

18.10.2013

A7-0021/ 001-134

## **ENMIENDAS 001-134**

presentadas por la Comisión de Industria, Investigación y Energía  
Comisión de Transportes y Turismo

### **Informe**

**Adina-Ioana Vălean, Dominique Riquet, Inés Ayala Sender**  
Mecanismo «Conectar Europa»

**A7-0021/2013**

Propuesta de Reglamento (COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

---

### **Enmienda 1**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Visto 1**

##### *Texto de la Comisión*

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

##### *Enmienda*

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, **sus artículos 172, 174 y 349,**

### **Enmienda 2**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerandos 1 a 3**

##### *Texto de la Comisión*

**(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.**

##### *Enmienda*

**(1) A fin de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo, y estimular la creación de empleo, en línea con los objetivos de la Estrategia Europa 2020<sup>1</sup>, la Unión necesita infraestructuras modernas y de alto rendimiento que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todas sus**

*regiones, en especial en materia de transporte, energía y telecomunicaciones. Estas interconexiones deberán favorecer la libre circulación de personas, mercancías, capitales e ideas, al facilitar las conexiones transfronterizas y fomentar una mayor cohesión económica, social y territorial, contribuyendo así a una economía social de mercado más competitiva y a la lucha contra el cambio climático.*

*(1 bis) Se necesita urgentemente una simplificación financiera que permita aprovechar las ventajas de las posibles sinergias en el despliegue, desarrollo y mantenimiento de las redes de telecomunicaciones y de energía.*

*(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 2020.*

*(2) La creación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica. En este sentido, el MCE deberá maximizar las sinergias entre los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones, aumentando así la eficacia de la intervención de la Unión y permitiendo una optimización de los costes de ejecución.*

*(2 bis) El MCE refleja las necesidades de los sectores industriales prioritarios para Europa. Se convertirá en un instrumento indispensable para el establecimiento de una política industrial europea, fuente de crecimiento sostenible.*

*(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.*

*(3) La dotación financiera para la ejecución del MCE durante el período de 2014 a 2020 debe ser de 50 000 millones EUR, importe que debe constituir la referencia principal para la autoridad presupuestaria en el marco del procedimiento presupuestario anual, en el sentido del punto [17] del Acuerdo Interinstitucional, de XX/XX/2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la*

---

<sup>1</sup> *Comunicación de la Comisión, de 3 de marzo de 2010, titulada «Europa 2020 – Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» (COM(2010)2020).*

### Enmienda 3

#### Propuesta de Reglamento Considerando 5

##### *Texto de la Comisión*

(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.

##### *Enmienda*

(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, ***teniendo en cuenta las especificidades de las regiones con desventajas naturales y demográficas, en particular, las regiones ultraperiféricas y las insulares. En especial en los sectores de la energía y el transporte, el MCE debe contribuir a los objetivos a medio y largo plazo de la Unión respecto a la descarbonización.***

### Enmienda 4

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(5 bis) La Comisión debe velar por que los acuerdos y las normas internacionales vigentes en el mercado interior se apliquen equilibradamente a los Estados miembros sin causar distorsiones de la competencia, con el fin de garantizar el éxito de las empresas europeas ante la competencia mundial.***

**Enmienda 5**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(6 bis) Conviene lograr estrechas sinergias entre los instrumentos de financiación del MCE y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional para financiar infraestructuras en las regiones transfronterizas, en el marco del desarrollo de la red en su conjunto.***

**Enmienda 6**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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». 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

(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». 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 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.

aquí a 2030 de la «red principal» multimodal, *plenamente funcional e interoperable*, de la RTE-T en todo el territorio de la Unión. ***La interoperabilidad podría mejorarse con soluciones innovadoras destinadas a aumentar la compatibilidad entre los sistemas de que se trate.*** 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 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.

**Enmienda 7**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) En su Resolución de 6 de julio de 2010 sobre un futuro sostenible para el transporte, 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,

*Enmienda*

(8) En su Resolución de 6 de julio de 2010 sobre un futuro sostenible para el transporte, 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 ***en las correspondientes líneas presupuestarias***; el Parlamento consideró asimismo necesaria la creación de un mecanismo para coordinar y ***optimizar*** la

*los fondos existentes en el marco de la política de cohesión, la colaboración público-privada (CPP) u otros instrumentos financieros, como las garantías.*

*utilización de distintas fuentes de financiación de los transportes y del conjunto de los medios y mecanismos financieros disponibles a escala de la Unión.*

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 bis) El marco financiero plurianual 2007-2013 ha dejado patente que un presupuesto limitado para la RTE-T impide que se produzcan avances en los proyectos de mayor calibre, en particular los proyectos transfronterizos. Un marco presupuestario europeo adecuado para la RTE-T no solo la haría más atractiva para la inversión privada, sino que también garantizaría una mayor voluntad política nacional en relación con los proyectos europeos y, en consecuencia, una mejor cooperación entre los Estados miembros implicados en un proyecto transfronterizo. La Unión debe mostrarse más ambiciosa por lo que respecta a los grandes proyectos europeos de infraestructuras, cuya complejidad y envergadura requieren una revisión al alza del presupuesto que les ha sido asignado, así como la adaptación de la normativa presupuestaria aplicable. Se trata de dotar a las nuevas orientaciones para la RTE-T de los medios presupuestarios y normativos necesarios para su realización.***

#### *Justificación*

*En relación con el anterior marco financiero plurianual, cabe destacar los decepcionantes resultados obtenidos como consecuencia de un presupuesto limitado y un marco normativo mal adaptado en ocasiones. Así pues, el Mecanismo «Conectar Europa» se ha creado para proporcionar un marco presupuestario y normativo adecuado para la realización de la RTE-T.*

## Enmienda 9

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 10

##### *Texto de la Comisión*

(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 ... 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.

##### *Enmienda*

(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 ..., determinan la infraestructura de la *RTE-T*, especifican los requisitos que *esta* 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 ***con la creación de nuevas infraestructuras y la mejora sustancial de las ya existentes.***

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 11

##### *Texto de la Comisión*

(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 principal (especialmente, en los corredores de la red principal) 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***

##### *Enmienda*

(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.

*requieren recursos presupuestarios de la Unión del orden de 3 000 millones EUR).*

## Enmienda 11

### Propuesta de Reglamento Considerando 12 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(12 bis) A fin de medir la eficacia del apoyo prestado por la Unión a la infraestructura de transporte y la contribución a los objetivos previstos en el presente Reglamento, la Comisión debe desarrollar una metodología común que demuestre claramente los beneficios, en términos económicos y medioambientales, de los proyectos financiados.***

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento Considerando 13

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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 EUR) 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

(13) La experiencia con el marco financiero actual demuestra que **algunos** 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, **así como para asegurar el uso eficiente de los fondos europeos**. 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 EUR) debe transferirse para financiar proyectos en la red principal de transporte **(y, en particular, los corredores de la red principal) o proyectos de transporte relacionados con prioridades horizontales** en los Estados miembros que pueden optar



cartera adecuada de proyectos ***a fin de dar la máxima prioridad a las asignaciones nacionales del Fondo de Cohesión.***

al Fondo de Cohesión a través del MCE. ***En una fase inicial, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación debe respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión.*** La Comisión debe ayudar a los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión a elaborar una cartera adecuada de proyectos, ***en particular fortaleciendo la capacidad institucional de las administraciones públicas pertinentes y organizando convocatorias adicionales de propuestas, al tiempo que garantiza un proceso transparente de selección de los proyectos.***

### Enmienda 13

#### Propuesta de Reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(13 bis) Las capacidades institucionales y administrativas son condiciones esenciales para el cumplimiento eficaz de los objetivos del MCE. La Comisión debe garantizar que el nivel de las capacidades sea siempre suficiente como para permitir el diseño y la ejecución de los proyectos y, en caso necesario, debe proporcionar los medios adecuados al Estado miembro en cuestión.***

### Enmienda 14

#### Propuesta de Reglamento Considerando 15

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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

(15) Para modernizar y extender las infraestructuras energéticas de Europa y realizar las interconexiones de las redes en las fronteras, ***acabando con la existencia de islas energéticas, con vistas a*** alcanzar los objetivos de la política energética y climática de la Unión en cuanto a

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.

competitividad, sostenibilidad y seguridad de abastecimiento de forma rentable, son necesarias grandes inversiones. ***Las autopistas eléctricas de larga distancia contribuirán considerablemente a superar la variabilidad de las fuentes renovables de electricidad mediante el uso compartido y la distribución de esos recursos en toda la Unión.*** Las necesidades de inversión en infraestructura energética hasta 2020 calculadas ascienden a un billón EUR, *incluidos aproximadamente 200 000 millones 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, ***según el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 10 de junio de 2011, titulado «Necesidades y carencias de la inversión en infraestructuras energéticas», entregado al Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía.***

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 17

#### *Texto de la Comisión*

(17) El 4 de febrero de 2011, el Consejo Europeo 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

#### *Enmienda*

(17) El 4 de febrero de 2011, el Consejo Europeo instó a la Comisión a simplificar, ***racionalizar, acelerar*** 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

seguridad de abastecimiento o de la solidaridad, no consiguen atraer financiación en el mercado.

desde la perspectiva de la seguridad de abastecimiento o de la solidaridad, no consiguen atraer financiación en el mercado. ***Subrayó, asimismo, la necesidad de esfuerzos importantes para modernizar y expandir la infraestructura energética europea y para interconectar las redes a través de las fronteras, a fin de garantizar el funcionamiento de la solidaridad entre los Estados miembros, la implantación de rutas alternativas de suministro o tránsito y fuentes de energía alternativas y el desarrollo de energías renovables que puedan competir con las energías tradicionales.***

## Enmienda 16

### Propuesta de Reglamento Considerando 19

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(19) Las telecomunicaciones se están convirtiendo cada vez más en infraestructuras basadas en internet en las que las ***infraestructuras de*** redes de banda ancha ***catalizan el uso de*** los servicios digitales ***en un gran abanico de actividades sociales***. Internet se está convirtiendo en la plataforma dominante para la comunicación, ***la actividad empresarial***, la oferta de servicios ***públicos y privados, y la cohesión social y cultural***. ***Además, la computación en nube y el «software como servicio» emergen como los nuevos paradigmas de la informática***. Por consiguiente, la disponibilidad transeuropea de acceso rápido ***y ubicuo*** a internet y ***de*** servicios digitales ***innovadores*** es esencial para el crecimiento económico y el mercado único.

## Enmienda 17

### Propuesta de Reglamento Considerando 20

*Texto de la Comisión*

(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.

*Enmienda*

(20) Las redes de internet modernas y **rápidas** 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. ***En el ámbito de las telecomunicaciones, se prestará especial atención a las acciones emprendidas en apoyo de los objetivos de despliegue de redes inalámbricas ultrarrápidas y en nube. Para evitar la duplicación de infraestructuras, prevenir la fuga de las inversiones privadas y aumentar la capacidad para crear nuevas oportunidades de inversión y promover la adopción de medidas de reducción de costes, han de emprenderse acciones que permitan mejorar la coordinación del apoyo de la Unión a la banda ancha en el marco del MCE, así como el apoyo a la banda ancha de todos los demás instrumentos disponibles, también a través de los planes nacionales de banda ancha.***

**Enmienda 18**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 21**

*Texto de la Comisión*

(21) La Estrategia Europa 2020 exige la implementación de la Agenda Digital para Europa 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 aplicación.***

*Enmienda*

(21) La Estrategia Europa 2020 exige la implementación de la Agenda Digital para Europa, que, entre otras cosas, establece un marco jurídico estable para estimular *la inversión* en una infraestructura de internet de alta velocidad abierta y competitiva y en los servicios relacionados. ***El objetivo ha de ser que Europa presente la mayor velocidad de banda ancha del mundo al conseguir que, en 2020, todos los europeos tengan acceso a conexiones de 100 Mbps y que la mitad de los hogares de la Unión cuenten, si es posible, con un***

*acceso de 1 Gbps como mínimo.*

## Enmienda 19

### Propuesta de Reglamento Considerando 22

#### *Texto de la Comisión*

(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 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 transfronterizos.

#### *Enmienda*

(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 las redes de banda ancha de próxima generación sería **necesaria** 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, **los servicios y el conocimiento**, en particular en contextos transfronterizos.

## Enmienda 20

### Propuesta de Reglamento Considerando 23 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(23 bis) Por consiguiente, resulta esencial estimular, de acuerdo con el principio de neutralidad tecnológica, el despliegue en toda la Unión de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas, y facilitar el desarrollo y la difusión de servicios digitales transeuropeos. La inversión pública en redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas no debe conllevar distorsiones del mercado ni desincentivar la inversión. Debe usarse para atraer la inversión privada y solo en casos en los que haya una falta de interés comercial***

*en la inversión.*

## Enmienda 21

### Propuesta de Reglamento Considerando 24

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(24) Es necesario desarrollar redes fuertes y *coherentes* a escala de la *Unión* 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, **regional** y **local**, y a tal fin es esencial garantizar la financiación estructurada  *por parte de la Unión*  de los costes del diseño del sistema y del software, así como **la ciberseguridad** y 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. ***Para completar el mercado único digital, es necesario asegurar una estrecha cooperación y coordinación de las actividades desarrolladas en el marco del MCE con las acciones nacionales y regionales en el ámbito de las redes de banda ancha.***

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento Considerando 25

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(25) Son necesarios varios métodos de ejecución que exigen porcentajes de financiación **e instrumentos financieros** 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.

