



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 23 de mayo de 2024
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red
transeuropea de transporte, y por el que se modifican el
Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se
deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013

REGLAMENTO (UE) 2024/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de ...

**relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo
de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican
el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010
y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario³,

¹ DO C 290 de 29.7.2022, p. 120.

² DO C 498 de 30.12.2022, p. 68.

³ Posición del Parlamento Europeo de 24 de abril de 2024 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 titulada «El Pacto Verde Europeo» establece un objetivo de neutralidad climática que debe alcanzar la Unión para 2050, así como un objetivo claro para 2030 de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990. Dichos objetivos se fijan como meta en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.
- (2) Las emisiones del transporte representan alrededor del 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión, y estas emisiones han aumentado en los últimos años. Por ello, el Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la Unión llegue a ser una economía climáticamente neutra, al tiempo que persigue la ambición de una contaminación cero, tal como se establece en la Comunicación de la Comisión de 12 de mayo de 2021 titulada «La senda hacia un planeta sano para todos – Plan de Acción de la UE: “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo”».

⁴ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (3) La Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» («Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente») establece hitos que reflejan la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé que el tráfico ferroviario de mercancías aumente su cuota de mercado en un 50 % de aquí a 2030 y se duplique de aquí a 2050; por su parte, el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia deberían aumentar su cuota de mercado en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050, y el tráfico en ferrocarril de alta velocidad debería duplicarse de aquí a 2030 y triplicarse de aquí a 2050. Además, de aquí a 2030 debería haber por lo menos 30 millones de automóviles sin emisiones y 80 000 camiones sin emisiones en circulación en las carreteras de la Unión, y de aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados deberían ser sin emisiones. Por último, los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km deberían ser neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión, y de aquí a 2030 deberían existir, por lo menos, cien ciudades climáticamente neutras en Europa.
- (4) La realización de la red transeuropea de transporte crea las condiciones favorables para una base de infraestructuras que permita hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, asequibles e inclusivos, ofrecer alternativas sostenibles ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal y establecer los incentivos adecuados para impulsar la transición, en particular garantizando una transición justa, en consonancia con los objetivos presentados en la Recomendación del Consejo de 16 de junio de 2022 para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática⁵.

⁵ DO C 243 de 27.6.2022, p. 35.

- (5) La planificación, el desarrollo y el funcionamiento de la red transeuropea de transporte deben permitir formas de transporte sostenibles y ofrecer mejores soluciones de transporte multimodal e interoperable y una mayor integración intermodal de toda la cadena logística, contribuyendo así al buen funcionamiento del mercado interior mediante la creación de las arterias necesarias para que el transporte de viajeros y mercancías sea fluido en toda la Unión y mediante el establecimiento de conexiones de transporte fluidas con los países vecinos. Además, la red debe aspirar a reforzar la cohesión económica, social y territorial, garantizando la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluida una mejor conectividad de las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas con baja densidad de población. El desarrollo de la red transeuropea de transporte también debe permitir una movilidad fluida, segura y sostenible de mercancías y personas en toda su diversidad, y debe contribuir a impulsar el crecimiento económico y la competitividad con una perspectiva mundial, estableciendo interconexiones e interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte de manera sostenible y eficiente en el uso de los recursos.
- (6) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión del transporte internacional. Para garantizar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse, eliminando cuellos de botella en las infraestructuras y creando los enlaces de infraestructuras pendientes en los Estados miembros y entre ellos y, cuando proceda, con los países vecinos, teniendo presentes las negociaciones en curso con países candidatos y países candidatos potenciales.

- (7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de infraestructuras existentes. Para cumplir plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, deben establecerse requisitos uniformes en materia de infraestructuras.
- (8) Los proyectos de interés común deben contribuir al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes y la adopción de medidas con las que se fomenten su utilización con un consumo eficiente de recursos y su resiliencia. Los proyectos de interés común deben presentar un valor añadido europeo y ser económicamente viables. Los proyectos en zonas con baja densidad de población o los proyectos esenciales para el doble uso de las infraestructuras, cuya viabilidad económica podría resultar difícil de demostrar dado que las ventajas de la cohesión social y territorial podrían primar, deben al menos contribuir positivamente al desarrollo de la red sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, teniendo en cuenta las características y las limitaciones específicas de la zona de que se trate.
- (9) A la hora de ejecutar proyectos de interés común se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Siempre que sea posible, deben aprovecharse las sinergias con otras políticas, por ejemplo con la red transeuropea de energía o la red transeuropea de telecomunicaciones, o con las infraestructuras de doble uso con fines militares, así como con los aspectos relativos al turismo, mediante la integración en estructuras de ingeniería civil (por ejemplo, puentes o túneles) en infraestructuras para vías ciclistas —incluidas las rutas EuroVelo—, o con los aspectos relativos a la seguridad mediante la integración de nuevas tecnologías (por ejemplo, la utilización de sensores en puentes).

- (10) Con el fin de lograr unas infraestructuras de transporte de alta calidad, eficientes y resilientes en todos los modos, es importante que en el desarrollo de la red transeuropea de transporte se tengan en cuenta la seguridad física y operativa de los desplazamientos de pasajeros y mercancías, la contribución al cambio climático y el impacto de este y de potenciales peligros naturales y desastres antropogénicos sobre las infraestructuras, así como la accesibilidad para todos los usuarios del transporte, especialmente en las regiones a las que hayan afectado particularmente los efectos negativos del cambio climático.
- (11) La red transeuropea de transporte debe contribuir a la mejora de la calidad de los servicios, las condiciones sociales para los trabajadores del sector del transporte y la accesibilidad para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidades o con movilidad reducida y otras personas en situación de vulnerabilidad, así como a la prevención y mitigación de la pobreza de transporte. Debe prestarse especial atención a la dimensión de género para garantizar la igualdad de acceso a los servicios y las infraestructuras.
- (12) Durante la planificación de las infraestructuras, es importante que los Estados miembros y demás promotores de proyectos presten la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación con las que se pretende mejorar la resiliencia, por ejemplo ante el cambio climático, los peligros naturales y los desastres antropogénicos. Al ofrecer nuevos incentivos para desarrollar formas sostenibles de transporte, y con la aplicación de normas de alto nivel para infraestructuras de transporte ecológicas, la realización de la red transeuropea de transporte apoyará el principio de «no causar un perjuicio significativo», en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Taxonomía⁶.

⁶ Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

- (13) Habida cuenta de la evolución de las necesidades de infraestructuras de la Unión y de la evolución de los objetivos de descarbonización, de las Conclusiones del Consejo Europeo de julio de 2020 según las cuales el gasto de la Unión debe ser coherente con los objetivos del Acuerdo de París y el principio de «no causar un perjuicio significativo», los proyectos de interés común deben evaluarse para garantizar que la política de la red transeuropea de transporte guarde coherencia con los objetivos de la política de la Unión en materia de transporte, medio ambiente y clima. Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos que examinen, para aquellos proyectos cuyo proceso de contratación pública para una evaluación de impacto medioambiental no haya comenzado ya en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, si se «causa un perjuicio significativo», a partir de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga.

- (14) Los proyectos de infraestructuras en el marco del presente Reglamento deben ser resilientes ante los posibles efectos adversos del cambio climático y contar con una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, en particular a través de medidas de adaptación pertinentes. Los proyectos para los que haya que realizar una evaluación de impacto ambiental deben incorporar medidas de protección frente al cambio climático e integrar, en el análisis de coste-beneficio, los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero y los efectos positivos de las medidas de mitigación del cambio climático. La protección frente al cambio climático debe llevarse a cabo sobre la base de las mejores prácticas y orientaciones más recientes de que se disponga. Esto contribuye a integrar los riesgos relacionados con el cambio climático, así como las evaluaciones de vulnerabilidad ante el cambio climático y adaptación a este en las decisiones de inversión y planificación con cargo al presupuesto de la Unión. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros actos jurídicos de la Unión, en particular en actos de ejecución relacionados con las condiciones de asignación del apoyo financiero de la Unión a proyectos de interés común con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷, el requisito de incorporar medidas de protección frente al cambio climático debe aplicarse solamente a los proyectos cuyo proceso de contratación pública para la evaluación de impacto medioambiental no haya dado comienzo en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
- (15) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de los planes y proyectos de conformidad con la legislación pertinente, con el fin de evitar o, cuando no sea posible, mitigar o compensar un impacto negativo para el medio ambiente, como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo, la contaminación del aire y del agua, así como el ruido, y proteger eficazmente la biodiversidad.

⁷ Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

- (16) En la fase de planificación y construcción de los proyectos, deben tenerse debidamente en cuenta los intereses de las autoridades regionales y locales, así como del público afectado por un proyecto de interés común.
- (17) La definición de la red transeuropea de transporte debe basarse en una metodología común y transparente y representar el máximo nivel de planificación de infraestructuras dentro de la Unión. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y de la información sobre viajes.
- (18) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse gradualmente en tres etapas, con el objetivo general de lograr una red multimodal e interoperable a escala europea de alto nivel de calidad, respetando al mismo tiempo los objetivos generales de la Unión en materia de medio ambiente y neutralidad climática, a saber, la finalización de una red básica de aquí a 2030, de una red básica ampliada de aquí a 2040 y de una red global de aquí a 2050, salvo disposición en contrario del presente Reglamento.
- (19) Para que la red sea conforme con el presente Reglamento, además de los plazos de 2030 y 2050 que ya se introdujeron en virtud del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, debe añadirse el plazo intermedio de 2040 para la red básica ampliada que forma parte de los corredores europeos de transporte. El mismo plazo intermedio debe aplicarse también a las nuevas normas sobre la red básica que se hayan introducido además de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, a fin de permitir que las inversiones necesarias se efectúen a su debido tiempo.

⁸ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.)

- (20) La infraestructura de transporte funciona como una red y, por tanto, la falta de conformidad u operabilidad de un pequeño tramo puede restar eficacia y competitividad al sistema en su conjunto, e impedir que se aprovechen las ventajas de una red completa.
- (21) La red transeuropea de transporte debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como las zonas con baja densidad de población, y refuerce la cohesión social, económica y territorial entre ellas. Deben establecerse requisitos para la infraestructura de la red transeuropea de transporte con el fin de promover el desarrollo de una red de alta calidad en toda la Unión.
- (22) La red transeuropea de transporte debe estar suficientemente equipada con una infraestructura para los combustibles alternativos, en consonancia con los plazos fijados en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, a fin de garantizar que apoye eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones y de bajas emisiones.
- (23) Además de la red básica, debe definirse una red básica ampliada sobre la base de los tramos prioritarios de la red global que forman parte de los corredores europeos de transporte.

