumentos financieros y subvenciones dependerá de la adopción de los instrumentos financieros por el mercado.

- Resultado Miles de hogares conectados a internet de banda ancha

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-----|---|--------|-----|---|---------|-----|--------|------|----------|----|---------|-----|------|-----|----------|-----|----------|
| 0.18 | 182 | 7 | 321,00 | 357 | 3 | 627,800 | 554 | 974,60 | 6269 | 1101,400 | 80 | 1411,20 | 927 | 1630 | 111 | 1955,000 | 456 | 8021,000 |
| | | | 0 | | | 0 | 7 | 0 | | | 31 | 0 | 6 | ,000 | 26 | | 49 | |

| | | | | | | | | |
|---|---------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|-------------------|
| Subtotal objetivo específico Telecomunicaciones | 679,000 | 843,800 | 1 302,600 | 1 621,400 | 734,200 | 2 003,000 | 2 284,000 | 10 468,000 |
| COSTE TOTAL | | | | | | | | 56 539,354 |

| |
|--|
| |
|--|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

Millones EUR (al tercer decimal)

| DG MOVE | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | TOTAL |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | 4,198 | 4,516 | 4,771 | 5,089 | 5,280 | 5,280 | 5,280 | 34,414 |
| Otros gastos administrativos | 1,100 | 1,110 | 1,120 | 1,230 | 1,240 | 1,250 | 1,260 | 8,310 |
| Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | 5,298 | 5,626 | 5,891 | 6,319 | 6,520 | 6,530 | 6,54 | 42,724 |
| Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁴ del marco financiero plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | | | | | | | | |
| Otros gastos de naturaleza administrativa 06 01 04 31 | 12,7 | 17,5 | 17,8 | 18,2 | 18,5 | 18,8 | 19,1 | 122,6 |
| Otros gastos de naturaleza administrativa 13 01 04 XX | 5,1 | 5,4 | 5,6 | 5,9 | 6,2 | 6,6 | 6,6 | 41,4 |
| Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 (**) del Marco Financiero Plurianual | 12,7 | 17,5 | 17,8 | 18,2 | 18,5 | 18,8 | 19,1 | 122,6 |
| Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | 17,8 | 22,9 | 23,4 | 24,1 | 24,7 | 25,4 | 25,7 | 164,0 |

⁸⁴ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| | | | | | | | | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| TOTAL MOVE (**) | 17,998 | 23,126 | 23,691 | 24,519 | 25,02 | 25,33 | 25,64 | 165,324 |
| TOTAL MOVE | 23,098 | 28,526 | 29,291 | 30,419 | 31,22 | 31,93 | 32,24 | 206,724 |

(*) En el supuesto de que las partes Transporte y Fondo de Cohesión del MCE se deleguen a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T.

(**) Excluido el Fondo de Cohesión 13 01 04 XX

Millones EUR (al tercer decimal)

| DG ENER | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | TOTAL |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| RÚBRICA 5 (*) del Marco Financiero Plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | 5,406 | 6,233 | 7,123 | 7,315 | 7,315 | 7,506 | 7,506 | 48,404 |
| Otros gastos administrativos | 0,171 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 1,797 |
| Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | 5,577 | 6,404 | 7,294 | 7,786 | 7,486 | 7,677 | 7,977 | 50,201 |
| Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁵ del marco financiero plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | | | | | | | | |
| Otros gastos de carácter administrativo (**) | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 15,346 |
| Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 15,346 |
| TOTAL ENER | 9,055 | 8,382 | 9,272 | 9,764 | 9,464 | 9,655 | 9,955 | 65,547 |

(*) La DG ENER prevé externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

(**) Estos créditos incluyen los gastos de los coordinadores de la UE. Además, a reserva de una nueva decisión, la ACER puede ser llamada a ejecutar tareas definidas en las disposiciones del Reglamento relativo a las orientaciones para la infraestructura energética transeuropea.

⁸⁵ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

Millones EUR (al tercer decimal)

| DG INFSO | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 | TOTAL |
|---|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| RÚBRICA 5 (*) del Marco Financiero Plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | 11 117 | 12 451 | 14 484 | 15 310 | 16 263 | 17 025 | 17 279 | 103 929 |
| Otros gastos administrativos | 0,2 | 0,21 | 0,22 | 0,23 | 0,24 | 0,25 | 0,26 | 1,61 |
| Subtotal de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | 11,317 | 12,661 | 14,704 | 15,540 | 16,503 | 17,275 | 17,539 | 105,539 |
| Fuera de la RÚBRICA 5⁸⁶ del marco financiero plurianual | | | | | | | | |
| Recursos humanos | | | | | | | | |
| Otros gastos de carácter administrativo | 2 | 2,2 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3 | 3 | 18 |
| Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del Marco Financiero Plurianual | 2 | 2,2 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3 | 3 | 18 |
| TOTAL INFSO | 13 317 | 14 861 | 17 104 | 18 140 | 19 303 | 20 275 | 20 539 | 123 539 |