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento Considerando 28

#### *Texto de la Comisión*

(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 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.

#### *Enmienda*

(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 (**sistemas en línea en los campos de la administración, la salud, la identidad, el aprendizaje y la contratación, así como la digitalización del patrimonio cultural europeo**), el despliegue a gran escala y la interoperabilidad, y, 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 *una* 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 *al* hecho de que los inversores privados no asegurarían por sí solos el despliegue de servicios en marcos interoperables. **Los proyectos de interés común relacionados con la prestación transfronteriza de servicios de administración electrónica deben tener en cuenta las 25 recomendaciones del Marco Europeo de Interoperabilidad para los servicios públicos europeos, que abordan requisitos de interoperabilidad específicos, así como la posibilidad de utilizar soluciones de fuente abierta que ya se apliquen en el sector público en toda Europa.**

## Enmienda 24

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 29 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(29 bis) El despliegue de servicios transfronterizos mediante el establecimiento de procedimientos electrónicos para los desplazamientos entre países europeos permitirá realizar electrónicamente todos los trámites administrativos necesarios, lo que facilitará la movilidad de los europeos reduciendo al mismo tiempo los costes asociados. En consecuencia, estos servicios pueden hacer que resulte más fácil para los europeos trabajar, estudiar y residir en cualquier Estado miembro, a través de ventanillas únicas que permitan registrar un cambio de dirección ante todas las instancias públicas del país de destino (autoridades locales, centros educativos, centros sanitarios, policía, etc.) usando la identificación electrónica del país de origen.*

**Enmienda 25**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 30**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(30) Horizonte 2020 -el futuro programa marco de investigación e innovación- se centrará, entre otras cosas, en dar respuesta a los retos societales (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

(30) Horizonte 2020 -el futuro programa marco de investigación e innovación- se centrará, entre otras cosas, en dar respuesta a los retos societales (por ejemplo, transportes inteligentes, ecológicos, **accesibles** 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.

de innovación, especialmente las actividades más próximas del mercado, incluidos los instrumentos financieros innovadores. ***Por su parte, el Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT) persigue los mismos objetivos al afrontar dichos desafíos sociales, centrándose en el aprovechamiento de los resultados de las investigaciones y en el desarrollo de productos y servicios innovadores.*** Con el fin de *garantizar* un mayor impacto *de* la financiación de la Unión, *así como* la coherencia, el MCE desarrollará sinergias estrechas con el Programa Horizonte 2020 y ***el EIT.***

#### *Justificación*

*Habida cuenta de los 80 millones de personas con discapacidad en Europa, del envejecimiento de la población y de los problemas medioambientales, la accesibilidad del transporte se ha convertido en un desafío social clave.*

#### **Enmienda 26**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 30 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(30 bis) En su Comunicación titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», la Comisión establece un marco para las acciones políticas en favor de infraestructuras seguras como un elemento fundamental para reducir en un 50 % el número de víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2020. El MCE debe, por tanto, garantizar que las solicitudes de financiación de la Unión cumplan los requisitos, recomendaciones y objetivos de seguridad establecidos en toda la legislación de la Unión pertinente en materia de seguridad vial. En la evaluación del rendimiento del MCE se tendrá en cuenta la disminución del número de víctimas de accidentes de tráfico en la red de carreteras de la Europa de los 27.***

## Enmienda 27

### Propuesta de Reglamento Considerandos 32 a 39 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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 financieros.*

*(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 colaboración público-privada, 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*

(34) A pesar de que *una parte significativa* de la inversión en el marco de la Estrategia Europa 2020 se puede obtener de los mercados y mediante medidas reglamentarias, *los retos* de la financiación *requieren* intervenciones públicas y ayuda de la Unión a través de subvenciones e instrumentos financieros innovadores.

*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.*

*(34 bis) A fin de optimizar la utilización del presupuesto de la Unión en forma de subvenciones, estas deben reservarse para aquellos proyectos que generen pocos o ningún ingreso.*

*(34 ter) Con vistas a garantizar la igualdad entre, por una parte, los proyectos de transporte que ya aplican con carácter obligatorio el principio de que «el usuario paga» y, por otra parte, aquellos que no prevén ningún pago por parte de los usuarios, la Unión también debe financiar mediante subvenciones los proyectos de transporte que generen ingresos.*

*(34 quater) Las medidas fiscales de los Estados miembros deben incitar a las autoridades públicas a promover las fuentes de energía renovables, así como la eficiencia en el uso de la energía y los recursos.*

*(34 quinquies) Las medidas fiscales en muchos Estados miembros o regiones con competencias 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 debe funcionar como 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 energías renovables, 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 colaboración público-privada, se comprometió a mejorar el*

(35) La Revisión Presupuestaria 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.

***acceso a la financiación para la CPP mediante la ampliación del ámbito de los instrumentos financieros existentes.***

(35) La Revisión Presupuestaria 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, ***también a escala nacional y regional. Los acuerdos de colaboración han de hacer hincapié en los conocimientos locales, así como en la relación entre proyectos e intermediarios financieros.***

*(35 bis) En caso de acciones con un claro valor añadido europeo y en consonancia con los objetivos del MCE, se deben utilizar instrumentos financieros para responder a las necesidades específicas del mercado, sin excluir la financiación privada. Dichos instrumentos deberían mejorar el efecto de apalancamiento del gasto presupuestario de la Unión y lograr un mayor efecto de multiplicación para atraer inversión del sector financiero privado. Lo anterior es particularmente importante en un contexto de difícil acceso al crédito, así como de restricciones en la hacienda pública, y habida cuenta de la necesidad de respaldar la recuperación económica de Europa. Antes de decidir utilizar instrumentos financieros, la Comisión debe efectuar una evaluación ex ante del instrumento en cuestión para comprobar la existencia de una situación de inversión insuficiente y que el instrumento no provocará distorsiones del mercado. Además, los proyectos financiados por instrumentos financieros innovadores deben tener un valor añadido europeo y estar en consonancia con los objetivos de la Estrategia Europa 2020.*

*(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

(37) El MCE 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

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.*

privado, los instrumentos financieros deben diseñarse e implementarse siguiendo criterios de simplificación y reducción de la carga administrativa, *pero* dotándolos *al mismo tiempo* de la suficiente flexibilidad para que puedan responder a necesidades de financiación variadas. ***Las autoridades de gestión competentes deben crear los incentivos necesarios para atraer a los inversores privados.*** 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, el Fondo Europeo 2020 para la Energía, el Cambio Climático y las Infraestructuras (el «Fondo Marguerite») y ***la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos.***

***(37 bis) Dichos instrumentos financieros innovadores, como las obligaciones vinculadas a proyectos, pueden impulsar la financiación de las infraestructuras de transporte con un valor añadido europeo. Por ello, debe fomentarse enérgicamente su uso, de manera que el presupuesto de la Unión se ejecute del modo más eficaz posible.***

***(38) Al seleccionar la forma más eficaz de ayuda financiera, deben tenerse debidamente en cuenta las características específicas del sector y de los proyectos que puedan optar a dicha ayuda.***

(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.

(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, ***prestando especial atención a aquellos Estados miembros que pueden optar a la ayuda del Fondo de Cohesión***, 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.

***(39 bis) Los instrumentos financieros que se deban aplicar al amparo del presente Reglamento deben reflejar las normas establecidas en el título VIII del Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión<sup>1</sup> y el acto delegado, y ajustarse a las normas de mejores prácticas aplicables a los instrumentos financieros<sup>2</sup>.***

<sup>1</sup> DO L 298 de 26.10.2012, p. 1.

<sup>2</sup> COM(2011)xxx, Marco para la próxima generación de instrumentos financieros.

## Enmienda 28

### Propuesta de Reglamento Considerando 41

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(41) Conviene que la programación plurianual de la ayuda a través del ***MCE*** se oriente hacia el apoyo a las prioridades de la Unión garantizando la disponibilidad de los recursos financieros necesarios, así como la coherencia, ***equidad***, ***transparencia*** y continuidad de la acción conjunta de la Unión y los Estados

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 energía.

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 energía.

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento Considerando 42 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(42 bis) Habida cuenta del carácter limitado de los recursos disponibles a escala de la Unión, para obtener el efecto deseado es necesario concentrarse en los proyectos que presenten el mayor valor añadido europeo. En lo que respecta al sector del transporte, el apoyo de la Unión debe centrarse en la red principal (especialmente, en los corredores de la red principal) y en los proyectos de interés común en el ámbito de los sistemas de gestión del tráfico. En el sector de la energía, la ayuda financiera debe centrarse en finalizar el mercado interior de la energía, garantizar la seguridad del abastecimiento, asegurar el transporte de la electricidad renovable desde la producción hasta los centros de consumo y almacenamiento y atraer inversiones privadas. En el sector de las telecomunicaciones, la ayuda financiera debe destinarse principalmente a los proyectos que generen demanda de banda ancha, incluida la creación de una infraestructura europea de servicios digitales, que, a su vez, debería estimular la inversión en el desarrollo de redes de***



*banda ancha.*

**Enmienda 30**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 42 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(42 ter) Por lo que respecta al sector de la energía, una parte significativa del presupuesto previsto debe asignarse en forma de instrumentos financieros. Los proyectos de interés común en materia de telecomunicaciones deben poder optar al apoyo financiero de la Unión en forma de subvenciones para servicios genéricos y prioridades horizontales, incluidas las acciones de apoyo al programa, así como en forma de subvenciones y contratos públicos para plataformas de servicios básicos. Las acciones en el ámbito de la implantación de la banda ancha, incluidas aquellas que generen demanda de banda ancha, también deben poder optar al apoyo financiero de la Unión en forma de instrumentos financieros.*

*Justificación*

*Dada la especificidad de los sectores de la energía y de las telecomunicaciones, y a fin de evitar las distorsiones del mercado y lograr el uso más rentable con el mayor efecto multiplicador posible de los fondos de la UE, el apoyo financiero debe basarse en gran medida en instrumentos financieros.*

**Enmienda 31**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 43**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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

(43) Conviene que las evaluaciones intermedia y ex-post sean efectuadas por la Comisión *y comunicadas al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones*, a fin de evaluar la eficacia y eficiencia de la financiación y su impacto

2020.

en los objetivos generales del *MCE* y en las prioridades de la Estrategia Europa 2020. ***La Comisión debe publicar y actualizar, al menos una vez al año, la información sobre los proyectos específicos en el marco del MCE.***

## Enmienda 32

### Propuesta de Reglamento Considerando 44

#### *Texto de la Comisión*

(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.***

#### *Enmienda*

(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. La Comisión ***debe llevar*** 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.

## Enmienda 33

### Propuesta de Reglamento Considerando 47

#### *Texto de la Comisión*

(47) Los intereses financieros de la Unión Europea deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo

#### *Enmienda*

(47) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo

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.

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, ***la imposición de*** sanciones. ***Todas estas medidas, en todas sus fases, deberán ser puestas en conocimiento del Parlamento con total transparencia.***

#### **Enmienda 34**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 47 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(47 bis) La forma del contrato que debe celebrarse entre las partes ha de ser coherente con la base y las circunstancias del proyecto y ha de garantizar una competencia amplia y equitativa para los proyectos cofinanciados con arreglo al MCE que son objeto de procedimientos de contratación pública.***

***A fin de garantizar el precio económicamente más ventajoso, así como que el proyecto se realice de la forma más eficiente posible, las condiciones básicas del contrato deben ser justas y reflejar los riesgos asociados al proyecto, con independencia de las normas nacionales o internacionales.***

#### **Enmienda 35**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 47 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(47 ter) Con el fin de garantizar una competencia amplia y equitativa para los proyectos financiados en el marco del MCE, la forma del contrato debe ser coherente con los objetivos y las circunstancias del proyecto. Las cláusulas***

*del contrato se redactarán de tal manera que los riesgos asociados a las obras previstas se distribuyan de forma equitativa, con el fin de maximizar la rentabilidad y velar por que las obras se lleven a cabo con la mayor eficiencia posible. Este principio debe aplicarse con independencia de que se utilice un modelo de contrato nacional o internacional.*

#### *Justificación*

*Se observa una tendencia creciente entre los órganos de contratación de algunos Estados miembros a sustituir los términos y condiciones generales por términos y condiciones específicos, alterando así los acuerdos sobre distribución de riesgos en el contexto de la contratación pública. Los cambios de este tipo tienen un impacto negativo no solo en la posición contractual de la empresa o la entidad que lleva a cabo el proyecto, sino también en el ambiente general de la competencia en los países afectados, así como en el propio proyecto.*

#### **Enmienda 36**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 47 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(47 quater) A fin de garantizar una competencia amplia y equitativa para los proyectos que reciben fondos del MCE, las licitaciones deben basarse en condiciones contractuales justas y transparentes y el tipo de contrato utilizado debe ser adecuado para los objetivos y las circunstancias del proyecto.*

#### **Enmienda 37**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 48**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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

(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, *en zonas como el Mediterráneo*

*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.