⁹ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

- (24) La red básica se ha determinado basándose en una metodología de planificación objetiva. Mediante esta metodología se han identificado los nodos urbanos, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos más importantes. En la medida de lo posible, estos nodos deben estar conectados por ferrocarril o por carretera, o por ambos medios, a la red transeuropea de transporte, siempre que sea económicamente viable y factible. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las islas principales en la red básica.
- (25) La red básica con plazo hasta 2030 y la red básica ampliada con plazo hasta 2040, salvo disposición en contrario del presente Reglamento, deben constituir la base de la red de transporte multimodal sostenible y representar los nodos y enlaces más importantes desde el punto de vista estratégico de la red transeuropea de transporte, en función de las necesidades de tráfico. Deben estimular el desarrollo de toda la red global y permitir que la acción de la Unión se concentre en los componentes de la red transeuropea de transporte que tengan mayor valor añadido europeo, en particular en los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.
- (26) Algunas normas existentes de la red básica deben hacerse extensivas a la red básica ampliada y a la red global, con el fin de aprovechar plenamente las ventajas de la red, aumentar la interoperabilidad entre los tipos de red y permitir una mayor actividad mediante formas de transporte más sostenibles, en particular mediante una mayor digitalización y otras soluciones tecnológicas.

- (27) Las exenciones de los requisitos de infraestructura aplicables a la red básica, la red básica ampliada y la red global solo deben ser posibles en casos debidamente justificados y en determinadas condiciones. Entre ellos deben incluirse los casos en que la inversión no pueda justificarse, o en que existan limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, en zonas con baja densidad de población o en zonas con alta densidad de población, o en que se genere un impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Al evaluar las solicitudes de exención de los Estados miembros, la Comisión debe tener debidamente en cuenta las posibles repercusiones en la interoperabilidad y continuidad de la red, así como sus efectos sobre los tramos conectados en los Estados miembros vecinos.
- (28) Una red ferroviaria de un Estado miembro, o una parte de ella, con un ancho de vía diferente del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm («red aislada» a efectos del presente Reglamento) no debe estar sujeta a determinadas normas y requisitos del presente Reglamento, ya que no estaría justificado en términos de rentabilidad debido a las especificidades de las redes aisladas. Estas especificidades se derivan de la separación de las redes aisladas de otras redes con un ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Además, si bien los Estados miembros deben hacer todo lo posible para permitir la asignación en toda la red de un número mínimo de surcos ferroviarios a trenes de mercancías con una longitud de al menos 740 m, al evaluar tales esfuerzos pueden tener en cuenta las características y retos de las redes aisladas y el hecho de que, en dichas redes, tal asignación no siempre estaría justificada desde el punto de vista socioeconómico.

- (29) La red de infraestructuras terrestres, establecida a través de la red básica, la red básica ampliada y la red global, debe integrarse con la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte. A tal fin, debe crearse un Espacio Marítimo Europeo verdaderamente sostenible, inteligente, fluido y resiliente, que englobe las antiguas «autopistas del mar». Dicho Espacio debe implantarse en estrecha cooperación con las estrategias macrorregionales y de las cuencas marítimas europeas, y abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte. A la hora de promover proyectos de interés común debe prestarse especial atención a la promoción de un mejor acceso a las regiones ultraperiféricas y a otras regiones remotas, insulares y periféricas.
- (30) Los corredores ferroviarios de mercancías establecidos sobre la base del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ y los corredores de la red básica definidos en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 son instrumentos políticos complementarios que persiguen objetivos estrechamente relacionados, en particular el impulso de unos servicios de transporte sostenibles, eficientes y seguros. Aunque la cooperación ha sido fructífera en muchos aspectos, en algunos casos se han detectado solapamientos de actividades y la necesidad de un mejor intercambio de información. Además, los corredores ferroviarios de mercancías y los corredores de la red básica no están totalmente armonizados geográficamente, lo que limita la posibilidad de coordinación, por ejemplo, en cuestiones como la implantación de los requisitos de infraestructura de la red transeuropea de transporte o la mejora de la calidad de los servicios ferroviarios. Por lo tanto, existe un margen considerable para racionalizar y aumentar la eficacia y las sinergias.

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

- (31) Como se indica en Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesaria una integración de los corredores de la red básica y de los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte para aumentar las sinergias entre la planificación de infraestructuras y el funcionamiento del transporte. Los corredores europeos de transporte deben convertirse en el instrumento para desarrollar flujos sostenibles y multimodales de transporte de mercancías y viajeros en Europa, así como para desarrollar infraestructuras interoperables de alta calidad y gran rendimiento operativo. Como tales, también deben ser la herramienta para materializar la idea de crear una red ferroviaria extremadamente competitiva en toda la Unión.
- (32) Con el fin de garantizar una alta calidad de los servicios, deben asignarse nuevas prioridades operativas para los corredores europeos de transporte. En particular, el gobierno del transporte ferroviario debe hacer todos los esfuerzos posibles para garantizar que el tiempo de parada de los trenes de mercancías que cruzan una frontera entre dos Estados miembros no supere los veinticinco minutos de media, y que la mayoría de los trenes que crucen al menos una frontera de un corredor europeo de transporte llegue a su destino o a la frontera exterior de la Unión a la hora prevista o con un retraso inferior a treinta minutos. El límite de tiempo para el tiempo de parada no debe aplicarse cuando se produzca un cambio del ancho de vía. Asimismo, tampoco debe aplicarse en las fronteras entre dos Estados miembros cuando no se hayan eliminado todavía los controles que se llevan a cabo en aplicación del Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ que, en particular, obliga a realizar inspecciones a los pasajeros y al personal ferroviario de los trenes de pasajeros y de mercancías que cruzan las fronteras exteriores, y cuando las inspecciones de trenes realizadas en aplicación de dicho Reglamento no permitan respetar este límite. Dichos cambios del ancho de vía y las inspecciones de los trenes pueden provocar congestiones e incrementar los tiempos de espera en la frontera. Tampoco se deben tener en cuenta los retrasos que se hayan producido en terceros países por los que hayan cruzado los trenes de mercancías y que se puedan atribuir a dichos países.

¹¹ Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de Fronteras Schengen) (DO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

- (33) Anteriormente, con arreglo al Reglamento (UE) n.º 913/2010, un Estado miembro no estaba obligado a participar en la creación de un corredor de mercancías ni en la prolongación de un corredor existente en virtud de dicho Reglamento si su red ferroviaria tenía un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión. Se debe permitir a estos Estados miembros decidir, durante un período temporal máximo de diez años, que los administradores de infraestructuras responsables de la infraestructura ferroviaria en su territorio no participen en el consejo de administración de los corredores de mercancías en su territorio.
- (34) El objetivo principal del Reglamento (UE) n.º 913/2010 es organizar y gestionar los corredores ferroviarios internacionales con vistas a un transporte ferroviario de mercancías competitivo. Debido a su insularidad, Irlanda no tiene conexiones ferroviarias con otros Estados miembros. Además, con arreglo a dicho Reglamento, un Estado miembro no estaba obligado a participar en la creación de un corredor de mercancías ni en la prolongación de un corredor existente si su red ferroviaria tenía un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión. Irlanda hizo uso de esta opción y, por lo tanto, no se estableció ningún corredor ferroviario de mercancías en el territorio de Irlanda. En estas circunstancias, habida cuenta del escaso valor añadido para las autoridades irlandesas y sus administradores de infraestructuras de participar en el gobierno de los corredores de mercancías con arreglo al Reglamento (UE) n.º 913/2010, Irlanda debe poder decidir que los representantes de sus autoridades y los administradores de infraestructuras responsables de las infraestructuras ferroviarias en su territorio no participen en la comisión ejecutiva o en el consejo de administración de los corredores de mercancías en su territorio, o en ninguno de los dos.

- (35) Los corredores europeos de transporte deben abarcar los flujos de transporte de larga distancia más importantes y constituir ejes clave para el transporte multimodal europeo basados en partes de la red transeuropea de transporte, cruzar fronteras, ser multimodales y estar abiertos a la inclusión de todos los modos de transporte contemplados en el presente Reglamento, y pueden incluir también a los países vecinos.
- (36) Con el fin de establecer la red transeuropea de transporte de una forma coordinada y oportuna, lo cual permitirá maximizar los efectos de red, los Estados miembros en cuestión deben velar por que se adopten las medidas adecuadas para finalizar los proyectos de interés común de la red básica, la red básica ampliada y la red global en los plazos fijados de 2030, 2040 y 2050, respectivamente, salvo disposición en contrario del presente Reglamento. A tal fin, los Estados miembros deben garantizar la coherencia de los planes nacionales de transporte e inversión con las prioridades establecidas en el presente Reglamento. Asimismo, los Estados miembros deben tener en cuenta, entre otras cosas, las prioridades establecidas en los planes de trabajo de los coordinadores europeos y en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el presente Reglamento. No obstante, el ámbito de aplicación, la metodología o los plazos de los planes y programas nacionales permanecen bajo la competencia exclusiva de los Estados miembros.
- (37) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuyan al logro de la red transeuropea de transporte, así como al cumplimiento de los objetivos, y que correspondan a las prioridades establecidas en el presente Reglamento. La ejecución de dichos proyectos debe quedar supeditada a su grado de madurez, al cumplimiento de los procedimientos legales de la Unión y nacionales y a la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

- (38) Los proyectos de interés común para desarrollar la red transeuropea de transporte de conformidad con los requisitos establecidos en el presente Reglamento tienen un valor añadido europeo, ya que contribuyen a una red europea de alta calidad, resiliente, interoperable y multimodal y a aumentar la sostenibilidad, la cohesión, la eficiencia o las ventajas para los usuarios. El valor añadido europeo es mayor si, además del posible valor para el propio Estado miembro de que se trate, se producen mejoras considerables de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre Estados miembros o entre el Estado miembro y un tercer país. Estos proyectos transfronterizos deben ser objeto de una intervención prioritaria de la Unión con el fin de garantizar su ejecución.
- (39) Con vistas a cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben velar por que las evaluaciones de proyectos de interés común se lleven a cabo de forma eficiente, evitando retrasos innecesarios y, cuando proceda de conformidad con la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo¹², hagan todo lo posible por garantizar que dichos proyectos se ejecuten de manera oportuna y eficiente.

¹² Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (DO L 258 de 20.7.2021, p. 1).