(*) La DG INFSO prevé externalizar parcialmente la implementación del MCE a agencias. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

| | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| TOTAL créditos de carácter administrativo de la rúbrica 5 del MFP | 22,192 | 24,691 | 27,889 | 29,645 | 30,509 | 31,482 | 32,056 | 198,464 |
| TOTAL créditos de carácter administrativo fuera de la rúbrica 5 del MFP (*) | 18,178 | 21,678 | 22,178 | 22,778 | 23,278 | 23,778 | 24,078 | 155,946 |
| TOTAL créditos de carácter administrativo fuera | 23,278 | 27,078 | 27,778 | 28,678 | 29,478 | 30,378 | 30,678 | 197,346 |

⁸⁶ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

| | | | | | | | | |
|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|----------------|
| de la rúbrica 5 del MFP (*) | | | | | | | | |
| TOTAL de los créditos de carácter administrativo (*) | 40,37 | 46,369 | 50,067 | 52,423 | 53,787 | 55,26 | 56,134 | 354,410 |
| TOTAL de los créditos de carácter administrativo | 45,47 | 51,769 | 55,667 | 58,323 | 59,987 | 61,86 | 62,734 | 395,810 |

(*) Excluido el Fondo de Cohesión 13 01 04 XX

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimaciones expresadas en unidades de equivalente a jornada completa

| <i>DG MOVE</i> | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| • Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales) | | | | | | | |
| 06 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión) | 26 | 28 | 29 | 31 | 32 | 32 | 32 |
| XX 01 01 02 (Delegaciones) | | | | | | | |
| 06 01 05 01 (Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Investigación directa) | | | | | | | |
| • Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: FTE)⁸⁷ | | | | | | | |
| 06 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global) | 14 | 15 | 17 | 18 | 19 | 19 | 19 |
| XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones) | | | | | | | |
| XX 01 04 aa ⁸⁸ | | | | | | | |
| 06 01 05 02 (AC, END, INT – Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa) | | | | | | | |
| Otras líneas presupuestarias (especificuense) | | | | | | | |
| TOTAL MOVE | 40 | 43 | 46 | 49 | 51 | 51 | 51 |

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

⁸⁷ AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁸⁸ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Funcionarios y agentes temporales | Elaboración de políticas y estrategias, gestión y control del programa, selección de proyectos, coordinación y enlace con todas las partes interesadas a nivel del programa (ministerios, otras DG, instituciones europeas, bancos internacionales (como el BEI), supervisión y control de las agencias asociadas (personal externo). |
| Personal externo | Gestión del sistema de información TENtec: Recogida de datos técnicos, financieros y geográficos para el análisis, la gestión y la toma de decisiones sobre el programa. |

Estimaciones expresadas en unidades de equivalente a jornada completa

| <i>DG ENER</i> | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 |
|---|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| • Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales) | | | | | | | |
| 32 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión) | 34 | 39 | 45 | 45 | 45 | 46 | 46 |
| XX 01 01 02 (Delegaciones) | | | | | | | |
| XX 01 05 01 (Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Investigación directa) | | | | | | | |
| • Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁸⁹ | | | | | | | |
| 32 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global) | 17 | 20 | 22 | 25 | 25 | 26 | 26 |
| XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones) | | | | | | | |
| XX 01 04 aa ⁹⁰ | - en la sede ⁹¹ | | | | | | |
| | - en las delegaciones | | | | | | |
| XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa) | | | | | | | |
| Otras líneas presupuestarias (especifíquense) | | | | | | | |
| TOTAL ENER | 51 | 59 | 67 | 70 | 70 | 72 | 72 |

⁸⁹ AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁹⁰ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁹¹ Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Funcionarios y agentes temporales | <ul style="list-style-type: none">- Apoyo a foros regionales y temáticos en la identificación de proyectos de interés común- Proceso de selección- Gestión financiera de los proyectos- Gestión financiera y de proyectos- Evaluaciones |
| Personal externo | <ul style="list-style-type: none">- Apoyo a foros regionales y temáticos en la identificación de proyectos de interés común- Proceso de selección- Gestión financiera de las convocatorias anuales de propuestas y selección de los proyectos que recibirán financiación- Gestión financiera y de proyectos- Evaluaciones |

Estimaciones expresadas en unidades de equivalente a jornada completa

| DG INFSO | Año 2014 | Año 2015 | Año 2016 | Año 2017 | Año 2018 | Año 2019 | Año 2020 |
|---|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| • Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales) | | | | | | | |
| 09 01 01 01 (en la Sede y en las Oficinas de Representación de la Comisión) | 83 | 93 | 108 | 114 | 121 | 127 | 129 |
| XX 01 01 02 (Delegaciones) | | | | | | | |
| XX 01 05 01 (Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Investigación directa) | | | | | | | |
| • Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁹² | | | | | | | |
| 09 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global) | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 14 | 14 |
| XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones) | | | | | | | |
| XX 01 04 aa ⁹³ | - en la sede ⁹⁴ | | | | | | |
| | - en las delegaciones | | | | | | |
| XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; Investigación indirecta) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa) | | | | | | | |
| Otras líneas presupuestarias (especificuense) | | | | | | | |
| TOTAL | 92 | 103 | 120 | 127 | 135 | 141 | 143 |