*meridional y oriental, donde hay mucha energía solar que podría importarse a la Unión mediante conexiones eléctricas de larga distancia. El MCE debe* ofrecer medios simplificados de conectar y financiar estas infraestructuras para garantizar la coherencia entre los instrumentos internos y externos del presupuesto de la Unión. *Es necesario que haya una coordinación adecuada entre las Direcciones Generales de la Comisión interesadas para no interponer obstáculos a la realización de estos proyectos, en particular en el ámbito de las autopistas del mar.*

### Enmienda 38

#### Propuesta de Reglamento Considerando 48 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(48 bis) La participación de empresas establecidas en terceros países es un requisito previo para la consecución de los objetivos del MCE, dada la experiencia y los conocimientos técnicos que pueden aportar a los proyectos. No obstante, ha de prestarse especial atención a la necesidad de que dichas empresas respeten la legislación laboral, social y medioambiental. Se trata de una creciente demanda por parte de la sociedad europea. Por lo tanto, han de facilitarse a la Comisión los medios para llevar a cabo esta tarea, a fin de promover una competencia justa entre las empresas de la Unión y de terceros países.*

### Enmienda 39

#### Propuesta de Reglamento Considerando 48 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(48 ter) La participación en proyectos financiados por la Unión de empresas establecidas en terceros países debe aunarse con el requisito de reciprocidad en las relaciones comerciales. Por consiguiente, las empresas de la Unión deben tener acceso a oportunidades similares en los terceros países de que se trate.***

#### **Enmienda 40**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Objeto

Objeto y ámbito de aplicación

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.

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, ***así como los recursos que deben ponerse a disposición con arreglo al Marco Financiero Plurianual de 2014-2020 y los instrumentos para su gobernanza***, a fin de apoyar proyectos ***de interés común*** en el campo de las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones, ***así como para explotar las sinergias entre estos sectores.***

#### **Enmienda 41**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

2) «tramo transfronterizo»: tramo que garantiza la continuidad de un proyecto de interés común entre ***los nodos urbanos más cercanos, según se definen en el***

país vecino;

*artículo 3, letra o), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], a ambos lados de la frontera de dos Estados miembros, o entre un Estado miembro y un país vecino;*

**Enmienda 42**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 bis) «país vecino»: un país que entre dentro del ámbito de la Política Europea de Vecindad, incluida la Asociación Estratégica, la política de ampliación, el Espacio Económico Europeo o la Asociación Europea de Libre Comercio;*

**Enmienda 43**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 2 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 ter) «tercer país»: cualquier país vecino y todos los demás países con los que la Unión pueda cooperar para alcanzar los objetivos perseguidos por el presente Reglamento;*

**Enmienda 44**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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 financiación,

4) «estudios»: actividades necesarias para preparar la ejecución de un proyecto, incluidos los estudios preliminares, **de cartografía**, 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

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

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

### *Justificación*

*La cartografía y, en particular, los mapas de banda ancha deben figurar en esta definición de «estudios», que están financiados mediante subvenciones.*

## **Enmienda 45**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – punto 5**

##### *Texto de la Comisión*

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;

##### *Enmienda*

5) «acciones de apoyo al programa»: ***todas las*** medidas de acompañamiento necesarias para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» y orientaciones sectoriales, como servicios (en particular de asistencia técnica ***y en materia de ingeniería financiera***), así como actividades preparatorias, de viabilidad, coordinación, supervisión, ***consulta de las partes interesadas***, control, auditoría y evaluación, ***necesarias para facilitar la preparación de proyectos de interés común especialmente en los países beneficiarios del Fondo de Cohesión a fin de obtener financiación con arreglo al presente Reglamento o en el mercado financiero, o bien*** directamente necesarias para la gestión del Mecanismo ***aquí establecido*** y el logro de sus objetivos. ***Entre ellas figuran***, en particular, estudios, reuniones, información, cartografía de infraestructuras, acciones de difusión, concienciación y comunicación, ***así como acciones concertadas***, y los gastos relacionados con las redes de TI centradas en el intercambio de información ***sobre el Mecanismo***, junto con todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa ***efectuados por la Comisión*** que puedan resultar necesarios para la gestión de este Mecanismo o la aplicación de las orientaciones específicas para cada



sector;

**Enmienda 46**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 6**

*Texto de la Comisión*

6) «acción»: cualquier actividad que sea necesaria para implementar un proyecto de interés común y *que sea independiente financiera, técnica, o* cronológicamente;

*Enmienda*

6) «acción»: cualquier actividad que sea necesaria para implementar un proyecto de interés común, *identificable financiera y técnicamente, y delimitada* cronológicamente;

**Enmienda 47**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 9**

*Texto de la Comisión*

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;

*Enmienda*

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 *de la Unión*;

**Enmienda 48**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – punto 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*9 bis) «red global»: infraestructuras de transporte determinadas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones de la RTE-T];*

**Enmienda 49**

## Propuesta de Reglamento

### Artículo 2 – punto 12

#### *Texto de la Comisión*

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;**

#### *Enmienda*

12) «cuello de botella»: barrera física **o funcional en el ámbito del transporte** que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia **y que se puede superar construyendo nuevas infraestructuras o mejorando sustancialmente la infraestructura existente, lo que podría aportar mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella;**

## Enmienda 50

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – punto 20 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**20 bis) «sinergias entre sectores»: la existencia de acciones similares o complementarias entre al menos dos de los tres sectores contemplados en el presente Reglamento (transporte, energía y telecomunicaciones), que permiten una optimización de los costes o de los resultados gracias a la puesta en común de recursos financieros, técnicos o humanos;**

## Enmienda 51

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – punto 20 ter (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**20 ter) «red aislada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o una parte de la misma, definida en el artículo 3, letra q bis), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones relativas a las RTE-T].**

## Enmienda 52

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

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:

#### *Enmienda*

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, **que concedan prioridad a las infraestructuras pendientes**. A este fin, el Mecanismo «Conectar Europa» perseguirá los siguientes objetivos:

## Enmienda 53

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

a) Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo, **en línea con la Estrategia Europa 2020**, mediante el desarrollo de redes transeuropeas modernas y de altas prestaciones, **que tengan en cuenta los futuros flujos de transporte**, beneficiando así a toda la Unión en términos de **mejora de la competitividad a escala del mercado mundial y de la** cohesión económica, social y territorial dentro del mercado único, y creando un entorno más propicio a la inversión privada, pública **o público-privada** gracias a una combinación de instrumentos financieros y apoyo directo de la Unión, **cuando los proyectos puedan beneficiarse de una combinación de instrumentos**. La consecución de este

objetivo se medirá por el volumen de inversión pública, privada **o público-privada** en proyectos de interés común, **entre ellos**, los realizados a través de los instrumentos financieros previstos en el presente Reglamento.

## Enmienda 54

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

b) Permitir a la Unión 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 una mayor solidaridad entre los Estados miembros.

#### *Enmienda*

b) Permitir a la Unión lograr sus objetivos **en materia de desarrollo sostenible, incluida la** reducción del 20 % **como mínimo** de las emisiones de gases de efecto invernadero, **con respecto a los niveles de 1990; el** aumento del 20% de la eficiencia energética; y **el** incremento de la cuota de energías renovables hasta el 20 % de aquí a 2020, **contribuyendo así a los objetivos a medio y largo plazo de la Unión respecto a la descarbonización y** garantizando al mismo tiempo una mayor solidaridad entre los Estados miembros.

## Enmienda 55

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra b bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**b bis) Aumentar la eficacia de los recursos empleados en el marco del presente Reglamento. La consecución de este objetivo se medirá por las economías de escala conseguidas por la Comisión en los ámbitos financiero, técnico y humano al gestionar el Mecanismo «Conectar Europa» y, en su caso, por el número total de proyectos que aprovechen las sinergias entre sectores.**

## Enmienda 56

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra b ter (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b ter) Apoyar proyectos con valor añadido europeo y ventajas sociales significativas, que no reciban financiación adecuada del mercado.***

**Enmienda 57**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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:

1. ***Sin perjuicio*** de los objetivos generales establecidos en el artículo 3, el Mecanismo «Conectar Europa» ***contribuirá*** a la consecución de los objetivos específicos sectoriales siguientes:

**Enmienda 58**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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».

i) Eliminar los cuellos de botella y construir los enlaces pendientes, ***en particular en los tramos transfronterizos.*** 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 ***todos los modos de*** transporte que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa».

**Enmienda 59**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso ii**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

ii) Garantizar transportes sostenibles y eficientes a largo plazo. La consecución de este objetivo se medirá por la longitud de la red ferroviaria y la red *de vías navegables interiores, creadas o mejoradas conforme a los requisitos de la red principal establecidos en el artículo 45, apartado 2, del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], así como por el número de puntos de suministro de fuentes alternativas de energía para vehículos que empleen la red principal de carreteras* en la UE-27.

**Enmienda 60**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso iii**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

iii) Optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la *multimodalidad y accesibilidad* de los servicios de transporte. La consecución de este objetivo se medirá por el número de puertos *interiores y marítimos y de* aeropuertos conectados a la red ferroviaria, *así como por el número de plataformas logísticas multimodales y de autopistas del mar creadas.*

**Enmienda 61**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso iii bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*iii bis) Optimizar la interoperabilidad y la seguridad de los modos de transporte. La consecución de este objetivo se medirá por*

*el número kilómetros equipados con sistemas de transporte inteligentes (ERTMS y SIF), por el número de kilómetros de líneas adaptados al ancho de vía nominal europeo y por el grado de implantación de los STI en el transporte por carretera, así como de los sistemas SESAR y VTMISS.*

## **Enmienda 62**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso iii ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*iii ter) Prepararse para los futuros flujos de transporte.*

## **Enmienda 63**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 4 – apartado 1 – letra a – inciso iii quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*iii quater) Permitir la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a unas tecnologías del transporte innovadoras, hipocarbónicas y eficientes desde el punto de vista energético, así como la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la provisión de la infraestructura adecuada necesaria para apoyar la transición a una economía y un sistema de transporte hipocarbónicos.*

## **Enmienda 64**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 4 – apartado 1 – letra b – inciso i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

i) *Promover la* mayor integración del mercado interior de la energía y la

i) *Aumentar la competitividad mediante la promoción de una* mayor integración del

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.

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 **o dependa de una única fuente**. La consecución de este objetivo se medirá por el número de proyectos que **contribuyan** efectivamente **a la competencia entre las fuentes de suministro y la convergencia de los precios en el mercado del gas a través de la conexión de** las redes de los Estados miembros y **la eliminación de** los cuellos de botella internos.

## Enmienda 65

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 4 – apartado 1 – letra b – inciso ii

##### *Texto de la Comisión*

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.

##### *Enmienda*

ii) Reforzar la seguridad de abastecimiento de la Unión **tanto en el sector de la electricidad como en el del gas**. La consecución de este objetivo se medirá por la evolución de la *resistencia, eficiencia* y seguridad de las operaciones *del sistema*, **y por el desarrollo de redes inteligentes, la utilización óptima de los elementos de la infraestructura energética y la integración de las fuentes renovables de energía**, así como por el número de proyectos que permitan diversificar las fuentes, los países y las vías de suministro.

## Enmienda 66

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 4 – apartado 1 – letra b – inciso iii

##### *Texto de la Comisión*

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 de transporte y **el desarrollo de redes de**

##### *Enmienda*

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 de transporte y **distribución, mejorando la**



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».

**eficiencia energética y desarrollando redes de energía inteligentes** y 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, **por la proporción de respuesta a la demanda atendida, el número de redes de electricidad inteligentes** y el volumen total de emisiones de CO2 evitadas gracias a la construcción de proyectos que se hayan beneficiado del Mecanismo «Conectar Europa», **así como por la producción total de las fuentes de energía renovables integrada en el sistema energético europeo.**

## Enmienda 67

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 4 – apartado 1 – letra c – inciso i

##### *Texto de la Comisión*

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.

##### *Enmienda*

**-i) Estimular y generar una demanda de servicios de red de banda ancha mediante la promoción de 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 los servicios públicos en línea y por la disponibilidad transfronteriza de dichos servicios.**

i) Acelerar el despliegue de redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y su adopción **para responder a la creciente demanda actual, eliminar la brecha digital y promover la competitividad, el empleo y el crecimiento**, en particular **mediante la conexión de** pequeñas y medianas empresas (PYME). La consecución de este objetivo se medirá por el nivel de cobertura de las redes de banda ancha y por el número de hogares abonados a conexiones

de banda ancha de velocidad *igual o superior a 100 Mbps y 1 Gbps*.