- (40) Al realizar análisis de coste-beneficio socioeconómico, los Estados miembros deben seguir un enfoque reconocido y armonizado, a fin de permitir una evaluación transparente y comparativa de los proyectos de interés común. El análisis de costes y beneficios relacionados con el clima y medioambientales debe basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³.
- (41) La cooperación con terceros países, en particular los países vecinos, es necesaria para garantizar la conexión y la interoperabilidad entre las redes de infraestructuras de la Unión y dichos países. Si ha lugar, la Unión debe fomentar proyectos de interés común con dichos países en los que se garantice el cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad y los objetivos de la red transeuropea de transporte. Además, dichos proyectos deben respetar el objetivo de lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y garantizar la igualdad de condiciones en el transporte, en particular evitando la fuga de carbono.
- (42) Las devastadoras consecuencias de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania han amenazado y puesto a prueba la resiliencia de la red europea de transporte. Dicha agresión ha redefinido el panorama geopolítico, poniendo en evidencia la vulnerabilidad de la Unión ante acontecimientos perturbadores imprevistos fuera de sus fronteras. Su gran repercusión en los mercados mundiales, como la seguridad del abastecimiento de alimentos en el mundo, ha puesto de relieve el hecho de que el mercado interior de la Unión y su red de transporte no pueden considerarse de forma aislada a la hora de configurar las políticas de la Unión. Se necesitan, más que nunca, mejores conexiones con los países socios vecinos de la Unión.

¹³ Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

- (43) Habida cuenta de ese nuevo contexto geopolítico, la Comunicación de la Comisión de 12 de mayo de 2022 titulada «Plan de acción para los Corredores de Solidaridad entre la UE y Ucrania para facilitar las exportaciones agrícolas de Ucrania y el comercio bilateral con la UE» determina varios grandes retos en materia de infraestructura del transporte que la Unión y sus países vecinos deben resolver para apoyar la economía y la recuperación de Ucrania, propiciar que los bienes agrarios y de otra índole lleguen a los mercados mundiales y de la Unión, y velar por que la conectividad con la Unión se refuerce en muy gran medida tanto para las exportaciones como para las importaciones. Al objeto de ofrecer una mayor conectividad con la Unión, en dicha Comunicación se proponía evaluar la ampliación de los corredores europeos de transporte a Ucrania y la República de Moldavia.
- (44) Debido a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y a la posición adoptada por Bielorrusia en ese conflicto, la cooperación entre la Unión y Rusia y Bielorrusia en el ámbito de la política de la red transeuropea de transporte no es adecuada ni redundante en interés de la Unión. Por tanto, debe interrumpirse la red transeuropea de transporte en esos dos terceros países. En consecuencia, la mejora de las conexiones transfronterizas con Rusia y Bielorrusia ya no tiene una prioridad elevada en el territorio de los Estados miembros. Actualmente existen conexiones entre Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania y Polonia y esos dos terceros países. A fin de reflejar la menor prioridad que se atribuye a la construcción y mejora de estas conexiones, en los mapas incluidos en el presente Reglamento el grado de clasificación de los últimos kilómetros de todas las conexiones transfronterizas con Rusia y Bielorrusia que figuran actualmente en la red básica debe rebajarse de red básica a red local, para la que se ha previsto un plazo de ejecución más tardío, que finaliza en 2050. No obstante, en caso de que se produjera una transición democrática en Bielorrusia, se atribuiría a la construcción y mejora de las conexiones transfronterizas del país con la Unión, en consonancia con el plan económico global a favor de una Bielorrusia democrática, una prioridad elevada, por ejemplo, volviendo a incluir al país en el Reglamento.

- (45) El nuevo contexto geopolítico derivado de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania ha puesto de manifiesto la importancia de tener conexiones de transporte fluidas dentro del territorio de la Unión y con países vecinos. Un ancho de vía ferroviario diferente del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm dificulta gravemente la interoperabilidad de las redes ferroviarias en toda la Unión y afecta incluso a la competitividad de esas redes ferroviarias aisladas. Por consiguiente, las nuevas líneas ferroviarias de la red básica o la red básica ampliada deben construirse con el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Además, los Estados miembros que dispongan de una red con un ancho de vía diferente deben estudiar la migración de las líneas existentes de los corredores europeos de transporte al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Esta obligación no debe aplicarse a islas ni a regiones ultraperiféricas ya que, debido a su situación geográfica, su red está completamente separada de cualquier conexión terrestre con el territorio de la Unión.

- (46) Para lograr la transformación del sector del transporte en un sistema verdaderamente multimodal de servicios de movilidad sostenibles e inteligentes, la Unión debe construir una red de transporte de alta calidad que permita unos servicios de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías a unas velocidades mínimas. A la hora de promover proyectos de interés común, la Unión debe prestar también la debida atención a la implantación de infraestructuras de doble vía para aquellas infraestructuras ferroviarias que presenten cuellos de botella que afecten a su capacidad. Un ferrocarril de alta velocidad para pasajeros que sea competitivo tiene un gran potencial para la descarbonización del transporte. Es necesario desarrollar una red ferroviaria europea de alta velocidad coherente e interoperable que conecte sus capitales y principales ciudades. Complementar las líneas de alta velocidad existentes con líneas diseñadas para una velocidad de al menos 160 km/h debería, a su vez, dar lugar a efectos de red, una red más coherente y un aumento del número de pasajeros de ferrocarril. Los requisitos de diseño relacionados con la velocidad para las líneas de pasajeros y mercancías deben limitarse a un determinado porcentaje de los tramos de ferrocarril afectados, para tener en cuenta la necesidad de flexibilidad en tramos de ferrocarril con características especiales derivadas de limitaciones relacionadas con la topografía, el relieve o la planificación urbanística, a las que se debe adaptar la velocidad en cada caso, por ejemplo, las líneas de interconexión, los tramos de estación, los accesos a las terminales y las instalaciones de servicio o almacenes, entre otros. La Comisión, a petición de un Estado miembro, debe conceder exenciones para permitir una mayor flexibilidad fuera de los valores porcentuales específicos establecidos en el presente Reglamento, en caso de que sea necesario y esté justificado. Se anima a los Estados miembros a que, cuando mejoren la infraestructura, estudien las posibilidades de diseñarla para una velocidad superior, tal como se contempla en el anexo I de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴. Como complemento a los trenes de alta velocidad, los trenes nocturnos constituyen una forma sostenible de viajar a larga distancia por toda la Unión.

¹⁴ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

- (47) Debe establecerse una red de transporte ferroviario de mercancías más sostenible, resiliente y fiable en toda Europa que contribuya a la competitividad del transporte multimodal y combinado. Debe mejorarse la infraestructura del transporte ferroviario combinado y de las terminales para garantizar que el transporte intermodal se realice principalmente por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia, así como que todo tramo de carretera inicial o final, o de ambos tipos, sea lo más corto posible.
- (48) El transporte intermodal supone aproximadamente la mitad de las toneladas-kilómetro del transporte ferroviario de mercancías en Europa, y este porcentaje va en aumento. A fin de lograr el objetivo contemplado en la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de duplicar la proporción de mercancías que se transportan por ferrocarril, se debe prestar especial atención al transporte que combina el ferrocarril, para la parte principal del trayecto, y el camión para el primer y último kilómetros. Con vistas a contribuir al aumento del tráfico intermodal, las infraestructuras deben permitir la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques estándar de una altura de hasta cuatro metros cargados a una altura mínima de veintisiete centímetros por encima de la parte superior de la vía férrea, aunque debe fomentarse una altura mínima de treinta y tres centímetros. No obstante, el cumplimiento de este requisito supone numerosas adaptaciones, en ocasiones, costosas. Por consiguiente, resulta crucial encontrar un enfoque equilibrado para la aplicación de este requisito y garantizar que esta aplicación resulte rentable. A este respecto, los Estados miembros deben velar por que el requisito se aplique de tal manera que se garantice al menos una línea directa nacional, una línea directa de mercancías de conexión con uno o varios Estados miembros vecinos y una conexión a, como mínimo, una terminal ferrocarril-carretera o una terminal multimodal de transporte de mercancías situada en un puerto marítimo que forme parte del corredor europeo de transporte en el territorio de un Estado miembro o junto a un puerto con estas características.

Además, si uno o varios de los puntos de partida o llegada de un corredor se encuentran en el territorio del Estado miembro, debe haber como mínimo una línea directa a como mínimo uno de esos puntos de partida o llegada que cumpla este requisito. Al seleccionar las líneas pertinentes, los Estados miembros deben tener en cuenta los flujos de transporte de mercancías por ferrocarril actuales y futuros. Al evaluar las solicitudes de exención del requisito relacionado con el transporte de semirremolques con arreglo al presente Reglamento, la Comisión debe tener especialmente en cuenta el resultado del análisis de coste-beneficio socioeconómico, así como la posible perturbación de los servicios provocada por las obras necesarias para cumplir este requisito. Por otra parte, al evaluar las solicitudes de exención de los requisitos aplicables a las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada, la Comisión debe tener especialmente en cuenta cualquier inversión importante realizada por el Estado miembro de que se trate en alguna línea paralela en las proximidades inmediatas de las que se deban construir.

- (49) Dado que la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) se está acelerando en Europa y que varios Estados miembros ya han adoptado planes para implantarlo en todas sus redes ferroviarias nacionales de forma anticipada, es necesario tener en cuenta este cambio de paradigma y fijar un enfoque de implantación del ERTMS más ambicioso para la red global.

- (50) Los Estados miembros deben garantizar la implantación del ERTMS en la red global de aquí a 2050, en la red básica ampliada de aquí a 2040 y en la red básica de aquí a 2030. Al implantar el ERTMS en la red global, debe otorgarse prioridad en cuestión de plazos a aquellas líneas que puedan contribuir a la seguridad y la eficiencia del transporte ferroviario internacional transfronterizo. Dado que la implantación de un ERTMS basado en las radiocomunicaciones contribuye en mayor medida a la eliminación de las normas nacionales que afectan al funcionamiento, los Estados miembros deben velar por que, a partir de 2030, se implante el ERTMS basado en las radiocomunicaciones en las nuevas líneas, o a partir de 2040 en caso de modernización del sistema de señalización en líneas ya existentes, y por que, de aquí a 2050, toda la red transeuropea de transporte esté equipada con dicho ERTMS.
- (51) El desmantelamiento de los sistemas de clase B supone un importante ahorro en gastos de mantenimiento para los administradores de infraestructuras, teniendo en cuenta los costes y la complejidad de la implantación del ERTMS y de conservar sistemas adicionales en tierra durante un período prolongado. Excepto en determinados casos, los Estados miembros deben asegurar el desmantelamiento de los sistemas de clase B a más tardar en 2040 en la red básica, a más tardar en 2045 en la red básica ampliada y a más tardar en 2050 en la red global, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad, facilitando al mismo tiempo una información oportuna a todas las partes interesadas sobre dicho desmantelamiento y sobre la implantación del ERTMS.