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la DG, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las dificultades presupuestarias existentes. Los importes y las imputaciones se ajustarán en caso necesario en función de los resultados del proceso de externalización.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

| | |
|---|--|
| Funcionarios y agentes temporales | Coordinación de las políticas y estrategias, gestión del programa, gestión de proyectos y subvenciones |
| Personal externo | Gestión de proyectos y de subvenciones |
| Total de las necesidades estimadas de recursos humanos | 183 205 233 246 256 264 266 |

⁹² AC = agente contractual; INT= personal de agencia («Interinos»); JED= Joven Experto en Delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

⁹³ Por debajo del límite de personal externo cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁹⁴ Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual 2014-2020*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el Marco Financiero Plurianual 2014-2020
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del Marco Financiero Plurianual

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes

No aplicable

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual⁹⁵.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes

No aplicable

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

| | Año N | Año N+1 | Año N+2 | Año N+3 | Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6) | | | Total |
|--|-------|---------|---------|---------|---|--|--|-------|
| Especifíquese el organismo de cofinanciación | | | | | | | | |
| TOTAL de los créditos cofinanciados | | | | | | | | |

⁹⁵ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos
- X La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - X en ingresos diversos

Millones EUR (al tercer decimal)

| Línea presupuestaria de ingresos: | Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso | Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁹⁶ | | | | |
|-----------------------------------|--|---|---------|---------|---------|---|
| | | Año N | Año N+1 | Año N+2 | Año N+3 | Insértense tantas columnas como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6) |
| Artículo | | | | | | |

En el caso de los ingresos diversos «afectados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercuta(n)

a determinar (los ingresos generados por los instrumentos financieros serán reutilizados durante el período de vida del programa y se contabilizarán como ingresos juntamente con el importe principal al final del programa.)

Precítese el método de cálculo del efecto sobre los ingresos.

⁹⁶ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 19.10.2011
SEC(2011) 1263 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

Resumen de la evaluación de impacto

**Documento de acompañamiento de la
propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo
por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»**

{COM(2011) 665 final}
{SEC(2011) 1262 final}

El presente documento constituye el resumen del informe de la evaluación de impacto relativa al Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) que financiará proyectos predeterminados en los ámbitos del transporte, la energía y las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). Este nuevo instrumento fue propuesto por la Comisión en su Comunicación «Un presupuesto para Europa 2020» (en lo sucesivo, «la Comunicación MFP»), adoptada el 29 de junio de 2011, y sus documentos anexos¹. El Reglamento MCE forma parte de un paquete de instrumentos jurídicos que abarca el transporte, la energía y las TIC, e incluye también los marcos políticos sectoriales específicos para los tres sectores en cuestión² y los instrumentos financieros disponibles.

1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Como reconocía la propia Comisión en la Comunicación MFP, el actual marco de la UE para la financiación de infraestructuras no es adecuado para ofrecer una respuesta eficaz a los problemas señalados. La financiación de las infraestructuras está efectivamente fragmentada entre los programas, entre los sectores y entre los instrumentos de financiación, impidiendo de esta forma la plena explotación de las sinergias posibles entre sectores, programas e instrumentos de financiación y reducción de riesgos³. En este contexto, y con el fin de acelerar el desarrollo de las infraestructuras que necesita la UE, la Comisión decidió proponer la creación de un mecanismo común gestionado de manera centralizada, el llamado Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), con un presupuesto de 50 000 millones de euros, que financiará proyectos predeterminados en infraestructuras prioritarias de interés europeo en los ámbitos del transporte, la energía y las TIC.

La creación del MCE está encaminada a alinear los instrumentos financieros de la UE para infraestructuras en los sectores afectados con sus respectivos objetivos estratégicos y, por tanto, a contribuir a la simplificación de las normas sectoriales específicas, dentro de las limitaciones establecidas por los marcos políticos.

La Comunicación MFP, sin embargo, no definió las normas de funcionamiento del MCE que harán posible que el mecanismo sea un éxito en términos operativos, es decir, las normas de funcionamiento que crearán las condiciones de inversión propicias para acelerar el desarrollo de las infraestructuras que la UE necesita para su futura competitividad sostenible.

Al mismo tiempo, y como se destaca en la Comunicación MFP, un análisis transversal de las actuales normas sectoriales específicas muestra que, más allá de la creación del MCE, existe margen para una mayor simplificación de las normas de funcionamiento entre los tres sectores afectados. Por tanto, es necesario seguir explorando el potencial de las sinergias entre sectores en el MCE.

¹ COM(2011) 500 final y SEC(2011) 868. Todos los documentos están disponibles en http://ec.europa.eu/budget/biblio/documents/fin_fwk1420/fin_fwk1420_en.cfm

² Propuestas legislativas que establecen marcos políticos revisados en el ámbito de la RTE-E, la RTE-T y las e-RTE, respectivamente.

³ SEC(2011) 868, p. 79.