## Enmienda 68

### Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La dotación financiera para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» para el período de 2014 a 2020 será de 50 000 millones EUR<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> *Cifras en precios constantes de 2011. Los importes correspondientes, expresados en precios corrientes, figuran en la ficha financiera legislativa.*

#### *Enmienda*

1. *Se calcula que las necesidades de inversión ascenderán a 970 000 millones EUR hasta 2020 por lo que respecta a las redes transeuropeas en los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones.* La dotación financiera para la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» para el período de 2014 a 2020 será de */50 000 millones EUR<sup>1</sup>/*. 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 *exclusivamente* en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;

b) energía: */9 121 millones EUR/;*

c) telecomunicaciones: */9 185 millones EUR/.*

---

<sup>1</sup> *A la espera de un acuerdo sobre el Marco Financiero Plurianual 2014-2020.*

## Enmienda 69

### Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La dotación financiera del Mecanismo «Conectar Europa» *podrá cubrir* los gastos

#### *Enmienda*

2. La dotación financiera del Mecanismo «Conectar Europa»  *cubrirá* 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.*

*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) n° 680/2007. 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.*

## Enmienda 70

### Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

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

relacionados con:

- a) las acciones destinadas a apoyar los proyectos de interés común, según la definición proporcionada en el artículo 7;*
- b) las acciones de apoyo al programa, en conformidad con la definición del artículo 2, punto 5, hasta el 1,5 %;*
- c) los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para asegurar la transición entre el Programa y las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n° 680/2007.*

#### *Enmienda*

3. Tras la evaluación intermedia prevista en el artículo 26, apartado 1, *el Parlamento Europeo y el Consejo podrán, a propuesta de la Comisión y tras consultar a las comisiones interesadas*, transferir créditos entre los sectores a partir de la asignación mencionada en el apartado 1, a excepción

sector del transporte en los Estados miembros que pueden optar a dicho Fondo.

de los /10 000 millones EUR/<sup>1</sup> transferidos del Fondo de Cohesión para financiar proyectos del sector del transporte en los Estados miembros que pueden optar a dicho Fondo.

---

<sup>1</sup> *A la espera de un acuerdo sobre el Marco Financiero Plurianual 2014-2020.*

**Enmienda 71**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5 – apartado 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. Los compromisos anuales estarán sujetos a la aprobación del Parlamento Europeo y el Consejo, dentro de los límites del Marco Financiero Plurianual.***

**Enmienda 72**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. En los programas de trabajo se establecerán las formas de subvenciones, contratos públicos e instrumentos financieros que podrán utilizarse para financiar las prioridades previstas.***

**Enmienda 73**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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) n° XXXX/2012 [nuevo Reglamento Financiero].***

***2. En función de una evaluación de impacto, la Comisión podrá confiar parte de la implementación del Mecanismo «Conectar Europa» a los organismos a que hacen referencia el artículo 55, apartado 1, letra a), y el artículo 59 del Reglamento***

*(UE, Euratom) n° 966/2012 y, en particular, a la Agencia Ejecutiva de la RTE-T, adaptando dicha implementación a las necesidades de una gestión óptima y eficaz del Mecanismo «Conectar Europa» para los tres sectores.*

## Enmienda 74

### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. En el ámbito del transporte, solamente las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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:

a) acciones que implementen la red principal con arreglo al capítulo III del *Reglamento (UE) n° XXXX72012* [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];

#### *Enmienda*

2. En el ámbito del transporte, solamente las acciones que contribuyan a proyectos de interés común de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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:

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 *dicho Reglamento, y prioridades identificadas previamente en la parte I del anexo del presente Reglamento;*

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], **así como para los proyectos prioritarios transfronterizos definidos en el anexo III de la Decisión n° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red**

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) nº 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) nº 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) nº 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.**

**transeuropea de transporte<sup>1</sup>;**

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) nº XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T];

**c bis) acciones de apoyo a los nodos urbanos de la red principal;**

d) acciones de apoyo a los sistemas de gestión del tráfico con arreglo al artículo 37 del Reglamento (UE) nº 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) nº 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, **en concertación con el sector ferroviario, entre otros sectores;**

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, **se celebra** un acuerdo escrito para **ejecutar o** completar el tramo transfronterizo.

---

<sup>1</sup> DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

## Enmienda 75

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 7 – apartado 3

##### *Texto de la Comisión*

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 transeuropea].

##### *Enmienda*

3. En el ámbito de la energía, las condiciones específicas para que las acciones de realización de proyectos de interés común puedan recibir **apoyo financiero** 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 transeuropea].

***En la dotación financiera prevista para el sector energético en el artículo 5, apartado 1, letra b), se dará prioridad al uso de instrumentos financieros para aumentar el efecto multiplicador del apoyo financiero de la Unión, con arreglo a los artículos 14 y 15 del presente Reglamento.***

***Con este fin, la Comisión velará por que el apoyo financiero se asigne principalmente mediante instrumentos financieros, siempre y cuando haya una suficiente asimilación por el mercado.***

***Las subvenciones serán para acciones que, de acuerdo con el plan estratégico del proyecto y otras evaluaciones realizadas, en particular, por inversores o acreedores potenciales, o por las autoridades nacionales de reglamentación, no sean viables desde el punto de vista comercial y para las cuales un instrumento financiero no bastaría para inducir una decisión positiva en materia de inversión.***

***Además, la elección debe reflejar el grado de contribución del proyecto a uno o más de los objetivos pertinentes:***

***– fomentar una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y gas, haciendo***

*hincapié en poner fin al aislamiento energético;*

*– mejorar la seguridad del abastecimiento energético de la Unión aumentando la resistencia del sistema y la seguridad de su funcionamiento;*

*– contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente, en particular, garantizando el transporte de la electricidad renovable desde las instalaciones de generación hasta los principales centros de consumo e instalaciones de almacenamiento.*

## **Enmienda 76**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*3 bis. Por lo que respecta a los dos primeros programas de trabajo, se dará prioridad a los proyectos y acciones destinados a poner fin al aislamiento y los cuellos de botella energéticos, mientras que, como mínimo, el 75 % de la dotación financiera total prevista para el sector energético con arreglo al presente Reglamento se asignará a los proyectos de infraestructuras eléctricas.*

*Además, el Mecanismo «Conectar Europa» también apoyará proyectos relacionados con las energías renovables y las redes eléctricas inteligentes (a nivel de transmisión y distribución) mediante instrumentos de riesgos compartidos que formen parte de los instrumentos financieros descritos en el artículo 14, apartado 3.*



## Enmienda 77

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 7 – apartado 4

##### *Texto de la Comisión*

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.***

##### *Enmienda*

4. En el ámbito de las telecomunicaciones, las acciones de realización *de* proyectos de interés común y las acciones de apoyo al programa *a* que *hace referencia* el anexo del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFSO] podrán recibir ayuda financiera de la Unión ***de la siguiente manera:***

– *los servicios genéricos, las plataformas de servicios centrales y las acciones de apoyo al programa se financiarán a través de subvenciones o de contratos públicos;*

– *las acciones en el ámbito de las redes de banda ancha se financiarán, por norma, a través de instrumentos financieros;*

– *las acciones en el ámbito de las redes de banda ancha también podrán financiarse a través de subvenciones en el caso de los proyectos que reduzcan la brecha digital conectando regiones rurales, montañosas, remotas o escasamente pobladas, o regiones insulares, sin litoral y periféricas, siempre que la concesión de ayuda a través de un instrumento financiero no baste para inducir una decisión positiva en materia de inversión.*

## Enmienda 78

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 7 – apartado 4 bis (nuevo)

##### *Texto de la Comisión*

##### *Enmienda*

***4 bis. Las acciones de realización de proyectos de interés común que presenten sinergias entre, al menos, dos de los sectores contemplados en el Mecanismo «Conectar Europa» y que figuren en la***

*parte III, letra a), del anexo podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento.*

**Enmienda 79**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

Los programas de trabajo **previstos en el artículo 17** establecerán las formas de subvención que podrán utilizarse para financiar las acciones de que se trate.

**Enmienda 80**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

5. Los gastos relacionados con estudios sobre la protección del medio ambiente y sobre la conformidad con el acervo de la Unión **serán** subvencionables.

*Justificación*

*Es inevitable llevar a cabo evaluaciones de impacto ambiental de conformidad con lo dispuesto en las Directivas 85/337 y 2001/42, así como seguir una serie de pasos obligatorios.*

**Enmienda 81**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

6. Los gastos relacionados con la compra de terrenos se considerarán costes no subvencionables.

*Enmienda*

6. Los gastos relacionados con la compra de terrenos se considerarán costes no subvencionables, **salvo en el caso de los proyectos apoyados por importes transferidos del Fondo de Cohesión.**

**Enmienda 82**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 4 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

4. En los casos en que sea necesario para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común, **y cuando esté debidamente justificado**, podrán participar en acciones que contribuyan a los proyectos de interés común países terceros y entidades establecidas en un país tercero, **en particular cuando se trate de acciones relativas a la diversificación de las fuentes de suministro y la seguridad de abastecimiento en el sector de la energía.**

**Enmienda 83**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 4 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

No podrán recibir financiación **en forma de subvenciones** en virtud del presente Reglamento, salvo si eso fuera indispensable para lograr los objetivos de un determinado proyecto de interés común **y tras comprobarse que resulta imposible apoyar la acción mediante otras formas de ayuda financiera previstas en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» o mediante otros programas de la Unión. Por lo que respecta especialmente a los proyectos de autopistas del mar, la Comisión creará unas condiciones que favorezcan el desarrollo de dichos proyectos con terceros países en la zona de ampliación.**

**Enmienda 84**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 4 – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***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 transeuropea] 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.***

***suprimido***

#### **Enmienda 85**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 9 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

6. Los programas de trabajo plurianuales y anuales podrán prever normas específicas adicionales sobre la presentación de propuestas.

6. Los programas de trabajo plurianuales y anuales ***contemplados en el artículo 17*** podrán prever normas específicas adicionales sobre la presentación de propuestas.

#### **Enmienda 86**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 10 – apartado 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

b) en lo que respecta a las subvenciones para trabajos:  
i) ***redes de ferrocarril y carretera en el caso de los Estados miembros sin redes ferroviarias en su territorio o en caso de un Estado miembro con una red aislada según se define en el artículo 3, letra q***

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;

*bis), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], sin transporte de mercancías por ferrocarril de larga distancia: 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 y las acciones de refuerzo de la interoperabilidad del transporte ferroviario;*

*i bis) vías navegables interiores: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30% del coste subvencionable; el porcentaje de financiación podrá ascender hasta el 40 % en el caso de las acciones dirigidas a suprimir los cuellos de botella y 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;

ii) conexiones de transportes terrestres con puertos *marítimos e interiores* y aeropuertos, así como desarrollo de puertos y plataformas multimodales: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;

*ii bis) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no superará el 20 % del coste subvencionable hasta un límite máximo combinado del 1 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a);*

*ii ter) mejor accesibilidad al transporte (infraestructura y servicios) para las personas con discapacidad: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no superará el 30 % del coste subvencionable de los trabajos de adaptación, que en ningún caso superarán el 10 % del coste*

## Enmienda 87

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 10 – apartado 2 – letras c y c bis (nueva)

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
<p>c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:</p> <p>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;</p>	<p>c) en lo que respecta a las subvenciones para sistemas y servicios de gestión del tráfico:</p> <p>i) Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), <b><i>Servicios de Información Fluvial (SIF), sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS), SESAR y sistemas de gestión del tráfico por carretera (STI): por lo que respecta a los componentes terrestres</i></b>, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % del coste subvencionable; <b><i>por lo que respecta a los equipos de a bordo, la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no superará el 40 % del coste subvencionable para ERTMS ni el 20 % del coste subvencionable para SIF, VTMIS, SESAR y STI en el sector del transporte por carretera, hasta un límite máximo combinado del 5 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a);</i></b></p>
<p>ii) <b><i>sistemas de gestión del tráfico</i></b>, servicios de transporte de mercancías, áreas de estacionamiento protegidas en la red principal de carreteras, <b><i>así como acciones de apoyo al desarrollo de las Autopistas del Mar</i></b>: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;</p>	<p>ii) servicios de transporte de mercancías, <b><i>servicios de transporte combinados</i></b> y áreas de estacionamiento protegidas en la red principal de carreteras: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable;</p> <p><b><i>ii bis) acciones de apoyo al desarrollo de las autopistas del mar: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % del coste subvencionable;</i></b></p> <p><b><i>c bis) subvenciones para acciones de</i></b></p>

*apoyo a las nuevas tecnologías y a la innovación para todos los modos de transporte: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 20 % del coste subvencionable.*

## Enmienda 88

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 10 – apartado 3 – letras a y b

##### *Texto de la Comisión*

- 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) n° XXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea]**, 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**.

##### *Enmienda*

- a) la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 50 % del coste subvencionable de los estudios ***ni del 40 % del coste subvencionable de los*** trabajos;
- b) los porcentajes de cofinanciación podrán incrementarse hasta un máximo del **70 %** para las acciones que, sobre la base de las pruebas a que se refiere el **artículo 7**, ofrezcan un grado elevado de seguridad de abastecimiento a escala regional o de la Unión, **o bien** refuercen la solidaridad de la Unión, **o contribuyan al desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente, en particular las redes inteligentes**.