- (52) Las vías navegables interiores en Europa se caracterizan por una hidromorfología heterogénea que dificulta un rendimiento coherente en todos sus tramos. Las vías navegables interiores, en especial los tramos de caudal libre, pueden verse gravemente afectadas por las condiciones climáticas y meteorológicas. A fin de garantizar un tráfico internacional fiable, respetando al mismo tiempo la hidromorfología y las leyes medioambientales aplicables, los requisitos de la red transeuropea de transporte deben tener en cuenta la hidromorfología específica de cada vía navegable (por ejemplo, los ríos de caudal libre o de caudal regulado), así como los objetivos de las políticas medioambientales y de biodiversidad. A tal fin, deben establecerse niveles de agua de referencia para cada corredor europeo de transporte, vía navegable o tramo de vía navegable, teniendo en cuenta al mismo tiempo los efectos del cambio climático. Durante el proceso de especificación de los niveles de agua de referencia, la Comisión debe cooperar estrechamente con los Estados miembros y los coordinadores europeos afectados y con las comisiones de navegación fluvial afectadas creadas por acuerdos internacionales, a fin de garantizar un enfoque coherente de los requisitos para las infraestructuras de las vías navegables interiores, con vistas a promover este modo de transporte.
- (53) Al construir o mejorar las infraestructuras de vías navegables interiores, debe prestarse especial atención a evitar posibles obstáculos a la conectividad de ríos de caudal libre.

- (54) Al ser los puntos de entrada y salida de la infraestructura terrestre de la red transeuropea de transporte, los puertos marítimos desempeñan un papel geoestratégico importante como nodos multimodales transfronterizos que no solo sirven como nodos de transporte, sino que también pueden ser pasarelas para el comercio, las agrupaciones industriales, la movilidad militar y los centros de energía. Como se pone de relieve en la Comunicación de la Comisión de 18 de mayo de 2022 titulada «Plan REPowerEU», es necesario diversificar el suministro energético y acelerar la implantación de las energías renovables. Los puertos marítimos pueden contribuir a este objetivo mediante la implantación de instalaciones eólicas marinas, la producción de hidrógeno limpio, y el transporte y almacenamiento de gas natural licuado. A fin de reforzar las sinergias entre el sector del transporte y el sector de la energía en la labor de descarbonización de la economía de la Unión, los puertos marítimos también pueden desempeñar un papel en el transporte de dióxido de carbono a través de gasoductos u otros modos de transporte.
- (55) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir notablemente a la descarbonización del transporte trasladando más mercancías y pasajeros por mar, y además puede contribuir, entre otras cosas, a reducir la congestión de las carreteras en el territorio de la Unión y a mejorar el acceso a Estados y regiones periféricos e insulares. Sin embargo, es necesario integrar mejor las conexiones de transporte marítimo de corta distancia, que constituyen la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte, con la red terrestre, y hacer mayor hincapié en toda la cadena logística y de transporte, tanto hacia el mar como hacia el interior. El nuevo concepto global del Espacio Marítimo Europeo debe promoverse mediante la creación o la mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de los puertos marítimos y de sus conexiones con el interior a fin de facilitar una integración eficiente y sostenible con otros modos de transporte. Además, este nuevo concepto debe fomentar conexiones de transporte marítimo de corta distancia sostenibles para concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, de modo que se mejoren las conexiones marítimas existentes o se establezcan nuevas conexiones marítimas factibles, regulares y frecuentes.

- (56) El transporte por carretera en la Unión representa tres cuartas partes del total del transporte interior de mercancías (sobre la base de las toneladas-kilómetro transportadas) y alrededor del 90 % del total del transporte terrestre de viajeros (sobre la base del número total de viajeros-kilómetro). Dada la importancia del transporte por carretera, y habida cuenta del compromiso de mejorar la seguridad vial en consonancia con el hito de la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesario mejorar la infraestructura viaria desde el punto de vista de la seguridad. En particular, los Estados miembros deben velar por la seguridad de las infraestructuras de transporte por carretera y por su supervisión y, llegado el caso, por que se mejoren de conformidad con la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵. A este respecto, dicha Directiva faculta a la Comisión para adoptar actos de ejecución por los que se establezcan especificaciones comunes que tengan por objeto garantizar el uso operativo de las marcas viales y las señales de tráfico después de que un grupo de expertos haya evaluado la oportunidad de establecer dichas especificaciones.
- (57) A fin de garantizar el acceso a instalaciones de descanso adecuadas, en particular para los conductores profesionales, deben desarrollarse zonas de descanso en toda la red transeuropea de transporte, y zonas de aparcamiento seguras y protegidas a lo largo de la red básica y de la red básica ampliada.

¹⁵ Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

- (58) A fin de ofrecer alternativas a los vuelos de corta distancia, los Estados miembros deben, a menos que existan limitaciones geográficas específicas o físicas de peso que lo impidan, asegurar la conexión de los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen de tráfico de más de doce millones de pasajeros a la red ferroviaria transeuropea, en particular a la red ferroviaria de alta velocidad cuando sea posible, al objeto de ofrecer servicios de larga distancia, o, en el caso de los aeropuertos con un volumen total anual de tráfico de más de cuatro millones y menos de doce millones de pasajeros situados en un nodo urbano de la red ferroviaria transeuropea o en sus proximidades, la conexión del aeropuerto al nodo en cuestión por ferrocarril, metro, tranvía ligero, teleférico o, excepcionalmente, otras soluciones de transporte público de cero emisiones. Estas conexiones deben fomentarse para los aeropuertos con un volumen total anual de tráfico de menos de cuatro millones de pasajeros.
- (59) Con el fin de fomentar la innovación en el ámbito del transporte aéreo, los centros espaciales deben incluirse en la lista de componentes de las infraestructuras de transporte aéreo. No obstante, dicha inclusión debe entenderse sin perjuicio de la competencia de la Unión en el ámbito espacial en virtud del artículo 4, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y del artículo 189 del TFUE, que excluye toda armonización de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros. Por otra parte, la inclusión de los centros espaciales en la lista de componentes de las infraestructuras de transporte aéreo en virtud del presente Reglamento no debe dar lugar a la aplicación a los centros espaciales de la legislación de la Unión, vigente o futura, relativa a las infraestructuras de transporte aéreo, a menos que dicha legislación lo disponga expresamente.

- (60) Al desarrollar la red transeuropea de transporte, la Comisión y los Estados miembros deben prestar especial atención a las medidas que garanticen el cruce eficiente de las fronteras para el transporte de mercancías, teniendo en cuenta los tiempos de espera y las interrupciones en las fronteras debidos, por ejemplo, al tratamiento y los controles de los vehículos y a bordo de los trenes en las fronteras de la Unión, o a causas administrativas, operativas, de seguridad, técnicas o relativas a la interoperabilidad.
- (61) La red transeuropea de transporte debe garantizar una multimodalidad eficiente para permitir la elección de la modalidad que sea mejor y más sostenible para pasajeros y mercancías y la consolidación de grandes volúmenes para su traslado a largas distancias. Las terminales multimodales deben desempeñar un papel clave para alcanzar este objetivo.
- (62) Los Estados miembros deben llevar a cabo un análisis prospectivo y de mercado de las terminales multimodales de transporte de mercancías en su territorio, y elaborar un plan de acción para el desarrollo de una red de terminales multimodales de transporte de mercancías. A tal fin, pueden hacer referencia a estudios y planes existentes. El plan de acción elaborado por los Estados miembros debe promover el desarrollo de terminales multimodales de transporte de mercancías. No obstante, el plan de acción no debe conllevar la obligación para el sector privado de invertir en terminales, ni debe estar sujeto a una evaluación estratégica medioambiental.

- (63) Los nodos urbanos desempeñan un papel importante en la red transeuropea de transporte como punto de partida o destino final («último kilómetro») de pasajeros y mercancías que circulan por la red transeuropea de transporte, y son puntos de transbordo dentro de los distintos modos de transporte o entre ellos. Debe velarse por que los cuellos de botella que afecten a la capacidad y la insuficiente conectividad de la red dentro de los nodos urbanos dejen de frenar la multimodalidad a lo largo de la red transeuropea de transporte. La política de la red transeuropea de transporte debe centrarse en promover flujos de tráfico fluidos desde los nodos urbanos de la red, hacia dichos nodos y entre ellos. Las autoridades locales, regionales o nacionales competentes deben asegurar la conectividad local dentro de los nodos urbanos, en particular por medio de medidas pertinentes en sus planes de movilidad urbana sostenible (PMUS).
- (64) Como marco único eficaz para hacer frente a los retos de la movilidad urbana, para cada nodo urbano debe adoptarse un PMUS, que consiste en un plan a largo plazo integral de movilidad de pasajeros y mercancías para toda el área urbana funcional. Este plan puede incluir objetivos, metas e indicadores con los que respaldar el rendimiento actual y futuro del sistema de transporte urbano. Los Estados miembros deben velar por la recopilación de los datos sobre movilidad urbana por nodo urbano en los ámbitos de la sostenibilidad, la seguridad y la accesibilidad con vistas a sustentar el rendimiento actual y futuro de la red transeuropea de transporte. A fin de supervisar la accesibilidad para todos los usuarios, debe fomentarse el desglose de los datos por edad, por género y por discapacidad, siempre que sea posible y de conformidad con el Derecho nacional.

- (65) Los Estados miembros deben promover la adopción de los PMUS con vistas a mejorar la coordinación entre regiones y ciudades. A tal fin, los Estados miembros deben establecer un programa PMUS nacional con el fin de ayudar a las autoridades locales a desarrollar PMUS de alta calidad y a reforzar el seguimiento y la evaluación de la ejecución de los PMUS a través de medidas, orientaciones, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero adecuados. Los Estados miembros también deben designar un punto de contacto nacional para los PMUS que preste asistencia para la preparación y ejecución de los PMUS de conformidad con las directrices establecidas en el presente Reglamento.
- (66) La promoción de modos activos, particularmente en nodos urbanos, contribuye a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión, mejora la salud pública, reduce la congestión, ofrece soluciones de último kilómetro a los pasajeros y proporciona beneficios económicos. A la hora de planificar o mejorar las infraestructuras de transporte, deben tenerse debidamente en cuenta las infraestructuras para modos activos de movilidad, incluidas las infraestructuras para desplazamientos a pie y en bicicleta.
- (67) La Misión sobre Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras, creada con arreglo al programa marco Horizonte Europa establecido por el Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ («Horizonte Europa»), tiene como objetivo que, de aquí a 2030, existan cien ciudades climáticamente neutras en la Unión. Las ciudades participantes en la Misión actuarán como centros de experimentación e innovación para que otras puedan seguir su camino de aquí a 2050.