Habida cuenta de lo anterior y basándose en las evaluaciones *ex post* del programa, las consultas a las partes interesadas y las recomendaciones de los expertos, la Comisión ha determinado dos ámbitos de actuación principales en los que las deficiencias del mercado y reglamentarias impiden que la financiación de la UE respalde adecuadamente el desarrollo de las infraestructuras necesarias para alcanzar los objetivos de la Estrategia 2020 de la UE:

- El efecto palanca de la inversión: Los procedimientos, métodos y formas existentes para la concesión de la financiación de la UE no son propicios para crear un efecto palanca suficiente de la inversión. Se han señalado tres razones principales que explican que la financiación de la UE siga teniendo unas repercusiones limitadas: la financiación concedida por la UE no está suficientemente orientada hacia proyectos con un auténtico valor añadido para la UE; la forma en que se establecen hoy en día los porcentajes de cofinanciación no da lugar a la inversión necesaria porque los porcentajes de cofinanciación no corresponden a los riesgos del proyecto y no son proporcionales a su complejidad y ni a su valor añadido para la UE; las formas en que la financiación de la UE (subvenciones y/o, en algunos sectores, instrumentos financieros) se viene canalizando hacia los proyectos no ha creado hasta ahora un entorno suficientemente propicio para las inversiones privadas necesarias en cada uno de los sectores.
- Ejecución del proyecto: Las condiciones actuales en los ámbitos de las solicitudes de financiación y las ayudas, el seguimiento y la evaluación y la gestión del programa para una rápida ejecución de los proyectos cofinanciados por la UE no son adecuadas.

La Comisión ha llevado a cabo un análisis de la posible evolución futura de estos problemas, si no cambian las políticas, especialmente con la continuación del MFP 2007-2013 en el ámbito de la energía, el transporte y las TIC. Este análisis indica que, en este contexto, es improbable que, de aquí a 2020, se produzca el desarrollo de infraestructuras de valor añadido europeo. La participación del sector privado seguirá siendo marginal, incluso en proyectos con un potencial interés comercial a largo plazo. Seguirán faltando importantes conexiones transeuropeas, incluso con los países vecinos, en particular en los proyectos que presenten grandes dificultades técnicas o un limitado interés comercial para los promotores de proyectos. Por consiguiente, esta situación repercutirá negativamente por ejemplo en el funcionamiento del mercado interior, la accesibilidad y las conexiones con los países vecinos. También es probable que sean insignificantes, si se mantienen las políticas actuales, los impactos sobre los objetivos en materia de políticas de medio ambiente y lucha contra el cambio climático.

2. ANÁLISIS DE LA SUBSIDIARIEDAD

Las redes transeuropeas están contempladas por el artículo 170 del TFUE, que dispone lo siguiente: «La Unión contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, las telecomunicaciones y la energía». El derecho de la UE a intervenir en el campo de la financiación de la infraestructura está establecido en el artículo 171, que dispone que la Unión «podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros, (...) especialmente mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés». Además, la competencia de la UE en el ámbito de la energía también está recogida en el artículo 194 del TFEU. Por lo que se refiere a las redes transeuropeas, las propuestas de financiación de la Comisión deben ser

aprobadas por los Estados miembros, que son los responsables de la planificación y construcción de los proyectos.

En la Comunicación sobre la revisión del presupuesto, la Comisión subrayó la importancia de utilizar el presupuesto de la UE a fin de «colmar las brechas que deja la dinámica de la formulación de las políticas nacionales y que, si quedan abiertas, pueden perjudicar los intereses de la UE en su conjunto. La forma más obvia de colmarlas consiste en abordar los retos transfronterizos en ámbitos como infraestructuras, movilidad, cohesión territorial....»⁴. Los Estados miembros tienden a dar la máxima prioridad a los proyectos de importancia nacional fundamental a la hora de planificar y financiar las infraestructuras⁵. Sin embargo, las conexiones transfronterizas son esenciales para que las RTE se conviertan en realidad, y lo que no es menos importante, en una configuración óptima, que comporte el máximo valor añadido de la UE para los ciudadanos de la Unión.

Posteriormente, la Comisión presentó claramente su postura con respecto al papel del presupuesto de la UE para apoyar el desarrollo de las infraestructuras, en especial en los ámbitos de la energía, el transporte y las TIC, en su Comunicación MFP: «... la experiencia demuestra que los presupuestos nacionales nunca darán la prioridad necesaria a las inversiones transfronterizas pluriestatales destinadas a dotar al Mercado Único de las infraestructuras que necesita». Se trata de otro ejemplo del valor añadido del presupuesto de la UE. Como observó además la Comisión, «los costes para Europa de no invertir suficientemente en sus futuras redes podrían ser muy altos»⁶.

La justificación de una acción europea en el ámbito de la financiación de las infraestructuras se deriva del carácter transnacional del problema identificado.