## Enmienda 89

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 10 – apartado 4 – letra a

##### *Texto de la Comisión*

- 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;

##### *Enmienda*

- a) acciones en el ámbito de las redes de banda ancha: la cuantía de la ayuda financiera de la Unión no excederá del **40 %** del coste subvencionable;

## Enmienda 90

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

5. Los porcentajes de financiación se podrán incrementar *como máximo* en 10 puntos porcentuales **respecto a los porcentajes contemplados en los apartados 2, 3 y 4** para las acciones que presenten sinergias **entre, al menos, dos de los sectores cubiertos por el Mecanismo «Conectar Europa».**

Este incremento no se aplicará a los porcentajes de cofinanciación mencionados en el artículo 11.

***Por lo que respecta a estas acciones, la ayuda financiera de la Unión se establecerá a partir de los presupuestos sectoriales previstos en el artículo 5, apartado 1, de forma proporcional al peso de cada sector en la acción.***

***En el marco de los programas plurianuales y anuales a que se refiere el artículo 17, la Comisión propondrá los criterios para otorgar los porcentajes de cofinanciación establecidos en el presente artículo. Con este fin, desarrollará una metodología para la evaluación de dichos criterios.***

**Enmienda 91**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

6. El importe de la ayuda financiera concedida a las acciones seleccionadas **podrá modularse** 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.



## Enmienda 92

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 11 – apartados 1, 2 y 2 bis (nuevo)

##### *Texto de la Comisión*

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.

##### *Enmienda*

1. En lo que respecta a los 10 000 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión [Reglamento XXX, artículo XX] destinados a gasto ***exclusivamente*** en los Estados miembros que pueden optar al Fondo de Cohesión, se publicarán convocatorias específicas para los proyectos de ejecución de la red principal ***(y, en particular, los corredores centrales de la red) o proyectos relacionados con prioridades horizontales*** 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. ***Hasta el 31 de diciembre de 2016, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar*** las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. ***A partir del 1 de enero de 2017, los recursos transferidos al Mecanismo «Conectar Europa» que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transportes se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transportes con arreglo al presente Reglamento.***

***2 bis. Con el fin de apoyar a los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión y que puedan experimentar dificultades en el diseño de proyectos con la necesaria madurez o calidad y suficiente valor añadido para la Unión, se prestará especial atención a las acciones de apoyo al programa en el marco del Mecanismo***

**«Conectar Europa», con miras a fortalecer la capacidad y la eficiencia institucionales de las administraciones y los servicios públicos en lo que se refiere al desarrollo y la ejecución de los proyectos que figuran en el anexo I del presente Reglamento. Para garantizar la máxima absorción posible de los fondos transferidos en todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión, la Comisión podrá organizar convocatorias complementarias.**

## Enmienda 93

### Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

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] para las acciones siguientes:

a) en lo que respecta a las subvenciones para estudios;

#### *Enmienda*

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 **exclusivamente** 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] 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.*

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 *y, en el caso de los Estados miembros sin redes ferroviarias, de la red de carreteras RTE-T;*

iii) *enlaces de transportes* terrestres con puertos *marítimos e interiores* y aeropuertos, desarrollo de plataformas multimodales, *incluidas las instalaciones de cambio automático de ancho de vía*, y de puertos, *así como puntos de interconexión, dando prioridad a los enlaces ferroviarios;*

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), *Servicios de Información Fluvial (SIF), sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS), SESAR y STI en el sector del transporte por carretera;*

*ii bis) acciones de apoyo al desarrollo de las autopistas del mar;*

*c bis) en lo que respecta a las subvenciones para acciones de apoyo a las nuevas tecnologías y a la innovación para todos los modos de transporte.*

## Enmienda 94

### Propuesta de Reglamento Artículo 12

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

1. La Comisión anulará, salvo en casos debidamente justificados, la ayuda financiera concedida a *estudios* 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.

fecha de inicio establecida en las condiciones de concesión de la ayuda financiera **y en el plazo de dos años tras dicha fecha en el caso de todas las demás acciones que puedan optar a una ayuda financiera con arreglo al presente Reglamento.**

2. La Comisión podrá suspender, reducir, recuperar o suprimir la ayuda financiera de conformidad con las condiciones establecidas en el *Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012*, 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, **salvo que ello se deba a un caso de fuerza mayor debidamente justificado.**

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. **Asimismo, comunicará al Parlamento Europeo y al Consejo todas las decisiones tomadas sobre la adopción anual de los programas de trabajo con arreglo al artículo 17.**

**Enmienda 95**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 13 – apartado 1 – letra a**

*Texto de la Comisión*

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;

*Enmienda*

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 **de la Unión** que rigen los contratos públicos;

**Enmienda 96**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 14 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

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 [Orientaciones para la RTE-T], (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea], y (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFISO]*, 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.**

*Enmienda*

1. Los instrumentos financieros creados de conformidad con el título VIII del *Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012*, 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 *el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea] y el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFISO]*, y al logro de sus objetivos.

**Enmienda 97**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 14 – apartado 3 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

3. Podrán utilizarse los siguientes

*Enmienda*

3. Podrán utilizarse, **en particular**, los

instrumentos financieros:

siguientes instrumentos financieros:

### Enmienda 98

#### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 14 – apartado 3 – letra b

##### *Texto de la Comisión*

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;

##### *Enmienda*

b) préstamos y/o garantías facilitados por instrumentos de riesgo compartido, **incluyendo, entre otros**, mecanismos de mejora crediticia de los bonos para la financiación de proyectos **que respalden proyectos concretos o carteras 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;

### Enmienda 99

#### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 14 – apartado 3 – letra c

##### *Texto de la Comisión*

c) **cualquier otro instrumento financiero.**

##### *Enmienda*

c) **otros instrumentos financieros, si se cumplen las siguientes condiciones:**

– **conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012; y**

– **conformidad con los objetivos del presente Reglamento;**

**la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 25 del presente Reglamento en lo referente a los instrumentos financieros contemplados en la letra c) del presente apartado;**

### Enmienda 100

#### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 14 – apartado 3 – letra c bis (nueva)

*c bis) instrumentos financieros dirigidos a facilitar la inversión privada con el fin de introducir tecnologías innovadoras que entrañen un riesgo de inversión más elevado.*

## Enmienda 101

### Propuesta de Reglamento Artículo 15

Texto de la Comisión

Enmienda

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.

1. Las acciones *subvencionables* mediante instrumentos financieros se seleccionarán, *sobre la base de su madurez, con arreglo al artículo 17*, procurarán una diversificación sectorial y geográfica entre los Estados miembros, *y cumplirán los criterios siguientes:*

- *representar un valor añadido europeo;*
- *responder a los objetivos de la Estrategia Europa 2020;*
- *garantizar la no distorsión de la competencia en el mercado interior;*
- *presentar un efecto multiplicador con respecto al apoyo de la Unión.*

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.

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*

3. Los instrumentos financieros tendrán por objeto *mejorar el efecto multiplicador del gasto de la Unión atrayendo recursos adicionales de los inversores públicos y privados, mientras preservan* el valor 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.*

los activos proporcionados por el presupuesto de la Unión. Podrán generar una rentabilidad aceptable, *sin comprometer por ello la realización de las acciones apoyadas en el marco del presente Reglamento.*

4. Los *diferentes tipos de* instrumentos financieros se podrán combinar con subvenciones financiadas por el presupuesto de la Unión, incluso en virtud del presente Reglamento, *siempre y cuando sea necesario para garantizar la viabilidad del proyecto.*

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, Euratom) n° 966/2012*, los ingresos y reembolsos procedentes de un instrumento financiero serán atribuidos a dicho instrumento financiero *durante la vigencia del presente Reglamento.*

## Enmienda 102

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 17 – apartados 1 y 2

##### *Texto de la Comisión*

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.*

##### *Enmienda*

1. La Comisión adoptará *actos delegados con arreglo al artículo 25 en lo referente a* programas de trabajo plurianuales y anuales para cada sector. La Comisión *también adoptará actos delegados con arreglo al artículo 25 en lo referente a* programas de trabajo plurianuales y anuales que abarquen más de un sector.



2. Los programas plurianuales de trabajo serán 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.*

2. Los programas plurianuales de trabajo serán objeto como mínimo de una revisión intermedia. En caso necesario, la Comisión *adoptará actos delegados con arreglo al artículo 25 en lo referente a la revisión del programa plurianual de trabajo.*

**Enmienda 103**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*3 bis. En el ámbito del transporte, un volumen mínimo comprendido entre el 4 % y el 5 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo 5, apartado 1, letra a), se empleará en forma de instrumentos financieros innovadores.*

**Enmienda 104**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*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.*

*suprimido*

**Enmienda 105**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

6. De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1, a la hora de

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:

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 *en los artículos 3 y 4 del presente Reglamento, en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T], en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la infraestructura energética transeuropea] o en el Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones INFESO]. Se tendrán en cuenta los siguientes criterios:*

- a) la madurez de la acción en las fases de desarrollo y preparación del proyecto, así como la solidez de la ejecución propuesta;*
- b) el efecto multiplicador del apoyo de la Unión en las inversiones públicas y privadas, así como en el mercado único;*
- c) la necesidad de superar obstáculos financieros específicos y la falta de financiación del mercado, en relación con la naturaleza o urgencia del proyecto;*
- d) los costes y los beneficios, incluido el impacto económico, social, de gases de efecto invernadero y otros tipos de impacto ambiental, así como la accesibilidad;*
- e) la dimensión transfronteriza y la capacidad para reducir o poner fin al aislamiento de los Estados miembros.*

*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 INFESO].*

**Enmienda 106**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 7**

*Texto de la Comisión*

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 y los sistemas de transporte inteligentes y sostenibles. Podrán adoptarse convocatorias de propuestas multisectoriales.

*Enmienda*

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 el agrupamiento de infraestructuras***. Podrán adoptarse convocatorias de propuestas multisectoriales ***con las asignaciones financieras para cada sector contempladas en el artículo 5, apartado 1, de forma proporcional al peso de cada sector en las acciones previstas***.

**Enmienda 107**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 18 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

Se comunicará a los beneficiarios de subvenciones, ***a los Estados miembros interesados y al Parlamento Europeo*** el calendario indicativo del compromiso de los distintos tramos anuales y, si es aplicable a los instrumentos financieros, a las instituciones financieras interesadas.

**Enmienda 108**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 19 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

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, ***en conformidad con los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012***.

## Enmienda 109

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 20 – párrafo 1

##### *Texto de la Comisión*

*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.]*

##### *Enmienda*

*La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 25 en lo referente a la adición de elementos a las listas que figuran en el anexo, o a la modificación de dichas listas, así como al cumplimiento del programa de trabajo plurianual y anual para cada sector o que abarque más de un sector, de conformidad con el artículo 17.*

## Enmienda 110

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 21 – párrafo 2

##### *Texto de la Comisión*

*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.*

##### *Enmienda*

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.

## Enmienda 111

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 21 – párrafo 3

##### *Texto de la Comisión*

*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*

##### *Enmienda*

*suprimido*

***que faciliten la ejecución de los proyectos que reciban ayuda financiera de la Unión en el marco del presente Reglamento.***

#### *Justificación*

*En aras de la simplificación, conviene armonizar las normas relativas a las responsabilidades de los Estados miembros en los tres sectores.*

### **Enmienda 112**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 21 – párrafo 4**

##### *Texto de la Comisión*

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 las redes transeuropeas 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.

##### *Enmienda*

Los Estados miembros informarán ***regularmente, y como mínimo anualmente,*** a la Comisión, ***mediante un sistema interactivo de*** información geográfica y técnica, ***público y fácilmente accesible,*** que en el caso de las redes transeuropeas 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. ***Sobre esta base, la Comisión deberá publicar y actualizar, al menos una vez al año, la información sobre los proyectos específicos en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», incluyendo, en su caso, las modalidades y los importes de la cofinanciación de la Unión, así como los progresos realizados en cada proyecto. A tal fin, el BEI transmitirá la información pertinente a la Comisión, cuando esta la solicite, aunque protegerá la información comercial confidencial.***

### **Enmienda 113**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 23 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

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, **garantizando que los costes no sean desproporcionados para la infraestructura del mismo tipo en los distintos Estados miembros, teniendo debidamente en cuenta los precios locales,** y 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.

*Justificación*

*Debe garantizarse en la medida de lo posible que el coste de los proyectos de infraestructura financiados por los fondos de la UE sea homogéneo en los distintos Estados miembros, en función del coste de la mano de obra y material locales.*

**Enmienda 114**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 24 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. El comité asegurará una visión horizontal de los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 17 para garantizar **la** coherencia, así como la identificación y explotación de las sinergias entre los sectores.

*Enmienda*

3. El comité asegurará una visión horizontal de los programas de trabajo a que hace referencia el artículo 17 para garantizar **su** coherencia, así como la identificación, explotación y **evaluación** de las sinergias entre los sectores. **Asimismo, intentará, en particular, garantizar una contribución equitativa de las dotaciones financieras para cada sector en las convocatorias de propuestas multisectoriales y al establecer el porcentaje de cofinanciación correspondiente a las acciones que presenten sinergias entre los sectores.**

## Enmienda 115

### Propuesta de Reglamento Artículo 25 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos 17 y 20 se otorgan a la Comisión por el período de vigencia del Marco Financiero Plurianual 2014-2020.