¹⁶ Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

- (68) Los servicios digitales de movilidad multimodal ayudan a mejorar la integración de los diferentes modos de transporte combinando varias ofertas de transporte en una sola. Su desarrollo debe contribuir a cambiar el comportamiento de las personas, de manera que tiendan a utilizar los modos de transporte más sostenibles, el transporte público y modos activos como los desplazamientos a pie y en bicicleta, y a aprovechar todas las ventajas de las soluciones de «la movilidad como servicio».
- (69) Hacen falta sistemas de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para el transporte que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte y la seguridad del tráfico, así como para mejorar los servicios conexos. Deben facilitarse los flujos de información en la red de transporte y movilidad, entre otras cosas mediante la implantación del Espacio Común Europeo de Datos relativos a la Movilidad. Debe disponerse de información para los pasajeros y los operadores de transporte, incluida la relativa a los sistemas de expedición de billetes y de reservas multimodal, y mejorarla con vistas al desarrollo de sistemas de información digitales e interoperables europeos.
- (70) Debe fomentarse el uso de sistemas de TIC que permitan una aplicación inteligente basada en el intercambio de datos en tiempo real entre los operadores económicos y las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables, también cuando los vehículos estén en movimiento.
- (71) Los sistemas y servicios de transporte inteligentes, así como las nuevas tecnologías emergentes, deben servir de catalizador para la implantación de sistemas y servicios de transporte inteligentes en todas las carreteras de la red transeuropea de transporte.

- (72) Es necesaria una planificación adecuada de la red transeuropea de transporte, lo que implica también la aplicación de requisitos específicos en toda la red en cuanto a infraestructuras, sistemas de TIC, equipos y servicios, en particular los requisitos para la implantación de la infraestructura para combustibles alternativos, tal como se define en el Reglamento (UE) 2023/1804. Es, por tanto, necesario asegurar la implantación adecuada y concertada de dichos requisitos en toda Europa para cada modo de transporte y para su interconexión en toda la red transeuropea de transporte y fuera de ella, a fin de obtener los frutos del efecto de red y de posibilitar operaciones transeuropeas de transporte de larga distancia que sean eficientes. A fin de garantizar la implantación de combustibles alternativos en toda la red de carreteras de la red transeuropea de transporte en consonancia con los objetivos establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1804, las referencias a la «red básica» en dicho Reglamento deben entenderse como referencias a la «red básica» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red global» en el Reglamento (UE) 2023/1804 deben entenderse como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» tal como se definen en el presente Reglamento.
- (73) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que puedan permitir el intercambio de datos e información en tiempo real y contribuir a aumentar la eficiencia global del sector del transporte europeo y la capacidad para permitir unos flujos de pasajeros seguros utilizando medios eficientes, a hacer que los medios de transporte públicos o más ecológicos sean más atractivos para los pasajeros y a reducir su huella de carbono. Esto contribuirá a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y, al mismo tiempo, al objetivo de aumentar la seguridad energética de la Unión. Para alcanzar esos objetivos, es necesario aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos y su estructura conexas en toda la red transeuropea de transporte.

- (74) Para que la red transeuropea de transporte se mantenga al día con los avances tecnológicos innovadores y las implantaciones, los Estados miembros y la Comisión deben fomentar proyectos de interés común destinados a promover e implantar tecnologías emergentes sostenibles que mejoren y faciliten el transporte y la movilidad de los pasajeros y las mercancías. Pueden incluir, entre otras cosas, la conducción automática de trenes, los vehículos autónomos, las soluciones avanzadas de movilidad aérea, incluidos los drones para el transporte de pasajeros y mercancías, que también operen en el último kilómetro urbano, y nuevas tecnologías ferroviarias, como el Hyperloop.
- (75) Debe instalarse un número suficiente de puntos de recarga y repostaje rápidos, para vehículos ligeros y pesados, que sean accesibles al público en toda la red transeuropea de transporte. Este objetivo debe garantizar la plena conectividad transfronteriza. Los objetivos para la red transeuropea de transporte basados en la distancia recorrida, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2023/1804, consisten en garantizar una cobertura mínima suficiente de puntos de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno en las principales redes de carreteras de la Unión.

- (76) La infraestructura de recarga y repostaje de acceso público en toda la red transeuropea de transporte, tal como se define en el Reglamento (UE) 2023/1804, debe completarse con requisitos sobre la implantación de la correspondiente infraestructura de recarga y, cuando proceda, de infraestructura de repostaje de hidrógeno en las terminales de mercancías multimodales o en sus inmediaciones, a fin de ofrecer oportunidades de recarga y de repostaje de hidrógeno a los camiones de larga distancia durante su carga o descarga. Los Estados miembros deben garantizar la implantación de infraestructuras de recarga y estudiar el desarrollo de estaciones de repostaje de hidrógeno en los intercambiadores multimodales de pasajeros para ofrecer oportunidades de recarga y de repostaje de hidrógeno mientras el conductor esté descansando, o a los autobuses. Con el fin de garantizar la libre circulación, cuando las terminales o los intercambiadores de pasajeros reciban apoyo público o de la Unión, el acceso a efectos de recarga y repostaje de hidrógeno debe realizarse sobre una base justa, asequible, transparente y no discriminatoria, a fin de evitar el efecto de cautividad para determinadas empresas o posibles distorsiones de la competencia.

- (77) Una seguridad física y operativa y una fiabilidad insuficientes de la infraestructura debido a peligros naturales, en particular los relacionados con el clima y otros acontecimientos de carácter excepcional, por ejemplo pandemias, desastres antropogénicos, como accidentes, o a perturbaciones causadas por actos intencionados como terrorismo y ciberataques, constituyen un problema importante para la eficiencia y el funcionamiento de la red transeuropea de transporte. Por ejemplo, accidentes causados por distintas catástrofes naturales debidas a fenómenos meteorológicos extremos han interrumpido notablemente los flujos de transporte en los últimos años. Por consiguiente, debe mejorarse la resiliencia de la red de transporte ante el cambio climático, los peligros naturales, los desastres antropogénicos y otras perturbaciones, partiendo de la evaluación de riesgos y las medidas de mejora de la resiliencia adoptadas por las entidades críticas para el sector del transporte con arreglo a la Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.
- (78) La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros afectados, debe llevar a cabo una evaluación de la resiliencia y la vulnerabilidad de la red básica ante las consecuencias del cambio climático.

¹⁷ Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo (DO L 333 de 27.12.2022, p. 164).

- (79) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19, y con el fin de evitar en el futuro perturbaciones e imprevistos relacionados con el tráfico, al planificar infraestructuras los Estados miembros deben tener en cuenta la seguridad y la resiliencia de la infraestructura de transporte ante el cambio climático, los peligros naturales, los desastres antropogénicos y otras perturbaciones que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. Para lograr este objetivo, se deben eliminar los cuellos de botella existentes, y los corredores europeos de transporte también deben incluir importantes líneas de desviación que puedan utilizarse en caso de congestión u otros problemas en las rutas principales. Además, debido a su carácter multimodal, un modo puede sustituir a otro en caso de emergencia.

- (80) La infraestructura de transporte es la columna vertebral de la economía y de la sociedad en su conjunto. Algunas infraestructuras de transporte son fundamentales para garantizar el buen funcionamiento de funciones vitales de la sociedad, por lo que constituyen un pilar de la autonomía estratégica de la Unión. Están aumentando las inversiones, los intereses y la presencia de empresas de terceros países en infraestructuras estratégicas —y en ocasiones incluso militares— de la Unión, como puertos, aeropuertos y terminales de contenedores. En este contexto, la participación de empresas de un tercer país puede acelerar la realización de la red transeuropea de transporte. Sin embargo, en circunstancias específicas, la participación o la contribución de dichas empresas a proyectos de interés común pueden poner en peligro la seguridad o el orden público en la Unión. Esta creciente presencia extranjera en la infraestructura estratégica europea puede socavar la resiliencia de la Unión. Por lo tanto, es fundamental evitar la participación de terceros países que pueda afectar a la seguridad o al orden público en la Unión. Sin perjuicio del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸ y además de dicho mecanismo, es necesaria una mayor concienciación acerca de esta participación o contribución para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que la participación o la contribución de empresas de terceros países en un proyecto de interés común afecten a la seguridad o al orden público en la Unión y no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/452.

¹⁸ Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, por el que se establece un marco para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79 I de 21.3.2019, p. 1).

- (81) Aunque el mantenimiento es y seguirá siendo principalmente responsabilidad de los Estados miembros, y sin perjuicio de la responsabilidad de estos en materia, concretamente, de planificación, financiación y gestión del mantenimiento, es importante que la red transeuropea de transporte, una vez construida, tenga un mantenimiento adecuado para garantizar una elevada calidad de los servicios, siguiendo un enfoque basado en el ciclo de vida a la hora de planificar y contratar proyectos de infraestructura. En particular, los Estados miembros deben hacer todo lo posible para garantizar que se establezcan planes de mantenimiento a largo plazo de las carreteras y, cuando proceda, de la infraestructura de vías navegables interiores.
- (82) A fin de poner en marcha partes de la red transeuropea de transporte de la máxima importancia estratégica en el plazo de ejecución previsto, se debe emplear un enfoque basado en los corredores como instrumento para coordinar con carácter transnacional proyectos diferentes y sincronizar el desarrollo del corredor, maximizando de este modo las ventajas de la red.

- (83) Los corredores europeos de transporte deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red transeuropea de transporte de forma que se solucionen los cuellos de botella y se mejoren las conexiones transfronterizas, la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión mediante una mayor cooperación territorial, también con los países vecinos. Deben contribuir asimismo a los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales. El enfoque por corredores debe ser transparente y claro, y la gestión de dichos corredores no debe generar un aumento excesivo de los costes o cargas de administración. La Comisión debe poder recomendar la creación de entidades únicas para la coordinación, la construcción o la gestión de proyectos de infraestructuras transfronterizas de interés común, con vistas a facilitar la ejecución de proyectos de infraestructuras transfronterizas de interés común a gran escala y complejos, y recomendar, cuando proceda, la cooperación entre regiones transfronterizas para abordar los retos de la movilidad.
- (84) A fin de facilitar la aplicación coordinada de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales, es decir, el ERTMS y el Espacio Marítimo Europeo, los coordinadores europeos deben ser designados por la Comisión en concertación con los Estados miembros de que se trate previa consulta al Parlamento Europeo y al Consejo y, cuando proceda, a los países vecinos afectados. Deben facilitar medidas para diseñar la estructura de gobierno adecuada y garantizar un establecimiento de prioridades para las infraestructuras y una planificación de inversiones coherentes en los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales.

- (85) Los marcos europeos y nacionales para la planificación e implantación de las infraestructuras de transporte, así como los planes de trabajo establecidos por los coordinadores europeos, deben contribuir a la programación y la planificación oportunas de las inversiones necesarias para la consecución de los objetivos del presente Reglamento.
- (86) Los planes de trabajo de los coordinadores europeos deben utilizarse para promover la cooperación entre todas las partes interesadas pertinentes, incluidas, cuando proceda, las partes interesadas pertinentes de los países vecinos. Deben reforzar la complementariedad con las acciones de los Estados miembros y los administradores de infraestructuras y, en particular, establecer hitos indicativos.
- (87) El coordinador europeo de un corredor europeo de transporte o de una prioridad horizontal que se extienda a determinados países vecinos debe estar facultado para cooperar con esos países y para involucrarlos en las actividades pertinentes del corredor.
- (88) El sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec) proporciona la base técnica de los mapas que especifican la red transeuropea de transporte.