3. OBJETIVOS DE LA INICIATIVA DE LA UE

Tal como se define en la Comunicación MFP, el objetivo general del MCE es acelerar el desarrollo de las infraestructuras que la UE necesita para lograr los objetivos en materia de energía y de lucha contra el cambio climático asociados a la Estrategia Europa 2020 y, más en general, para lograr su futura competitividad sostenible. Para cumplir este objetivo y, a la luz de los problemas identificados en la sección 2 anterior, el objetivo general de la iniciativa correspondiente a la presente evaluación de impacto es establecer normas de funcionamiento óptimas para la utilización de los fondos al amparo del MCE.

Al mismo tiempo, tal como se ha mencionado en la sección 4 de la Comunicación MFP, los programas e instrumentos como el MCE incluidos en la Comunicación MFP también se centran en la simplificación de normas sectoriales específicas, entre otras cosas. Por lo tanto, la iniciativa propuesta debería también aprovechar en la medida de lo posible las sinergias dentro de cada sector y entre sectores, teniendo en cuenta los objetivos políticos establecidos por los marcos sectoriales específicos.

Objetivos específicos

⁴ COM(2010) 700, p. 5.

⁵ Véanse los informes de evaluación de impacto de las orientaciones revisadas de las RTE-T, SEC(2011)xxx, de las orientaciones revisadas de las RTE-E, SEC(2011)xxx, y de las orientaciones de las e-TEN, SEC(2011)xxx.

⁶ SEC(2011) 368, p. 78.

A la vista de lo anteriormente expuesto, y sobre la base del problema definido en la sección 2 de la presente evaluación de impacto, el objetivo general de la puesta en práctica de las normas de funcionamiento óptimas del MCE puede traducirse en dos objetivos específicos que están en consonancia con el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación de 2011⁷:

Objetivo específico 1: Definir formas, métodos y normas de financiación que aumenten el efecto palanca de las contribuciones de los fondos de la UE para atraer inversiones públicas y privadas en proyectos con una dimensión europea y de mercado único, en particular las redes transeuropeas que deben implementarse de aquí a 2020, y donde esté más justificado el valor añadido europeo, incluidos, llegado el caso, los proyectos que crucen las fronteras de la UE.

Objetivo específico 2: Definir mecanismos de seguimiento y evaluación que premien los resultados y penalicen el uso ineficiente de los fondos de la UE, con el fin de garantizar la implementación efectiva de los proyectos apoyados dentro de los plazos previstos.

Objetivos operativos

Estos objetivos específicos pueden traducirse, a su vez, en una serie de **objetivos operativos**:

Por lo que respecta al efecto palanca de la inversión:

- *Objetivo operativo 1: Definir los objetivos y los criterios en varios niveles para la evaluación de propuestas, para garantizar que la financiación se canaliza en las acciones para la realización de proyectos con alto valor añadido para la UE.*
- *Objetivo operativo 2: Definir los porcentajes máximos de cofinanciación para la ayuda de la UE a los proyectos según las prioridades establecidas en términos de valor añadido de la UE y de riesgos/deficiencias del mercado a los que hacen frente los proyectos. Permitir la utilización flexible de estos porcentajes, a fin de maximizar el efecto palanca de las contribuciones de la financiación de la UE.*
- *Objetivo operativo 3: Fomentar la participación de inversores especializados en infraestructuras por medio de normas para el uso de instrumentos basados en el mercado, y de la puesta a disposición de fondos suficientes para apoyar los instrumentos innovadores.*

Por lo que se refiere a la ejecución de los proyectos:

- *Objetivo operativo 4: Definir normas de selección de propuestas para garantizar la asignación de los fondos sobre una base competitiva y transparente.*
- *Objetivo operativo 5: Establecer un marco coherente para el seguimiento y la evaluación para respaldar las decisiones de mantenimiento, interrupción definitiva o recalibrado de la ayuda financiera de la UE (es decir, el principio de «si no lo usas*

⁷ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, *A Budget for Europe 2020: the current system of funding, the challenges ahead, the results of stakeholders consultation and different options on the main horizontal and sectoral issues* - SEC(2011) 868 final.

lo pierdes», las normas para garantizar que la reasignación competitiva de los fondos se realice sobre bases transparentes y muy competitivas).

- *Objetivo operativo 6: Crear una estructura institucional adecuada para la gestión centralizada del programa.*

4. OPCIONES DE ACTUACIÓN

Para la definición de las normas de funcionamiento óptimas del MCE será clave encontrar el equilibrio adecuado entre la coherencia con los objetivos políticos sectoriales y aprovechamiento al máximo de las sinergias. Solamente este equilibrio adecuado garantizará que las normas de funcionamiento del MCE sean las óptimas, es decir, que estén concebidas de tal forma que se obtenga una rentabilidad máxima.

Las opciones estratégicas señaladas, compuestas por combinaciones con diversos grados de armonización del efecto palanca de la inversión y la implementación de los proyectos, se puede situar entre dos extremos; en un extremo, la armonización mínima del efecto palanca de la inversión y de la implementación de los proyectos y, en el otro extremo, el máximo efecto palanca de la inversión y de la implementación de los proyectos. Entre los extremos hay varias opciones intermedias que consisten en combinaciones de niveles mínimos y máximos de armonización así como de niveles de armonización variables.