*La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

## Enmienda 116

### Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

1. A más tardar **el 31 de diciembre de 2017**, la Comisión **presentará al Parlamento Europeo y al Consejo** 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, y 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, **incluido su impacto**

plazo de las medidas *anteriores*.

*en la cohesión económica, social y territorial*. Tendrá en cuenta los resultados de las evaluaciones *relativas a la incidencia a largo plazo de las medidas adoptadas anteriormente*. *En esa evaluación, la Comisión valorará asimismo las medidas que convendría adoptar en el futuro para aumentar la eficiencia del gasto de la Unión e incrementar los volúmenes de inversión en proyectos prioritarios*. *En el marco de esa evaluación también se examinará, entre otros aspectos, el modo de lograr que los instrumentos financieros resulten aún más atractivos para una gama más amplia de inversores a largo plazo, incluidos los inversores públicos, el modo de ampliar el ámbito de aplicación de proyectos subvencionables y la posible constitución de instrumentos de capital para financiar la infraestructura de la Unión*.

#### Enmienda 117

#### Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. El Mecanismo «Conectar Europa» tendrá en cuenta la evaluación independiente y completa de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, que se llevará a cabo en 2015. Atendiendo a esa evaluación, la Comisión valorará la pertinencia de la Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, así como su eficacia a la hora de incrementar el volumen de inversión en proyectos prioritarios y reforzar la eficiencia del gasto de la Unión. A la vista de esta valoración y teniendo en cuenta todas las opciones, la Comisión estudiará si presenta las modificaciones reglamentarias pertinentes, incluyendo modificaciones legislativas, en particular si la respuesta del mercado prevista no es*



*satisfactoria o existen suficientes fuentes alternativas de financiación de la deuda a largo plazo.*

## Enmienda 118

### Propuesta de Reglamento Artículo 27 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

1. Los beneficiarios y, llegado el caso, los Estados miembros interesados garantizarán una publicidad adecuada **y la transparencia** 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.

## Enmienda 119

### Propuesta de Reglamento Artículo 27 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

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 Unión.**

#### *Enmienda*

2. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación sobre los proyectos y resultados del Mecanismo «Conectar Europa».

## Enmienda 120

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – letra a – Prioridades horizontales

#### *Texto de la Comisión*

Gestión y servicios innovadores  
Gestión y servicios innovadores

Cielo único europeo, SESAR  
Sistemas de gestión del tráfico viario,  
ferroviario y por vías navegables interiores

	(STI, ERTMS y SIF)
Gestión y servicios innovadores	Puertos y aeropuertos de la red principal

*Enmienda*

Gestión y servicios innovadores	Cielo único europeo, SESAR
Gestión y servicios innovadores	Sistemas de gestión del tráfico viario, ferroviario y por vías navegables interiores y <i>servicios marítimos</i> (STI, ERTMS, SIF, <i>VTMIS y servicios marítimos electrónicos</i> )
Gestión y servicios innovadores	Puertos, aeropuertos y <i>autopistas del mar</i> de la red principal
<i>Nuevas tecnologías e innovación</i>	<i>Nuevas tecnologías e innovación con arreglo al artículo 39, letras a) a d), del Reglamento (UE) n° XXXX/2012 [Orientaciones para la RTE-T]</i>

**Enmienda 121**

**Propuesta de Reglamento  
Anexo – parte I – punto 1**

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Varsovia – Katowice	Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Varsovia – Katowice <b><i>Klaipeda – Kaunas</i></b>
Gdynia – Katowice	Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Viena	Katowice – Ostrava – Brno – Viena <b><i>Szczecin/Świnoujście - Poznań - Wrocław - Ostrava</i></b>
Katowice – Žilina – Bratislava – Viena	Katowice – Žilina – Bratislava – Viena
Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venecia – Bolonia – Rávena	Viena – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venecia – Bolonia – Rávena – <b><i>Ancona</i></b> <b><i>Graz – Maribor –Liubliana – Koper/Trieste</i></b>

*Texto de la Comisión*

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
------------------------	------	--------------------

Helsinki - <i>Tallinn</i>	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
Gdynia – Katowice	Ferrocarril	acondicionamiento
Gdynia, Gdansk	Puertos	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
Varsovia – Katowice	Ferrocarril	acondicionamiento
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

*Enmienda*

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Helsinki - <i>Tallin</i>	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 -	Ferrocarril	estudios detallados para una nueva línea de ancho

Varsovia		UIC plenamente interoperable; inicio de las obras de la nueva línea antes de 2020; interconexiones ferrocarril – aeropuertos/puertos
<b><i>Klaipeda – Kaunas</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>mejora, accesos a puertos, autopistas del mar</i></b>
<b><i>Corredor de la Vía Báltica</i></b>	<b><i>Carretera</i></b>	<b><i>obras de los tramos transfronterizos (EE, LV, LT y PL)</i></b>
Gdynia – Katowice	Ferrocarril	acondicionamiento
Gdynia, Gdansk	Puertos	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
<b><i>Wroclaw - Poznań - Szczecin/Świnoujście</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>trabajos</i></b>
<b><i>Szczecin/Świnoujście</i></b>	<b><i>Puerto</i></b>	<b><i>accesos a puertos</i></b>
Varsovia – Katowice	Ferrocarril	acondicionamiento
Katowice - Ostrava - Brno - Viena y Katowice - Žilina - Bratislava - Viena	Ferrocarril	mejora, en particular de los tramos transfronterizos Polonia-Chequia, <b><i>Chequia-Austria</i></b> , Polonia-Eslovaquia y Eslovaquia-Austria, <b><i>línea Brno-Přerov</i></b> ; ampliación de las plataformas multimodales
Viena - Graz - Klagenfurt - Udine - Venecia - Rávena	Ferrocarril	mejora y obras en curso; ampliación de las plataformas multimodales
<b><i>Graz – Maribor – Pragersko</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios y obras para una segunda vía</i></b>
Trieste, Venecia, Rávena, <b><i>Koper, Ancona</i></b>	Puertos	accesos a puertos, ampliación de las plataformas multimodales
<b><i>Rávena - Ancona</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>acondicionamiento</i></b>

## Enmienda 122

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo – parte I – punto 2**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

Frontera *Bielorrusia* – Varsovia – Poznań  
 – *Fráncfort del Oder* – Berlín – Hannover  
 – Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
 Ámsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
 Birmingham/Manchester – Liverpool

*Texto de la Comisión*

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 – <i>Magdeburg</i> - Berlín	VNI	mejora
Esclusas de Ámsterdam	VNI	estudios en curso
Felixstowe – Midlands	Ferrocarril, puerto, plataformas multimodales	interconexiones entre el puerto y las plataformas multimodales

*Enmienda*

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,	VNI	mejora

Hannover – <i>Magdeburgo</i> - Berlín <b><i>Rin - Waal - Canal del mar del Norte</i></b>	<b><i>VNI</i></b>	<b><i>enlaces multimodales</i></b>
Esclusas de Ámsterdam y <b><i>nueva esclusa marítima canal Ámsterdam-Rin - Ijmuiden</i></b>	VNI	estudios en curso; <b><i>puerto; incluida la mejora de la esclusa Beatrix</i></b>
Felixstowe – Midlands	Ferrocarril, puerto, plataformas multimodales	interconexiones entre el puerto y las plataformas multimodales

## Enmienda 123

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – punto 3

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Algeciras – Madrid – Tarragona	Algeciras – Madrid – <b><i>Zaragoza</i></b> - Tarragona
Sevilla – Valencia – Tarragona	Sevilla – Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcelona – Perpiñán – <i>Lyon</i> – Turín – Milán – Venecia – Liubliana – Budapest – Frontera ucraniana	Tarragona – Barcelona – Perpiñán – <b><i>Marsella</i></b> – <i>Lyon</i> – Turín – Milán – Venecia – Liubliana – Budapest – Frontera ucraniana

<i>Texto de la Comisión</i>		
	Modo	Descripción/fechas
Tramos predeterminados		
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

Perpiñán - Montpellier	Ferrocarril	concluida de aquí a 2015, acondicionamiento de la línea existente
		variante Nimes - Montpellier operativa en 2017, Montpellier - Perpiñán en 2020
Lyon - Turin	Ferrocarril	tramo transfronterizo, inicio de las obras del túnel de base antes de 2020; accesos en estudio
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, <i>obras de acondicionamiento</i>
Trieste - Divača	Ferrocarril	estudios y acondicionamiento parcial en curso; tramo transfronterizo pendiente de construcción hasta después de 2020
Koper - Divača - Liubliana - <b>Maribor</b>	Ferrocarril	estudios y acondicionamiento/línea parcialmente nueva
Nodo de Liubliana	Ferrocarril	nodo ferroviario de Liubliana, incluida una plataforma multimodal acceso ferroviario al aeropuerto
Maribor - Zalačev	Ferrocarril	Tramo transfronterizo: estudios, inicio de las obras antes de 2020
Boba- Szekesferhervar	Ferrocarril	acondicionamiento
Budapest-Miskolc-frontera ucraniana	Ferrocarril	acondicionamiento

*Enmienda*

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
<b>Madrid - Zaragoza - Barcelona</b>	<b>Ferrocarril</b>	<b>acondicionamiento de las líneas existentes (ancho de vía, apartaderos y plataformas)</b>
Barcelona	Puerto	accesos ferroviarios al puerto ( <b>construcción de los nuevos accesos</b> ) y aeropuerto
<b>Barcelona – Valencia – Livorno</b>	<b>Autopistas del mar</b>	<b>acondicionamiento</b>
Barcelona - Perpiñán	Ferrocarril	tramo transfronterizo, en obras, nueva línea concluida de aquí a 2015, acondicionamiento de la línea existente ( <b>ancho de vía, apartaderos y plataformas</b> )
Perpiñán - Montpellier	Ferrocarril	variante Nimes - Montpellier operativa en 2017, Montpellier - Perpiñán en 2020
<b>Lyon – Aviñón – Marsella</b>	<b>Ferrocarril</b>	<b>acondicionamiento</b>
Lyon - Turín	Ferrocarril	<b>acondicionamiento del actual</b> tramo transfronterizo, inicio de las obras del túnel de base antes de 2020; accesos en estudio
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, <b>en sinergia con las</b>



		<b><i>mejoras emprendidas en los tramos comunes, como en el corredor 1</i></b>
Milán - Mantua - Venecia - Trieste	VNI	estudios, acondicionamiento, obras
Trieste - Divača	Ferrocarril	estudios y acondicionamiento parcial en curso; tramo transfronterizo pendiente de construcción hasta después de 2020
Koper - Divača - Liubliana - <b><i>Pragersko</i></b>	Ferrocarril	estudios y acondicionamiento/línea parcialmente nueva
Nodo de Liubliana	Ferrocarril	nodo ferroviario de Liubliana, incluida una plataforma multimodal acceso ferroviario al aeropuerto
Maribor - Zalašvö	Ferrocarril	Tramo transfronterizo: estudios, inicio de las obras antes de 2020
Boba- Szekesferhervar	Ferrocarril	acondicionamiento
Budapest-Miskolc-frontera ucraniana	Ferrocarril	acondicionamiento

## **Enmienda 124**

### **Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – punto 4**

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Hamburgo / Rostock – Berlín – Praga – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofía	Hamburgo / Rostock – Berlín – Praga – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofía
Sofía – Burgas/frontera turca	Sofía – Burgas/frontera turca
Sofía – Salónica – Pireo – Limassol – Lefkosia	Sofía – Salónica – Pireo – Limassol – Lefkosia

#### *Texto de la Comisión*

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	acondicionamiento del tramo transfronterizo
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrocarril	acondicionamiento 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

*Enmienda*

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
<b><i>Praga - Brno - Breclav</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>acondicionamiento, incluidos el nodo ferroviario Brno y la plataforma multimodal</i></b>
Breclav - Bratislava	Ferrocarril	acondicionamiento del tramo transfronterizo
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrocarril	acondicionamiento del

Budapest - Arad - Timișoara - <b>Craiova</b> - Calafat	Ferrocarril	tramo transfronterizo 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

## Enmienda 125

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – punto 5

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Helsinki – Turku – Estocolmo – Malmö – Copenhague – Fehmarn – Hamburgo – Hannover	Helsinki – Turku – Estocolmo – Malmö – Copenhague – Fehmarn – <b>Lübeck</b> – Hamburgo – Hannover
Bremen – Hannover – <i>Nuremberg</i> – <b>Munich – Brennero – Verona – Bolonia – Roma – Nápoles – Bari</b>	Bremen – Hannover – <i>Núremberg</i>  <b>Rostock – Berlín – Núremberg</b> <b>Núremberg – Múnich – Brennero – Verona – Bolonia – Roma – Nápoles – Bari</b>
Nápoles - Palermo - La Valeta	Nápoles - Palermo - La Valeta

<i>Texto de la Comisión</i>		
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	accesos terrestres del

	mar	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 <i>finalizadas</i> para 2020, los accesos a Alemania deberán realizarse en dos etapas (2020 - 2027)
Hamburgo/Bremen - Hannover	Ferrocarril	inicio de las obras antes del 2020
<i>Munich - Wörgl</i>	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	acondicionamiento
Messina - Palermo	Ferrocarril	acondicionamiento (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