- (89) Teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión relativa al Plan de Acción sobre Movilidad Militar de marzo de 2018, la Comisión evaluó la necesidad de adaptar la red transeuropea de transporte para reflejar el uso militar de la infraestructura. Sobre la base del documento titulado «Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE»¹⁹ aprobado por el Consejo el 26 de junio de 2023 y el 23 de octubre de 2023, se han añadido carreteras y ferrocarriles a la red transeuropea a fin de mejorar las sinergias entre las redes de transporte civiles y las militares.
- (90) Habida cuenta de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y el nuevo contexto geopolítico que ha generado, y tal como pone de relieve la Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa «Por una Unión Europea que proteja a sus ciudadanos, defienda sus valores e intereses y contribuya a la paz y la seguridad internacionales» adoptada por el Consejo el 21 de marzo de 2022, la Unión debe reforzar las infraestructuras de transporte de doble uso en toda la red transeuropea de transporte con el fin de promover un desplazamiento rápido y sin obstáculos de personal, material y equipos militares para despliegues y ejercicios operativos.

¹⁹ ST 10440/23.

- (91) A fin de maximizar la coherencia entre las orientaciones y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a escala de la Unión, la financiación de la red transeuropea de transporte debe cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento y basarse, en particular, en el Reglamento (UE) 2021/1153. Además, la financiación de la red también debe basarse en la financiación y los instrumentos de financiación establecidos en virtud de otras disposiciones de Derecho de la Unión, como InvestEU, establecido por el Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, la política de cohesión establecida en el artículo 174 del TFUE, Horizonte Europa, el Fondo de Innovación establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²² y otros instrumentos de financiación establecidos por el Banco Europeo de Inversiones. Para permitir la financiación de proyectos de interés común, las referencias a «las plataformas logísticas multimodales», «las autopistas del mar» y «las aplicaciones telemáticas» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deben entenderse, respectivamente, como referencias a «terminales multimodales de transporte de mercancías», «Espacio Marítimo Europeo» y «sistemas de TIC para el transporte» tal como se definen en el presente Reglamento. A los mismos efectos, las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deben interpretarse en el sentido de que incluyen la «red básica ampliada» tal como se especifica en el presente Reglamento.

²⁰ Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

²¹ Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

²² Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32),

- (92) La consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte, en particular en lo que se refiere a la descarbonización y la digitalización del sistema de transporte en la Unión, requiere un marco reglamentario sólido. Los Estados miembros deben aplicar reformas de calado para hacer frente a los retos del transporte sostenible que han sido detectados en el Semestre Europeo. El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia apoya tanto las reformas como las inversiones para hacer que el transporte sea más sostenible, reducir las emisiones y mejorar la seguridad y la eficiencia. Las medidas pertinentes a tal efecto se incluyen en los planes de recuperación y resiliencia aprobados.
- (93) A fin de actualizar los mapas y la lista de puertos, aeropuertos, terminales y nodos urbanos que figuran en los anexos I y II del presente Reglamento, y para atender a los posibles cambios derivados en particular del uso real de determinados elementos de las infraestructuras de transporte, analizado en relación con umbrales cuantitativos preestablecidos, así como para modificar los trazados de los corredores europeos de transporte recogidos en el anexo III del presente Reglamento, debe delegarse en la Comisión, en lo relativo a la modificación de los anexos I, II y III del presente Reglamento, la facultad de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del TFUE. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación²³. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

²³ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (94) Con el fin de proporcionar seguridad jurídica y permitir una planificación estratégica a largo plazo, es fundamental mantener la red transeuropea de transporte lo más estable posible y limitar las posibles mejoras de la red a criterios objetivos y transparentes, tal como se establece en el presente Reglamento.
- (95) Algunas partes de la red son gestionadas por agentes que no son los Estados miembros. No obstante, compete a los Estados miembros asegurar la correcta aplicación de las normas que regulan la red en sus territorios respectivos.
- (96) A fin de garantizar una aplicación fluida y eficaz de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, la Comisión apoya a los Estados miembros a través del Instrumento de Apoyo Técnico establecido por el Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴ aportando conocimientos técnicos personalizados para diseñar y acometer reformas, también las que promueven el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- (97) A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la concesión de exenciones de determinados requisitos del presente Reglamento, así como en lo que respecta a la adopción de actos de ejecución que especifiquen los niveles de agua de referencia o que establezcan una metodología para los datos de movilidad urbana que deben recoger los Estados miembros, y a la adopción de actos de ejecución para la ejecución de corredores europeos de transporte o de tramos transfronterizos y a las dos prioridades horizontales. Cuando así lo prevea el presente Reglamento, dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵.

²⁴ Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico (DO L 57 de 18.2.2021, p. 1).

²⁵ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (98) Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular todo requisito de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas a las terminales multimodales de transporte de mercancías, no deben aplicarse a Chipre, Malta y las regiones insulares y ultraperiféricas mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio. Las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y protegido tampoco deben aplicarse a esos Estados miembros ni a las regiones insulares y ultraperiféricas, ya que las plazas de aparcamiento no son esenciales al no haber tránsito de tráfico de mercancías por carretera en su territorio.
- (99) Dado que los objetivos del presente Reglamento, en particular el establecimiento y desarrollo coordinados de la red transeuropea de transporte, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (100) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2021/1153 para adaptar sus disposiciones con el fin de integrar los corredores de la red básica en los corredores europeos de transporte. La definición y el trazado de los corredores europeos de transporte deben definirse en el presente Reglamento y deben sustituir a los corredores de la red básica definidos en el Reglamento (UE) 2021/1153.

(101) Es necesario modificar el Reglamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar sus disposiciones con el fin de integrar los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte.

(102) Procede derogar el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

Principios generales

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte consistente en una red global y una red básica y una red básica ampliada; la red básica y la red básica ampliada se establecerán sobre la base de la red global.
2. El presente Reglamento determina los corredores europeos de transporte de la máxima importancia estratégica sobre la base de los tramos prioritarios de la red transeuropea de transporte y los proyectos de interés común, y especifica los requisitos que se han de cumplir para el desarrollo y la implantación de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.
3. El presente Reglamento establece las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, así como medidas para la implantación de dicha red.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a la red transeuropea de transporte especificada en los mapas que figuran en el anexo I y en las listas del anexo II. La red transeuropea de transporte comprende las infraestructuras de transporte, incluidas las infraestructuras para la implantación de combustibles alternativos y los sistemas de TIC para el transporte, y medidas para promover la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras y propiciar la creación y el funcionamiento de unos servicios de transporte sostenibles y eficientes.
2. Las infraestructuras de la red transeuropea de transporte comprenden las infraestructuras del transporte ferroviario, del transporte por vías navegables interiores, del transporte marítimo, del transporte por carretera, del transporte aéreo y del transporte multimodal, también en los nodos urbanos, según se establece en las secciones correspondientes de los capítulos II, III y IV.

Artículo 3
Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «proyecto de interés común», todo proyecto llevado a cabo de conformidad con el presente Reglamento;

- 2) «país vecino», todo tercer país que entre en el ámbito de aplicación de la política europea de vecindad, la política de ampliación, el Espacio Económico Europeo, la Asociación Europea de Libre Comercio o el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra²⁶;
- 3) «Región NUTS», región tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷ y se clasifica en el anexo I de dicho Reglamento;
- 4) «tramo transfronterizo», tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común a ambos lados de la frontera, situado entre los nodos urbanos más próximos a la frontera de dos Estados miembros o de un Estado miembro y un país vecino;
- 5) «cuello de botella», barrera física, técnica, funcional, operativa o administrativa que provoca una ruptura del sistema, en particular congestiones o paradas sistemáticas, que afecta a la continuidad del tráfico de los flujos de larga distancia o transfronterizos;
- 6) «nodo urbano», zona urbana en la que elementos de las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte de pasajeros y mercancías —por ejemplo, puertos (incluidas las terminales de pasajeros), aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobús y terminales de mercancías multimodales situados dentro de la zona urbana o en sus alrededores— están conectados con otros elementos de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local, incluidas las infraestructuras para modos de transporte activos;

²⁶ DO L 149 de 30.4.2021, p. 10.

²⁷ Reglamento (CE) n.º 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas (NUTS) (DO L 154 de 21.6.2003, p. 1).

- 7) «red aislada», red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un ancho de vía distinto del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm;
- 8) «transporte multimodal», transporte de mercancías o de viajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte;
- 9) «servicio digital de movilidad multimodal», «servicio digital de movilidad multimodal» tal como se define en el artículo 4, punto 24, de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸;
- 10) «interoperabilidad», capacidad, también a la luz de los requisitos normativos, técnicos, administrativos y operativos, de las infraestructuras, en particular las digitales, de un modo o segmento de transporte y entre diferentes modos de transporte para permitir flujos de tráfico e información seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos para dicho modo o segmento de infraestructura;
- 11) «intercambiador multimodal de pasajeros», punto de conexión entre al menos dos modos de transporte para pasajeros en el que se garantizan la información sobre el viaje, el acceso al transporte público y los transbordos entre modos, como los aparcamientos disuasorios, y que actúa como interfaz entre los nodos urbanos y dentro de ellos y entre los nodos urbanos y las redes de transporte de larga distancia;

²⁸ Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

- 12) «terminal multimodal de transporte de mercancías», estructura equipada para el transbordo de mercancías entre al menos dos modos de transporte, o entre dos sistemas ferroviarios diferentes, y para el almacenamiento temporal de mercancías, como las terminales en puertos interiores o marítimos, en vías navegables interiores y en aeropuertos, y las terminales ferrocarril-carretera;
- 13) «plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)», documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar de manera sostenible la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional, incluidas sus zonas de cercanías o sus inmediaciones, para las personas, las empresas y las mercancías, en particular con vistas a una mejor calidad de vida;
- 14) «modo activo», transporte de personas o mercancías, por medios no motorizados y basados en la actividad física humana, incluidos los vehículos con propulsión eléctrica auxiliar a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra h), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹;

²⁹ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- 15) «sistemas de TIC para el transporte», sistemas y aplicaciones de tecnologías de la información y la comunicación que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento o localización, incluidas las tecnologías espaciales, que permiten procesar, almacenar e intercambiar los datos y la información necesarios para gestionar eficazmente las infraestructuras, la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte, comunicar la información pertinente a las autoridades y prestar servicios con valor añadido a los ciudadanos, cargadores y operadores, en particular sistemas para utilizar la red de forma resiliente, fiable, segura, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de capacidad; entre ellos se encuentran los sistemas, tecnologías y servicios a que se refieren los puntos 16 a 22, y también pueden incluir dispositivos a bordo con sus correspondientes componentes de infraestructura o digitales;
- 16) «sistemas de transporte inteligentes (STI)», «sistemas de transporte inteligentes» tal como se definen en el artículo 4, punto 1, de la Directiva 2010/40/UE;
- 17) «sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS)», el «sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo» establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰;

³⁰ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- 18) «servicios de información fluvial (SIF)», «servicios de información fluvial» tal como se definen en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³¹;
- 19) «entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe)», «entorno europeo de ventanilla única marítima» tal como se define en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo³²;
- 20) «sistema de gestión del tránsito aéreo / de servicios de navegación aérea (sistema GTA/SNA)», un «sistema GTA/SNA» tal como se define en el artículo 3, punto 7, del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo³³;

³¹ Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

³² Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

³³ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- 21) «Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)», «Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)» tal como se define en el anexo I, punto 2.2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión³⁴, y, en el contexto de los plazos de aplicación, se refiere al sistema de protección del tren de clase A y a todo sistema de radio de clase A contemplado en dicho Reglamento;
- 22) «ERTMS basado en las radiocomunicaciones», el nivel 2 de aplicación del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) que no requiere señales en tierra y utiliza un sistema de radio de clase A para el intercambio de datos sobre seguridad y no relacionados con la seguridad entre la vía y el tren, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión;
- 23) «sistemas de clase B», «sistemas de clase B» tal como se definen en el anexo II, punto 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión;
- 24) «puerto marítimo», «puerto marítimo» tal como se define en el artículo 2, punto 16, del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y el Consejo³⁵;

³⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2016/919 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 380).