Estas combinaciones se reflejan en el cuadro 1 siguiente:

Cuadro 1: Determinación de las posibles opciones de actuación

| Efecto palanca (EP) | EP mín. | EP máx. | EP var. |
|---------------------------|--|--|--|
| Implementación (I) | <p>EP mín. - I mín. (base de referencia del MCE) Distintos porcentajes de cofinanciación para cada sector y tipo de proyecto Distinta combinación de instrumentos financieros innovadores para cada sector Distintos criterios para identificar el valor añadido de la UE de acuerdo con prioridades sectoriales Distintas convocatorias y procedimientos de selección para cada sector Distintos conjuntos de instrumentos de supervisión y normas de «si no lo usas lo pierdes» para cada sector Distinta estructura de gestión /Agencia Ejecutiva para cada sector</p> | <p>EP máx. - I mín. Porcentajes comunes de cofinanciación en todos los sectores para cada tipo de proyecto Combinación común de instrumentos innovadores Objetivos y criterios comunes para el valor añadido para la UE basados en prioridades generales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto de la Estrategia Europa 2020 Distintas convocatorias y procedimientos de selección para cada sector Distintos conjuntos de instrumentos de supervisión y normas de «si no lo usas lo pierdes» para cada sector Distinta estructura de gestión /Agencia Ejecutiva para cada sector</p> | <p>EP var. - I mín. Porcentajes comunes para determinados tipos de proyectos (estudios, por ejemplo), porcentajes comunes en función del nivel de riesgo a que se enfrentan los proyectos; Porcentajes específicos para determinados proyectos, en función de las prioridades de las políticas sectoriales Distinta combinación para cada sector formada de: -un conjunto común de instrumentos de capital y de deuda, -diferentes instrumentos específicos adicionales Criterios comunes sobre prioridades globales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto, pero adaptados, en caso necesario, a tener más en cuenta las prioridades sectoriales dentro de las prioridades globales Distintas convocatorias y procedimientos de selección para cada sector Distintos conjuntos de instrumentos de supervisión y normas de «si no lo usas lo pierdes» para cada sector Distinta estructura de gestión /Agencia Ejecutiva para cada sector</p> |
| I máx. | <p>EP mín. - I máx. Distintos porcentajes de cofinanciación para cada sector y tipo de proyecto Distinta combinación de instrumentos financieros innovadores para cada sector Distintos criterios para identificar el valor añadido de la UE de acuerdo con prioridades sectoriales Convocatorias y procedimientos comunes de vigilancia y de normas de «si no lo usas lo pierdes» Unica estructura de gestión (Agencia</p> | <p>EP máx. - I máx. Porcentajes comunes de cofinanciación en todos los sectores para cada tipo de proyecto Combinación común de instrumentos innovadores Objetivos y criterios comunes para el valor añadido para la UE basados en prioridades generales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto de la Estrategia Europa 2020 Convocatorias y procedimientos comunes Unico conjunto de instrumentos de</p> | <p>EP var. - I máx. Porcentajes comunes para determinados tipos de proyectos (estudios, por ejemplo), porcentajes comunes en función del nivel de riesgo a que se enfrentan los proyectos; porcentajes específicos para determinados proyectos, en función de las prioridades de las políticas sectoriales Distinta combinación para cada sector formada de: - un conjunto común de instrumentos de capital y de deuda, - diferentes instrumentos específicos adicionales Criterios comunes sobre prioridades globales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto, pero adaptados, en caso necesario, a tener más en cuenta las prioridades sectoriales dentro de las prioridades globales</p> |

Ejecutiva)

vigilancia y de normas de «si no lo usas lo pierdes»
Única estructura de gestión (Agencia Ejecutiva)

Convocatorias y procedimientos comunes
Único conjunto de instrumentos de vigilancia y de normas de «si no lo usas lo pierdes»
Única estructura de gestión (Agencia Ejecutiva)

I var.

EP mín – I var.

Distintos porcentajes de cofinanciación para cada sector y tipo de proyecto
Distinta combinación de instrumentos financieros innovadores para cada sector
Distintos criterios para identificar el valor añadido de la UE de acuerdo con prioridades sectoriales
Convocatorias (y procedimientos) comunes para los proyectos con una dimensión intersectorial (utilizando una línea común de financiación asignada); Convocatorias distintas para proyectos de sectores específicos, pero procedimientos comunes (es decir, plenamente armonizados)
Un conjunto principal de instrumentos de vigilancia comunes/armonizados y normas de «si no lo usas lo pierdes» con instrumentos específicos y normas adaptadas/dirigidas para tener en cuenta las características sectoriales

Única Agencia Ejecutiva como estructura de gestión común, pero con diversos grados de delegación de tareas por parte de los servicios de la Comisión en cada sector

EP máx. – I var.