*Enmienda*

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 <i>finalizados</i> para 2020, los accesos a Alemania deberán realizarse en dos etapas (2020 - 2027)
Hamburgo/Bremen - Hannover	Ferrocarril	inicio de las obras antes del 2020
<b>Rostock</b>	<b>Puertos, autopistas del mar</b>	<b>interconexiones entre puertos y ferrocarril; transbordadores de bajas emisiones; capacidad de rompehielos</b>
<b>Rostock - Berlín - Núremberg</b>	<b>Ferrocarril</b>	<b>estudios y mejora</b>
Múnich - 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	acondicionamiento
Messina - Palermo	Ferrocarril	acondicionamiento (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

## Enmienda 126

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo – parte I – punto 6 – título

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
6. Génova – Rotterdam	6. Génova – Rotterdam/ <b>Ámsterdam/Amberes</b>
Génova – Milán/Novara – Simplón/Lötschberg/San Gotardo – Basilea – Mannheim – Colonia	Génova – Milán/Novara – Simplón/Lötschberg/San Gotardo – Basilea – Mannheim – Colonia
Colonia – <i>Düsseldorf</i> – Rotterdam/Ámsterdam	Colonia – <i>Dusseldorf</i> – Rotterdam/Ámsterdam/ <b>Amberes</b>
Colonia – Lieja – Bruselas – Zeebrugge	Colonia – Lieja – Bruselas – Zeebrugge

## Enmienda 127

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo – parte I – punto 7

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid	Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid
Lisboa – Aveiro – Oporto	Lisboa – Aveiro – Oporto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Burdeos – París – Mannheim/Estrasburgo	Aveiro – Valladolid – Vitoria – Burdeos – París – Mannheim/Estrasburgo
	<b><i>Toulouse – Burdeos – París – Mannheim/Estrasburgo</i></b>
	<b><i>Le Havre – Ruan – París</i></b>

#### *Texto de la Comisión*

	Modo	Descripción/fechas
Tramos predeterminados		
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	Ferrocarril	finalización prevista en

- San Sebastián - Bayona		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	acondicionamiento
Baudrecourt - Estrasburgo	Ferrocarril	en obras, finalización prevista para 2016

*Enmienda*

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
<b><i>Toulouse – Burdeos</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>consulta pública en curso</i></b>
Tours - Burdeos	Ferrocarril	obras en curso
París	Ferrocarril	variante Sur de alta velocidad
Baudrecourt - Mannheim	Ferrocarril	acondicionamiento
Baudrecourt - Estrasburgo	Ferrocarril	en obras, finalización prevista para 2016
<b><i>Le Havre - París</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>acondicionamiento</i></b>

**Enmienda 128**

**Propuesta de Reglamento  
Anexo – parte I – punto 8**

*Texto de la Comisión*

Belfast – Dublín – Holyhead –

*Enmienda*

Belfast – Dublín – Holyhead –

Birmingham

Glasgow/Edimburgo – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruselas

Dublín/Cork/Southampton – Le Havre – París

Londres – Dover – Calais – París

Birmingham

**Larne – Belfast**

Glasgow/Edimburgo – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruselas

Dublín/Cork/Southampton – Le Havre – París

Londres – Dover – Calais – París

*Texto de la Comisión*

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Dublín - Belfast	Ferrocarril	acondicionamiento; interconectores de Dublín (DART)
Glasgow - Edimburgo	Ferrocarril	acondicionamiento
Alta velocidad 2	Ferrocarril	estudios
Swansea - Cardiff - Bristol - Londres	Ferrocarril	acondicionamiento
Dublín/Cork/Southampton, Le Havre	Puertos	accesos terrestres
Le Havre - París	VNI	acondicionamiento
Le Havre - París	Ferrocarril	estudios
Calais - París	Ferrocarril	estudios preliminares

*Enmienda*

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Dublín - Belfast	Ferrocarril	acondicionamiento; interconectores de Dublín (DART)
Glasgow - Edimburgo	Ferrocarril	acondicionamiento
Alta velocidad 2	Ferrocarril	estudios
Swansea - Cardiff - Bristol - Londres	Ferrocarril	acondicionamiento
Dublín/Cork/Southampton, Le Havre	Puertos	accesos terrestres
Le Havre - París	VNI	acondicionamiento
Le Havre - París	Ferrocarril	estudios
Calais - París	Ferrocarril	estudios preliminares



## Enmienda 129

Propuesta de Reglamento  
Anexo – parte I – punto 9

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo	Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo
Luxemburgo – Dijon – <i>Lyón</i>	Luxemburgo – Dijon – <i>Lyon</i>
Luxemburgo – Estrasburgo – Basilea	Luxemburgo – Estrasburgo – Basilea <b><i>Estrasburgo – Mulhouse – Dijon</i></b>

<i>Texto de la Comisión</i>		
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 - <b><i>Escalda</i></b>	VNI	diseño finalizado, diálogo competitivo en marcha, finalización general para <b>2018</b>
Mejora de las vías navegables en Valonia	VNI	estudios, obras de mejora
Bruselas – Luxemburgo - Estrasburgo	Ferrocarril	obras en curso
Estrasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrocarril	acondicionamiento
<b><i>Enlaces ferroviarios</i></b> Luxemburgo – Dijon - <b><i>Lyón (TGV Rin -</i></b> <b><i>Ródano)</i></b>	Ferrocarril	estudios y obras
<i>Lyón</i>	Ferrocarril	variante <b><i>Este</i></b> : estudios y

Canal Saona – Mosela/Rin	VNI	obras <i>estudios preliminares en curso</i>
Ródano	VNI	acondicionamiento
<i>Enmienda</i>		
Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Mosa, <i>incluido el programa Maaswerken</i>	VNI	mejora, <i>conexiones multimodales</i>
<i>Corredor Rin-Escalda: esclusas de Volkerak, Kreekrak, Krammer y Hansweert</i>	<i>Esclusa</i>	<i>acondicionamiento</i>
Albertkanaal	VNI	acondicionamiento
Terneuzen	Marítimo	esclusas: estudios en curso
Terneuzen - Gante	VNI	estudios, obras de mejora
<i>Rotterdam - Amberes</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>acondicionamiento de la línea de mercancías</i>
Amberes	Puerto marítimo	esclusas: estudios en curso; puerto: accesos terrestres
Canal Sena Norte; <i>Conexión Sena-Escalda</i>	VNI	diseño finalizado, diálogo competitivo en marcha, finalización general para <b>2020, acondicionamiento incluidas las conexiones transfronterizas y multimodales</b>
Mejora de las vías navegables en Valonia	VNI	estudios, obras de mejora
Bruselas – Luxemburgo - Estrasburgo	Ferrocarril	obras en curso
Estrasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrocarril	mejora
<i>Estrasburgo – Dijon – Lyon</i>	Ferrocarril	estudios y obras, <i>acondicionamiento</i>
<i>Luxemburgo – Dijon – Ambérieu</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>estudios y obras, acondicionamiento</i>
<i>Lyon</i>	Ferrocarril	variante <i>de la aglomeración de Lyon</i> : estudios y obras

Canal Saona – Mosela/Rin	VNI	<i>mejora</i>
Ródano	VNI	mejora
<i>Lyon - Aviñón - Puerto de Marsella - Fos</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>mejora</i>
<i>Marsella</i>	<i>Puerto</i>	<i>accesos terrestres y terminal multimodal</i>

## Enmienda 130

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – punto 10

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Estrasburgo – Stuttgart – <i>Munich</i> – Wels/Linz	Estrasburgo – Stuttgart – <i>Múnich</i> – Wels/Linz
Estrasburgo – Mannheim – <i>Frankfurt</i> – Würzburg – <i>Nuremberg</i> – <i>Regensburg</i> – Passau – Wels/Linz	Estrasburgo – Mannheim – <i>Fráncfort</i> – Würzburg – <i>Núremberg</i> – <i>Ratisbona</i> – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Viena – Budapest – Arad – Brašov – Bucarest – Constanza - Sulina	Wels/Linz – Viena – Budapest – Arad – Brašov – Bucarest – Constanza - Sulina

#### *Texto de la Comisión*

	Modo	Descripción/fechas
Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Enlace ferroviario Estrasburgo - Kehl Appenweier	Ferrocarril	obras de interconexión Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - <i>Munich</i>	Ferrocarril	estudios y obras en curso
<i>Munich</i> - Mühldorf - Freilassing - Salzburgo	Ferrocarril	estudios y obras en curso
Salzburgo - Wels	Ferrocarril	estudios
<i>Nuremberg</i> - <i>Regensburg</i> - 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 - Brašov - Bucarest - Constanza	Ferrocarril	mejora de tramos específicos; estudios para alta velocidad

<i>Main - Main-Donau- Canal - Danubio</i>	VNI	estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: accesos terrestres
Constanza	Puerto	accesos terrestres

*Enmienda*

Tramos predeterminados	Modo	Descripción/fechas
Enlace ferroviario Estrasburgo - Kehl Appenweier	Ferrocarril	obras de interconexión Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - <i>Múnich</i>	Ferrocarril	estudios y obras en curso
<i>Múnich</i> - Mühldorf - Freilassing - Salzburgo	Ferrocarril	estudios y obras en curso
Salzburgo - Wels	Ferrocarril	estudios
<i>Núremberg - Ratisbona - Passau - Wels</i>	Ferrocarril	estudios; obras parcialmente en curso
Enlace ferroviario Wels - Viena	Ferrocarril	finalización prevista para 2017
Viena - Budapest	Ferrocarril	estudios para alta velocidad en Hungría
<b><i>Budapest - Arad</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios para una red de alta velocidad entre Budapest y Arad</i></b>
Arad - Braşov - Bucarest - Constanza	Ferrocarril	mejora de tramos específicos; estudios para alta velocidad
<i>Meno – Canal Meno- Danubio – Danubio (Kelheim - Constanza/Midia/Sulina) + Bucarest-Danubio – Canal del Danubio</i>	VNI	estudios y obras en varios tramos y cuellos de botella; puertos interiores: accesos terrestres <b><i>por ferrocarril</i></b>
<b><i>Giurgiu, Galati</i></b>	<b><i>Puerto</i></b>	<b><i>mayor desarrollo de plataformas multimodales y enlaces con el interior: estudios y obras</i></b>
Constanza	Puerto, <i>autopista del mar</i>	accesos terrestres, <i>autopista del mar (incluidos servicios de rompehielos)</i>

## Enmienda 131

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte I – letra b

#### *Texto de la Comisión*

Sofía – frontera con la Antigua República Yugoslava de Macedonia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Sofía – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Timișoara – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
<i>Munich</i> - Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
<i>Nuremberg</i> - Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Wrocław – Dresde	Transfronterizo	Ferrocarril	mejora
Wrocław – Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
<b><i>Graz – Maribor – Pragersko</i></b>	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Corredor botnio Lulea – Oulu	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios y obras
<b><i>Noroeste de España y Portugal</i></b>	<b><i>Cuello de botella</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>obras en curso</i></b>
<i>Frankfurt</i> – Fulda – Erfurt – Berlín	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios
Halle - Leipzig - <i>Nuremberg</i>	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	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios preliminares en

París- Lyon			curso
Sundsvall – Umea – Lulea	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios y obras
Malmö - Gotemburgo	Otros red principal	Ferrocarril	trabajos
Botnia – Kiruna – frontera noruega	Otros red principal	Ferrocarril	estudios y obras
Enlace ferroviario Shannon - Cork - Dublín	Otros red principal	Ferrocarril	estudios en curso
Enlace ferroviario a Wilhelmshaven y Bremerhaven	Otros red principal	Ferrocarril	estudios en curso
Zilina – frontera ucraniana	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Ventspils – Riga – frontera rusa	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontera bielorrusa	Otros red principal	Ferrocarril	Mejora del acceso ferroviario al aeropuerto
<b>Tallin – Tartu – Koidula – frontera rusa</b>	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Marsella – Tolón – Niza – frontera italiana	Otros red principal	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Burdeos – Tolosa	Otros red principal	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Tampere – Oulu	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento de tramos
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Otros red principal	Ferrocarril	estudios y obras

*Enmienda*

Sofía – frontera con la Antigua República Yugoslava de Macedonia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
Sofía – frontera	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso

serbia			
Timișoara – frontera serbia	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios en curso
<i>Múnich - Praga</i>	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
<i>Núremberg - Praga</i>	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Wrocław – Dresde	Transfronterizo	Ferrocarril	mejora
Wrocław – Praga	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
<b><i>Liubliana - frontera croata</i></b>	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios
Corredor botnio Lulea – Oulu	Transfronterizo	Ferrocarril	estudios y obras
<b><i>Iasi - frontera con la República de Moldavia</i></b>	<b><i>Transfronterizo</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios en curso</i></b>
<b><i>Suceava - frontera ucraniana</i></b>	<b><i>Transfronterizo</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios</i></b>
<b><i>Nowa Sól - Hradec Králové</i></b>	<b><i>Transfronterizo</i></b>	<b><i>Carretera</i></b>	<b><i>trabajos</i></b>
<b><i>A Coruña - Palencia</i></b>	<b><i>Cuello de botella</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>obras en curso</i></b>
<b><i>Gijón – Palencia</i></b>	<b><i>Cuello de botella</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>obras en curso</i></b>
<b><i>A Coruña - Madrid (servicio de alta velocidad de pasajeros)</i></b>	<b><i>Cuello de botella</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>obras en curso</i></b>
<b><i>Proyectos prioritarios definidos en el anexo III de la Decisión nº 661/2010 (Praga - Linz - nuevo ferrocarril de alta capacidad: paso transpirenaico central, «Rin Férreo» — Rheidt- Amberes—)</i></b>	<b><i>Transfronterizo</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios en curso</i></b>