³⁵ Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

- 25) «transporte marítimo de corta distancia», traslado de mercancías y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de uno o varios Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país adyacente con los mares que limitan con aguas de uno o varios Estados miembros;
- 26) «información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)», «información electrónica relativa al transporte de mercancías» tal como se define en el artículo 3, punto 4, del Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶;
- 27) «cielo único europeo», sistemas establecidos en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004³⁷, (CE) n.º 550/2004³⁸, (CE) n.º 551/2004³⁹ y (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo para reforzar las normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa;
- 28) «vertipuerto», zona utilizada para el despegue y aterrizaje de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (VTOL);

³⁶ Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

³⁷ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento Marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

³⁸ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de Prestación de Servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

³⁹ Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del Espacio Aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

- 29) «puesto de estacionamiento de contacto de aeronaves», puesto en una zona designada de la plataforma aeroportuaria equipado con un puente de embarque de pasajeros;
- 30) «puesto de estacionamiento en remoto de aeronaves», puesto situado en una zona designada de la plataforma aeroportuaria que no está equipado con un puente de embarque de pasajeros;
- 31) «proyecto SESAR», proyecto de modernización de la gestión del tránsito aéreo en Europa, destinado a dotar a la Unión de una infraestructura de gestión del tránsito aéreo de alto rendimiento, normalizada e interoperable, y que consiste en un ciclo de innovación que incluye la fase de definición de la SESAR, la fase de desarrollo de la SESAR y la fase de implantación de la SESAR;
- 32) «centro espacial», instalación para ensayos y lanzamiento de naves espaciales;
- 33) «proyecto ferroviario europeo», proyecto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo establecida por el Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo⁴⁰, o de su predecesora, la Empresa Común Shift2Rail;
- 34) «Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo», plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo⁴¹, y posteriormente modificado;

⁴⁰ Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, de 19 de noviembre de 2021, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 y (UE) n.º 642/2014 (DO L 427 de 30.11.2021, p. 17).

⁴¹ Decisión 2009/320/CE del Consejo, de 30 de marzo de 2009, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR) (DO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

- 35) «gobierno del transporte ferroviario de mercancías», órganos de gobierno a los que se hace referencia en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 913/2010;
- 36) «mantenimiento», trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de las infraestructuras existentes de tal manera que ofrezcan un nivel de servicio adecuado al flujo de tráfico y un elevado nivel de seguridad durante su vida útil;
- 37) «análisis de coste-beneficio socioeconómico», evaluación previa cuantificada, sobre la base de una metodología reconocida, del valor de un proyecto, teniendo en cuenta todos los beneficios y costes sociales, económicos, sanitarios, relacionados con el clima y medioambientales pertinentes. El análisis de costes y beneficios relacionados con el clima y medioambientales se basa en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE;
- 38) «combustibles alternativos», «combustibles alternativos» tal como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (UE) 2023/1804;
- 39) «zona de estacionamiento segura y protegida», zona de estacionamiento accesible para los conductores dedicados al transporte de mercancías o pasajeros, que cumpla los requisitos enumerados en el artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴² y que haya sido certificada con arreglo a las normas y los procedimientos de la Unión a que se refiere el artículo 8 *bis*, apartado 2, de dicho Reglamento;

⁴² Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- 40) «sistema de pesaje en movimiento», sistema automático instalado en la infraestructura viaria con el objetivo de identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber superado los límites de peso pertinentes, de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³;
- 41) «decisión de autorización del proyecto», la decisión o serie de decisiones, incluidas las de carácter administrativo, adoptadas de forma simultánea o sucesiva por una autoridad o autoridades de un Estado miembro, excluidas las instancias competentes en materia de recursos administrativos y judiciales con arreglo al ordenamiento jurídico nacional y al Derecho administrativo, que determinen si el promotor de un proyecto tiene derecho a ejecutar dicho proyecto en la zona geográfica de que se trate en la red básica, la red básica ampliada o la red global, sin perjuicio de cualquier decisión adoptada en el contexto de un procedimiento de recurso administrativo o judicial.

Artículo 4

Objetivos de la red transeuropea de transporte

1. El objetivo general del desarrollo de la red transeuropea de transporte es establecer una red de transporte multimodal única a escala de la Unión de alta calidad.

⁴³ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

2. La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte que sea sostenible, seguro, eficiente y resiliente, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. La red transeuropea de transporte demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) sostenibilidad, mediante:

- i) la promoción de una movilidad sin emisiones y de bajas emisiones, de acuerdo con los objetivos correspondientes de reducción de CO₂ de la Unión,
- ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria interoperable de pasajeros de larga distancia, también de alta velocidad, y una red de transporte ferroviario de mercancías interoperable, así como de una red fiable de vías navegables interiores y de transporte marítimo de corta distancia para pasajeros y mercancías en toda la Unión,
- iii) una mayor protección medioambiental,
- iv) la reducción de las externalidades negativas, incluidas las relacionadas con el medio ambiente, el clima, la salud, la congestión y los accidentes, por ejemplo mediante mecanismos de ecoincentivos, o
- v) una mayor seguridad energética;

- b) cohesión, mediante:
 - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, prestando especial atención a las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas,
 - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras y la promoción de la interoperabilidad entre los sistemas digitales de todos los modos de transporte, con una capacidad de red adecuada entre regiones y Estados miembros,
 - iii) para el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías, una coordinación y una interconexión eficientes entre las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y el tráfico regional y local a fin de facilitar los servicios de transporte, también en los nodos urbanos, o
 - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- c) eficiencia, mediante:
 - i) la eliminación de cuellos de botella en las infraestructuras y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en los puntos de conexión entre ellas, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos, en particular en los tramos transfronterizos, y la conexión, cuando proceda, a la red transeuropea de transporte de terceros países,

- ii) la eliminación de cuellos de botella en materia de interoperabilidad, incluidas las deficiencias en lo relativo a la digitalización,
 - iii) la interoperabilidad de las redes de transporte nacionales, regionales y locales,
 - iv) una integración y una interconexión óptimas de todos los modos de transporte, en particular en los nodos urbanos,
 - v) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayores,
 - vi) una utilización más eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes y en funcionamiento, por ejemplo en el sector ferroviario,
 - vii) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operativos innovadores e interoperables y de sistemas digitales, o
 - viii) una mayor coordinación de las obras de infraestructura entre los Estados miembros para proyectos transfronterizos;
- d) aumento de las ventajas para sus usuarios:
- i) garantizando la accesibilidad para los usuarios y satisfaciendo sus necesidades de movilidad y transporte, teniendo en cuenta, en particular, las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad o con movilidad reducida y las personas que viven en regiones remotas, como las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como zonas con baja densidad de población,

- ii) garantizando niveles altos de seguridad, protección y calidad, en particular en lo relativo a la calidad de los servicios para todos los usuarios, tanto en el transporte de viajeros como el de mercancías,
- iii) apoyando la calidad, la eficiencia y la sostenibilidad de unos servicios de transporte que deben ser accesibles y asequibles,
- iv) apoyando una movilidad que sea adecuada ante el cambio climático y resiliente ante los peligros naturales y los desastres antropogénicos, y que facilite una movilización rápida y eficiente de los servicios de emergencia y rescate, en especial para las personas con discapacidad o con movilidad reducida,
- v) garantizando la resiliencia de las infraestructuras, en particular en los tramos transfronterizos,
- vi) ofreciendo soluciones de transporte alternativas, incluso en otros modos, en caso de perturbaciones de la red,
- vii) apoyando los modos activos de movilidad mediante el aumento de la accesibilidad y la calidad de las infraestructuras conexas, mejorando así la seguridad y la salud de los usuarios activos de las infraestructuras y fomentando los beneficios medioambientales de dichos modos,
- viii) apoyando la movilidad fluida en la Unión, o
- ix) garantizando un mantenimiento adecuado destinado a proporcionar, para la infraestructura existente, un nivel de servicio adecuado al flujo de tráfico y un elevado nivel de seguridad durante la vida útil de la infraestructura.