Porcentajes comunes de cofinanciación en todos los sectores para cada tipo de proyecto
Combinación común de instrumentos innovadores

Objetivos y criterios comunes para el valor añadido para la UE basados en prioridades generales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto de la Estrategia Europa 2020

Convocatorias (y procedimientos) comunes para los proyectos con una dimensión intersectorial (utilizando una línea común de financiación asignada); Convocatorias distintas para proyectos de sectores específicos, pero procedimientos comunes (es decir, plenamente armonizados)
Un conjunto principal de instrumentos de vigilancia comunes/armonizados y normas de «si no lo usas lo pierdes» con instrumentos específicos y normas adaptadas/dirigidas para tener en cuenta las características sectoriales

Única Agencia Ejecutiva como estructura de gestión común, pero con diversos grados de delegación de tareas por parte de los servicios de la Comisión en cada sector

EP var. – I var.

Porcentajes comunes para determinados tipos de proyectos (estudios, por ejemplo), porcentajes comunes en función del nivel de riesgo a que se enfrentan los proyectos; porcentajes específicos para determinados proyectos, en función de las prioridades de las políticas sectoriales

Combinación distinta para cada sector formada de:

- un conjunto común de instrumentos de capital y de deuda;

- diferentes instrumentos específicos adicionales

Criterios comunes sobre prioridades globales de la Estrategia Europa 2020 y del Presupuesto, pero adaptados, en caso necesario, a tener más en cuenta las prioridades sectoriales dentro de las prioridades globales

Convocatorias (y procedimientos) comunes para los proyectos con una dimensión intersectorial (utilizando una línea común de financiación asignada); Convocatorias distintas para proyectos de sectores específicos, pero procedimientos comunes (es decir, plenamente armonizados)

Un conjunto principal de instrumentos de vigilancia comunes/armonizados y normas de «si no lo usas lo pierdes» con instrumentos específicos y normas adaptadas/dirigidas para tener en cuenta las características sectoriales

Única Agencia Ejecutiva como estructura de gestión común, pero con diversos grados de delegación de tareas por parte de los servicios de la Comisión en cada sector

Debido al elevado número de opciones posibles (teóricamente) resultantes, las nueve combinaciones de supuestos fueron sometidas inicialmente a una pre-comprobación con el fin de evaluar su coherencia interna como opciones políticas, por un lado, y su capacidad para responder eficazmente a los problemas detectados y corresponder a objetivos políticos específicos, por el otro. También fue evaluada su coherencia con el objetivo de la Comisión de mejorar la eficacia del actual marco financiero, entre otras cosas, a través de la simplificación/armonización en la medida de lo posible de las

normas actuales. De esta forma, se puso de manifiesto que tres de las nueve combinaciones teóricas no constituirían opciones políticas viables: dos de ellas (EP máx - I mín. y EP mín. - I máx.) por razones de (falta de) compatibilidad entre supuestos, es decir, de la falta de coherencia interna como opciones políticas; y la tercera (EP mín. - I mín.) por falta de eficacia en la consecución de los objetivos para los cuales se ha creado el MCE..

5. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS

Teniendo en cuenta las condiciones previas de la creación del MCE (presupuesto, gestión centralizada, adaptación de los instrumentos de financiación de la UE en los distintos sectores, incluidos también los instrumentos basados en el mercado) que aparecen en todas las opciones políticas seleccionadas de la presente evaluación de impacto del MCE, resulta evidente que el MCE contribuirá a producir impactos significativos en los sectores, así como impactos socio-económicos y medioambientales importantes, en comparación con el supuesto de mantenimiento de la situación actual.

Los impactos positivos del desarrollo acelerado de las infraestructuras a través de la creación del MCE serán visibles para todas las opciones políticas. Sin embargo, su orden de magnitud dependerá de la eficacia de las opciones políticas para resolver el problema detectado y de las normas de funcionamiento óptimas del MCE.

El análisis de impacto ha demostrado que los diferentes grados de armonización entre los sectores de explotación presentan implicaciones evidentes en términos de impactos. Estos, que se evalúan como variación neta con respecto a la situación de referencia del MCE (EP mín. – I mín.), se resumen en el cuadro 1 a continuación.

Cuadro 1: Cuadro resumen de los impactos de las opciones políticas seleccionadas en el MCE

| Impacto sobre | Opción EP var. - I mín. | Opción EP máx. - I máx. | Opción EP máx. - I var. | Opción EP var. - I máx. | Opción EP var. - I var. | Opción EP mín. - I var. |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Desarrollo acelerado de las infraestructuras de interés para la UE | + | - | - | + | ++ | + |
| <i>de los cuales:</i> | | | | | | |
| <i>Coherencia con los marcos políticos específicos del sector</i> | + | - | - | = | + | + |
| <i>Grado de las sinergias entre sectores</i> | = | ++ | ++ | ++ | ++ | = |
| Reducción de los costes administrativos | = | ++ | + | ++ | + | + |

Leyenda: - : impacto negativo
 = : ningún cambio
 + : impacto positivo
 ++ : impacto muy positivo

6. COMPARACIÓN DE LAS OPCIONES

A la luz de los análisis de los impactos, las opciones políticas EP var.- I mín., EP máx – I máx., EP máx - I var. y EP mín. – I var. se eliminan. En términos generales, el análisis muestra que las opciones EP var.- I var. y EP var.- I máx. son las opciones más efectivas para

cumplir el objetivo de la definición de normas de funcionamiento óptimas del MCE que permitiría acelerar el desarrollo de infraestructuras de interés para la UE.