<i>Fráncfort – Fulda – Erfurt – Berlín</i>	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios
<i>Halle - Leipzig - Núremberg</i>	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 París – Lyon	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios preliminares en curso
Sundsvall – Umea – Lulea	Cuello de botella	Ferrocarril	estudios y obras
<b><i>Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios y obras</i></b>
<b><i>Bucarest - Buzau - Braila - Galati</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>mejora y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria y enlaces con el interior: estudios para la red de alta velocidad</i></b>
<b><i>Kybartai – Kaunas</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i> acondicionamiento</i></b>
<b><i>Zona del Ruhr - Münster - Osnabrück - Hamburgo</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i> acondicionamiento del tramo Münster - Lünen (doble vía)</i></b>
<b><i>Nantes - Tours - Lyon</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios y obras</i></b>
<b><i>Ploiesti - Suceava</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios</i></b>
Malmö - Gotemburgo	Otros red principal	Ferrocarril	trabajos
Botnia – Kiruna – frontera noruega	Otros red principal	Ferrocarril	estudios y obras
Enlace ferroviario Shannon - Cork -	Otros red principal	Ferrocarril	estudios en curso



Dublín			
Enlace ferroviario a Wilhelmshaven y Bremerhaven	Otros red principal	Ferrocarril	estudios en curso
Zilina – frontera ucraniana	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Ventspils – Riga – frontera rusa	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontera bielorrusa	Otros red principal	Ferrocarril	Mejora del acceso ferroviario al aeropuerto
<b><i>Katowice – Wroclaw – frontera alemana</i></b>	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento
Marsella – Tolón – Niza – frontera italiana	Otros red principal	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Burdeos – Toulouse	Otros red principal	Ferrocarril	estudios para alta velocidad
Tampere – Oulu	Otros red principal	Ferrocarril	acondicionamiento de tramos
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Otros red principal	Ferrocarril	estudios y obras
<b><i>Craiova - Bucarest</i></b>	<b><i>Otros red principal</i></b>	<b><i>Ferrocarril</i></b>	<b><i>estudios</i></b>

## Enmienda 132

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte II

#### *Texto de la Comisión*

#### 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	Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia

	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	
2. Interconexiones eléctricas Norte-Sur en Europa suroccidental («NSI Oeste Electricidad»)	Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros de la región y con <i>los países terceros mediterráneos</i> , 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. <i>Interconexiones gasísticas Norte-Sur en Europa occidental («NSI Oeste Gas»):</i>	<i>Aumentar las capacidades de 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</i>	<i>Alemania, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y el Reino Unido</i>
4. <i>Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Electricidad»):</i>	<i>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</i>	<i>Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia</i>
5. <i>Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Gas»):</i>	<i>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</i>	<i>Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia</i>
6. <i>Plan de interconexión del mercado báltico de la</i>	<i>Desarrollar las interconexiones entre los</i>	<i>Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia,</i>

<i>energía («BEMIP Electricidad»):</i>	<i>Estados miembros en la región del Báltico y reforzar las 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</i>	<i>Letonia, Lituania, Polonia y Suecia</i>
<i>7. Plan de interconexión gasística del mercado báltico de la energía («BEMIP Gas»):</i>	<i>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</i>	<i>Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia</i>
<i>8. Corredor Meridional de Gas («SGC»):</i>	<i>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</i>	<i>Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía</i>

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
---	--	-------

*Enmienda*

a) Corredores prioritarios

Objetivo	Estados miembros afectados
<p>1. Red eléctrica marítima en los mares septentrionales («NSOG»)</p>	<p>Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia</p>
<p>2. Interconexiones eléctricas Norte-Sur en Europa suroccidental («NSI Oeste Electricidad»)</p>	<p>Alemania, <b>Austria</b>, Bélgica, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido</p>
<p>3. <i>Interconexiones Norte-</i></p>	<p><i>Alemania, Austria,</i></p>

*Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Electricidad»):*

*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*

*Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia<sup>1</sup>, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia y Rumanía*

*4. Plan de interconexión del mercado báltico de la energía («BEMIP Electricidad»):*

*Desarrollar las interconexiones entre los Estados miembros de la región báltica y reforzar en consecuencia las infraestructuras de la red interior, para poner fin al aislamiento de los Estados bálticos y fomentar la integración del mercado trabajando, entre otras cosas, por integrar la energía renovable en la región*

---

*<sup>1</sup> Pendiente de la adhesión de Croacia y de la fecha de la misma.*

*Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia*

*5. Interconexiones gasísticas Norte-Sur en Europa occidental («NSI Oeste Gas»):*

*Desarrollar las infraestructuras de gas para los flujos gasísticos del eje Norte-Sur en Europa Occidental, a fin de seguir diversificando las rutas de suministro e incrementar la entregabilidad del gas a corto plazo*

*Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Reino Unido*

*6. Interconexiones Norte-Sur de gas en Europa Central y Oriental y en Europa Sudoriental («NSI Este Gas»):*

*Desarrollar las infraestructuras de gas para las conexiones gasísticas regionales entre la región del Mar Báltico, el Mar Adriático, el Mar Egeo, la Cuenca del Mediterráneo Oriental y el Mar Negro, y en el interior de estas regiones, y para incrementar la*

*Alemania, Austria, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia<sup>1</sup>, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia y Rumanía*

***diversificación y la seguridad del suministro del gas***

***7. Corredor Meridional de Gas («SGC»):***

***Desarrollar la infraestructura para el transporte de gas procedente de la Cuenca del Caspio, Asia Central, Oriente Medio y la Cuenca del Mediterráneo Oriental a la Unión para incrementar la diversificación del suministro de gas***

---

***<sup>1</sup> Pendiente de la adhesión de Croacia y de la fecha de la misma.***

***Alemania, Austria, Bulgaria, República Checa, Chipre, Croacia<sup>1</sup>, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Polonia, Rumanía***

***8. Plan de interconexión gasística del mercado báltico de la energía («BEMIP Gas»):***

***Desarrollar la infraestructura de gas para poner fin al aislamiento de los tres Estados bálticos y de Finlandia y a su dependencia de un único suministrador, reforzando en consecuencia las infraestructuras de la red interior e incrementando la diversificación y la seguridad del suministro en la región del mar Báltico***

---

***<sup>1</sup> Pendiente de la adhesión de Croacia y de la fecha de la misma.***

***Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia***

**b) Ámbitos prioritarios**

Despliegue de redes inteligentes:

Objetivo

Acelerar la adopción de tecnologías de redes inteligentes en toda la Unión para integrar eficientemente el comportamiento y las

Estados miembros afectados

todos

	actuaciones de todos los usuarios conectados a la red eléctrica, <b><i>en particular la generación de grandes cantidades de electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables o de fuentes de energía distribuida y la respuesta a la demanda por parte de los consumidores</i></b>	
Autopistas eléctricas	<p>Desarrollar las primeras autopistas eléctricas de aquí a 2020, con vistas a construir una red de autopistas eléctricas en toda la Unión <b><i>que sea capaz de:</i></b></p> <p><b><i>i) acoger los excedentes cada vez mayores de generación eólica de los mares septentrionales y el Báltico y su entorno, e incrementar la generación de energía renovable en el este y sur de Europa y en el norte de África;</i></b></p> <p><b><i>ii) conectar estos nuevos centros de producción con las grandes capacidades de almacenamiento en los países nórdicos, en los Alpes y en otras regiones con grandes centros de consumo; y</i></b></p> <p><b><i>iii) adaptarse al carácter cada vez más variable y descentralizado de la demanda de electricidad.</i></b></p>	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	todos

almacenamiento de dióxido de carbono.

## Enmienda 133

### Propuesta de Reglamento Anexo – parte III

#### *Texto de la Comisión*

##### 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

Inversiones en redes de banda ancha que permitan alcanzar el objetivo de cobertura



de banda ancha incluirá:

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:

Conexiones troncales de alta velocidad transeuropeas para las administraciones públicas

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, *le* educación y la sanidad.

Prestación transfronteriza de servicios de administración electrónica

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 sanitarios en línea, la presentación de estados financieros normalizados, el intercambio electrónico de información judicial, los servicios de administración

Permitir el acceso a información del sector público y a servicios multilingües

pública en línea para empresas, incluido el registro de empresas transeuropeo en línea.

Digitalización de grandes colecciones de recursos culturales europeos y fomento de su reutilización por terceros.

Logro del pleno acceso para la reutilización de toda la información divulgable conservada por el sector público en la UE de aquí a 2020.

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.

Seguridad y protección

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.

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.

Despliegue de soluciones de tecnología de información y comunicación para las redes energéticas inteligentes y para la prestación de servicios energéticos inteligentes.

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.

### *Enmienda*

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, *así como cartografía de infraestructuras existentes o previstas, incluyendo en los ámbitos del transporte y*

*de la energía*, 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, *la asistencia técnica y en materia de ingeniería financiera que facilite la preparación de proyectos de interés común a fin de obtener apoyo financiero en el mercado o con arreglo al presente Reglamento*, 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 *100 Mbps* y *1 Gbps* 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 *abiertas y de alta velocidad*, que permitan, *como mínimo*, alcanzar el objetivo de cobertura universal en *100 Mbps, cuando sea posible*, establecido por la Agenda Digital para 2020; o

Inversiones en redes de banda ancha *abiertas y ultrarrápidas*, que permitan alcanzar el objetivo de la Agenda Digital para 2020 de conseguir que al menos el 50 % de los hogares tengan contratadas velocidades *equivalentes o superiores a 1 Gbps, cuando sea posible*;

La intervención en el ámbito de las redes

El despliegue de infraestructura física

de banda ancha comprenderá en particular uno o más de los siguientes elementos:

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

Conexiones troncales de alta velocidad transeuropeas para las administraciones públicas

#### Descripción:

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, ***la investigación*** y la sanidad.

Prestación transfronteriza de servicios de administración electrónica

Plataformas de interacción *intuitivas y* transfronterizas, 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 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, ***los servicios de facturación electrónica transfronterizos interoperables, el despliegue de infraestructuras de transporte público que permitan el uso de servicios de proximidad móviles interoperables y seguros, y la resolución de litigios en línea.***

*Plataforma europea para el acceso a los recursos educativos*

*Plataforma electrónica multilingüe en la que las instituciones educativas y los particulares podrán intercambiar material educativo sobre la base de una licencia abierta. La plataforma incluirá libros de texto, artículos y vídeos, y permitirá a los usuarios contribuir, cooperar y debatir. Gracias a ella, las instituciones podrán cooperar en línea, intercambiar experiencias y desarrollar los recursos educativos abiertos y la educación en línea, y facilitará la educación a distancia y la colaboración entre agentes educativos, también mediante aplicaciones de aprendizaje electrónico. Servirá, asimismo, como plataforma de investigación y de acceso a los recursos de las bibliotecas públicas.*

Permitir el acceso a información del sector público y a servicios multilingües

Digitalización de grandes colecciones de recursos culturales europeos y fomento de su reutilización por terceros.

Logro del pleno acceso para la reutilización de toda la información divulgable conservada por el sector público en la UE de aquí a 2020, **de conformidad con las normas en materia de privacidad y protección de los datos personales.**

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.

Seguridad y protección

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.

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.

Despliegue de soluciones de tecnología de información y comunicación para las redes energéticas inteligentes y para la prestación

Tecnologías modernas de información y comunicación en el campo de los servicios energéticos inteligentes para dar respuesta

de servicios energéticos inteligentes

a las necesidades de los ciudadanos (que pueden ser tanto productores como consumidores de energía), suministradores de energía y autoridades públicas.

## **Enmienda 134**

### **Propuesta de Reglamento Anexo – parte III bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Lista preliminar de proyectos que presentan sinergias entre, al menos, dos de los sectores contemplados en el Mecanismo «Conectar Europa».*

*Implantación de una red de abastecimiento de energía no fósil y no contaminante (por ejemplo, electricidad o hidrógeno) para los medios de transporte.*

*Implantación de redes inteligentes mediante el aprovechamiento de las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones nuevas o actuales.*

*Aprovechamiento de las infraestructuras de transporte (por ejemplo, túneles, puentes, presas, etc.) para la producción de energía o la implantación de nuevos interconectores que aumenten la capacidad eléctrica, así como de nuevos corredores de gas o redes de telecomunicaciones.*