Aunque la opción política EP var.- I var. sería la mejor opción desde el punto de vista de la coherencia, la opción política EP var.- I máx. ofrecería una mayor eficiencia. La elección de una de estas dos opciones de actuación implicaría encontrar un compromiso entre la maximización de las sinergias entre los sectores y la maximización de la coherencia dentro de cada uno con sus objetivos políticos concretos. Efectivamente, aunque la opción política EP var.- I máx. es más ambiciosa en términos de armonización entre sectores, también ofrece menos coherencia para cada sector con sus objetivos políticos concretos.

Por este motivo, la presente evaluación de impacto considera que ambas opciones son válidas y que el equilibrio entre la coherencia con los objetivos de la política sectorial y la maximización de las sinergias mencionado anteriormente tiene que ser abordado por los responsables de tomar decisiones.

7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

La Comisión evaluará y revisará adecuadamente el Reglamento 3 años después de su adopción por la Comisión. Además, la Comisión hará un seguimiento continuo de la eficacia del Reglamento con las herramientas que ya están disponibles, mediante un informe anual elaborado por una Agencia Ejecutiva, y también mediante un informe anual del BEI sobre el uso y los efectos de instrumentos de financiación innovadores. También se realizará un informe de evaluación externa sobre la estructura institucional.

BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

ESTRUTURA

1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA
 - 1.1 LEIS E OUTRAS NORMAS
 - 1.2 PROXECTOS E PROPOSICIÓNS DE LEI
 - 1.3 OUTRAS PROPOSTAS DE NORMAS
 2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL
 - 2.1 INVESTIDURA
 - 2.2 MOCIÓN DE CENSURA
 - 2.3 CUESTIÓN DE CONFIANZA
 3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO
 - 3.1 CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI
 - 3.2 COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA
 - 3.3 EXAME DE PROGRAMAS E PLANS
 - 3.4 ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN
 - 3.5 MOCIÓNS
 - 3.6 PROPOSICIÓNS NON DE LEI
 - 3.6.1 PROPOSICIÓNS NON DE LEI EN PLENO
 - 3.6.2 PROPOSICIÓNS NON DE LEI EN COMISIÓN
 - 3.7 OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN
 - 3.8 PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO
 4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN
 - 4.1 SOLICITUDES DE COMPARECENCIA
 - 4.2 INTERPELACIÓNS
 - 4.3 PREGUNTAS
 - 4.4 RESPOSTAS A PREGUNTAS
 - 4.5 SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS
 5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS
 - 5.1 SOLICITUDE O GOBERNO DO ESTADO DA ADOPCIÓN DE PROXECTOS DE LEI
 - 5.2 PROCEDEMENTOS RELACIONADOS CO TRIBUNAL CONSTITUCIONAL
 - 5.3 VALEDOR DO POBO
 - 5.4 CONSELLO DE CONTAS
 - 5.5 OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS
 6. ELECCIÓN, DESIGNACIÓNS E PROPOSTAS DE NOMEAMENTO
 - 6.1 SENADORES EN REPRESENTACIÓN DA COMUNIDADE AUTÓNOMA
 - 6.2 VALEDOR DO POBO E VICEVALEDORES
 - 6.3 CONSELLEIROS DE CONTAS
 - 6.4 TERNA PARA A PROVISIÓN DE VACANTES DO TRIBUNAL SUPERIOR DE XUSTIZA DE GALICIA
 - 6.5 VOGAIS DA XUNTA ELECTORAL DE GALICIA
 - 6.6 MEMBROS DO CONSELLO DE ADMINISTRACIÓN DA COMPAÑÍA DE RADIO-TELEVISIÓN DE GALICIA
 - 6.7 MEMBROS DO CONSELLO ASESOR DE RADIO-TELEVISIÓN ESPAÑOLA EN GALICIA
 - 6.8 VOGAIS DOS CONSELLOS SOCIAIS DAS UNIVERSIDADES DE GALICIA
 - 6.9 VOGAIS DO CONSELLO DE BIBLIOTECAS
 - 6.10 DELEGACIÓN PARA A DEFENSA DE PROPOSICIÓNS DE LEI DO PARLAMENTO DE GALICIA NO CONGRESO
 - 6.11 OUTRAS ELECCIÓN, DESIGNACIÓNS OU PROPOSTAS DE NOMEAMENTO
 7. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO
 - 7.1 COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E OS SEUS ÓRGANOS
 - 7.2 RÉXIME E GOBERNO INTERIOR
 - 7.3 ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO
 8. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA
 - 8.1 ORGANIZACIÓN E NORMAS DE FUNCIONAMENTO DOS SERVIZOS
 - 8.2 PERSOAL
 - 8.3 ACTIVIDADES
 9. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS
 - 9.1 INFORMACIÓNS
 - 9.2 CORRECCIÓNS DE ERROS
-



BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións: Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia.
Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela. Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25

Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727