Artículo 5

Red eficiente y resiliente en el uso de los recursos y la protección del medio ambiente

1. La red transeuropea de transporte debe planificarse, desarrollarse y explotarse de manera eficiente en cuanto al uso de recursos, y de conformidad con los requisitos medioambientales nacionales y de la Unión aplicables, mediante:
 - a) el desarrollo de nuevas infraestructuras, así como la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes, en particular incluyendo el mantenimiento durante toda la vida útil de la infraestructura en la fase de planificación de la construcción o mejora de la infraestructura y manteniendo la infraestructura en funcionamiento;
 - b) la optimización de la integración e interconexión de la infraestructura;
 - c) la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos, contribuyendo así a la implantación de tecnologías de descarbonización;
 - d) la implantación de nuevas tecnologías y sistemas de TIC para el transporte a fin de preservar o mejorar el rendimiento de la infraestructura cuando dicha implantación esté justificada desde el punto de vista económico o sea necesaria para mejorar la seguridad física y la seguridad operativa;
 - e) la optimización del uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tránsito, el impulso de la multimodalidad, y la transición hacia patrones de movilidad más sostenibles, incluido el desarrollo de servicios de transporte multimodal sostenibles, atractivos y eficientes;

- f) la consideración y optimización de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía o de telecomunicaciones, incluida, cuando proceda, toda la red eléctrica, a fin de garantizar la coherencia entre la planificación de la infraestructura de recarga y la planificación de la red correspondiente, así como la consideración de posibles sinergias con el doble uso de la infraestructura determinado en las «Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE», aprobadas por el Consejo el 26 de junio de 2023 y el 23 de octubre de 2023, y en cualquier documento ulterior que revise dichas necesidades y se apruebe posteriormente, así como con las infraestructuras para desplazamientos en bicicleta, incluidas las rutas ciclistas de larga distancia;
- g) el desarrollo de infraestructuras ecológicas, sostenibles y resistentes al cambio climático, teniendo en cuenta los modos activos, y la promoción de nuevas tecnologías destinadas a descarbonizar la construcción de infraestructuras de transporte, por ejemplo mediante el uso de materiales eficientes en el uso de los recursos y resilientes al clima, diseñadas para reducir en la medida de lo posible los efectos negativos para la salud de los ciudadanos que viven en torno a la red y los efectos negativos para el medio ambiente, incluida la contaminación atmosférica y acústica, y reducir la degradación de los ecosistemas, y

h) la consideración adecuada de la resiliencia de la red de transporte y de su infraestructura y sus servicios, especialmente en los tramos transfronterizos, con respecto al cambio climático y el contexto geopolítico, los peligros naturales y los desastres antropogénicos, así como las perturbaciones, intencionadas o no, con vistas a afrontar esos retos y que pueda darse una respuesta adecuada y propiciarse una recuperación oportuna de estas perturbaciones, y con vistas asimismo a facilitar las cadenas de suministro.

2. Al planificar y desarrollar la red transeuropea de transporte, los Estados miembros podrán adaptar el trazado detallado de los tramos teniendo en cuenta las circunstancias particulares en las distintas partes de la Unión, como las características topográficas de las regiones afectadas y las consideraciones medioambientales, garantizando al mismo tiempo el cumplimiento del presente Reglamento. Dicha adaptación no excederá de lo permitido por la decisión de autorización del proyecto pertinente de conformidad con el requisito establecido en el artículo 58, apartado 1, letra g).

3. La evaluación ambiental de los planes y proyectos se llevará a cabo de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁴⁴ y las Directivas 2000/60/CE⁴⁵, 2001/42/CE⁴⁶, 2002/49/CE⁴⁷, 2009/147/CE⁴⁸ del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2011/92/UE. En el caso de los proyectos de interés común cuyo proceso de contratación pública para una evaluación medioambiental no haya comenzado ya el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], también deberá evaluarse su observancia del principio de «no causar un perjuicio significativo».

Artículo 6

Desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, la red transeuropea de transporte, salvo disposición en contrario del presente Reglamento, se desarrollará gradualmente en tres fases:
- a) la finalización de una red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2030;

⁴⁴ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

⁴⁵ Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

⁴⁶ Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DO L 197 de 21.7.2001, p. 30).

⁴⁷ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁴⁸ Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (DO L 20 de 26.1.2010, p. 7).

- b) la finalización de una red básica ampliada a más tardar el 31 de diciembre de 2040, y
- c) la finalización de una red global a más tardar el 31 de diciembre de 2050.

El desarrollo de la red transeuropea de transporte se logrará, en particular, mediante la implantación de una estructura para la red que tenga un enfoque metodológico coherente y transparente que comprenda una red básica, una red básica ampliada y una red global, con nodos de transporte y urbanos como puntos de conexión multimodal entre el tráfico de larga distancia y las redes de transporte regionales y locales.

- 2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras.
- 3. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que deban desarrollarse con carácter prioritario y completarse de conformidad con los plazos establecidos en el apartado 1 para alcanzar los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Artículo 7
Corredores europeos de transporte

Los corredores europeos de transporte consistirán en las partes de la red básica o red básica ampliada que sean de la máxima importancia estratégica para el desarrollo de flujos de transporte sostenible y multimodal de mercancías y viajeros en Europa y para el desarrollo de infraestructuras interoperables de alta calidad y de gran rendimiento operativo.

Artículo 8
Proyectos de interés común

1. Los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la mejora de las infraestructuras de transporte existentes o la adopción de medidas con las que se fomente su utilización con un consumo eficiente de recursos.
2. Los proyectos de interés común:
 - a) demostrarán su valor añadido europeo al contribuir a cumplir los objetivos que entren dentro de, por lo menos, dos de las cuatro categorías establecidas en el artículo 4, apartado 2, y

- b) serán viables económicamente sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico o, en el caso de las zonas con baja densidad de población o de los proyectos esenciales para el doble uso de las infraestructuras, contribuirán positivamente al desarrollo de la red sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico.
3. Un proyecto de interés común abarca su ciclo entero, incluidos los estudios de viabilidad, los trámites para la obtención de permisos, la construcción, la explotación, el mantenimiento y la evaluación.
4. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos de interés común se ejecuten de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional pertinente, y en particular con el Derecho de la Unión en los ámbitos del medio ambiente, la protección del clima, la seguridad física y operativa, la competencia, las ayudas estatales, la contratación pública, la salud pública y la accesibilidad, así como con los actos jurídicos de la Unión y la legislación nacional en materia de lucha contra la discriminación.
5. La ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de madurez, del cumplimiento de los procedimientos jurídicos nacionales y de la Unión y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.
6. La Comisión podrá recomendar que los Estados miembros establezcan entidades únicas para la coordinación, la construcción o la gestión de proyectos de infraestructura transfronterizos de interés común, especialmente para los de grandes dimensiones o complejos. El coordinador europeo pertinente tendrá la condición de observador en el consejo de supervisión o instancia rectora similar de dicha entidad única.

7. Los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar que los proyectos de interés común se ejecuten de manera oportuna y eficiente.
8. Los Estados miembros aplicarán el análisis de coste-beneficio socioeconómico siguiendo un enfoque reconocido y armonizado, a fin de permitir una evaluación transparente y comparativa de estos proyectos.

Artículo 9

Cooperación con terceros países

1. La Unión podrá cooperar con terceros países para conectar la red transeuropea de transporte con sus redes de infraestructuras mediante proyectos de interés común, cuando sea pertinente para impulsar el crecimiento económico sostenible y la competitividad y, en particular, a fin de:
 - a) fomentar la ampliación a terceros países de la política de redes transeuropeas de transporte junto con otras políticas conexas de la Unión, especialmente en los ámbitos del medio ambiente y la protección del clima;
 - b) garantizar la conexión entre la red transeuropea de transporte y las redes de transporte de los terceros países en los pasos fronterizos, también en el territorio de un tercer país que forme parte del corredor europeo de transporte, a fin de garantizar la fluidez de los flujos de tráfico, los controles fronterizos, la vigilancia de fronteras y otros procedimientos de control fronterizo;

- c) garantizar en el territorio de terceros países la conexión entre la red transeuropea de transporte y las redes de transporte de esos terceros países, en particular con vistas a facilitar, cuando proceda y resulte apropiado, el transporte ferroviario con terceros países;
- d) completar las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlace entre partes de la red transeuropea de transporte de la Unión;
- e) fomentar la interoperabilidad entre la red transeuropea de transporte y las redes de terceros países;
- f) facilitar el transporte marítimo y fomentar las rutas de transporte marítimo de corta distancia con terceros países, siempre que no contribuyan a la fuga de carbono;
- g) facilitar el transporte con terceros países por vías navegables interiores;
- h) facilitar el transporte aéreo con terceros países, con vistas a fomentar un crecimiento económico eficiente y sostenible y a promover la competitividad, lo que incluye la ampliación del cielo único europeo y la mejora de la cooperación en materia de gestión del tránsito aéreo;
- i) conectar e implantar sistemas de TIC para el transporte en esos países, y
- j) fomentar la descarbonización del transporte, en particular mediante la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en terceros países con vistas a establecer una red continua vinculada a la red transeuropea de transporte.

2. El anexo IV contiene mapas indicativos de la red transeuropea de transporte, ampliada a determinados países vecinos, que especifican, cuando procede, una red básica y una red global de conformidad con los criterios que establece el presente Reglamento.
3. Nada de lo estipulado en el presente artículo implica ningún tipo de contribución financiera de la Unión a proyectos en terceros países en virtud de otros actos jurídicos de la Unión.

Capítulo II

Disposiciones generales

Artículo 10

Disposiciones generales para la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. La red básica, la red básica ampliada y la red global:
 - a) serán las especificadas en los mapas que figuran en el anexo I y en las listas del anexo II;
 - b) se especificarán en mayor medida mediante la descripción de los componentes de las infraestructuras;

- c) cumplirán los requisitos para las infraestructuras de transporte establecidos en el presente capítulo y en los capítulos III y IV, y
- d) constituirán la base para determinar los proyectos de interés común.

2. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte.

Se entenderá que las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 incluyen la «red básica ampliada» en el sentido del presente Reglamento.

Las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2023/1804 se entenderán como referencias a la «red básica» en el sentido del presente Reglamento.

Las referencias a la «red global» en el Reglamento (UE) 2023/1804 se entenderán como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» en el sentido del presente Reglamento.

3. Los nodos de la red figuran en el anexo II e incluyen los nodos urbanos y los nodos de transporte (aeropuertos, puertos marítimos, puertos interiores, terminales ferrocarril-carretera y terminales en vías navegables interiores).

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen la red básica, la red básica ampliada y la red global que deban desarrollarse para cumplir el presente Reglamento a más tardar en las fechas especificadas en el artículo 6, apartado 1, salvo que se estipule lo contrario en el presente Reglamento.

Artículo 11

Disposiciones generales para los corredores europeos de transporte

1. Los nueve corredores europeos de transporte especificados en los mapas que figuran en el anexo III son los siguientes:
 - a) Atlántico;
 - b) Mar Báltico – Mar Negro – Mar Egeo;
 - c) Mar Báltico – Mar Adriático;
 - d) Mediterráneo;
 - e) Mar del Norte – Rin – Mediterráneo;
 - f) Mar del Norte – Báltico;

- g) Rin – Danubio;
- h) Escandinavia – Mediterráneo;
- i) Balcanes Occidentales – Mediterráneo Oriental.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen los corredores europeos de transporte que deban desarrollarse para cumplir el presente Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2030 con respecto a aquellas de sus infraestructuras que formen parte de la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 con respecto a las que formen parte de la red básica ampliada, salvo que se especifique otra cosa en el presente Reglamento.
3. Con sujeción a la aprobación del Estado miembro afectado, de conformidad con el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 62 del presente Reglamento a fin de modificar, dentro de los límites establecidos en el artículo 7 del presente Reglamento, el trazado de los corredores europeos de transporte en el anexo III del presente Reglamento, para tener en cuenta la evolución de los principales flujos comerciales y el tráfico o los cambios sustanciales en la red. Por lo que respecta a las modificaciones de los trazados de corredores que afecten a partes de territorio de países vecinos, dichos actos delegados se basarán en acuerdos de alto nivel sobre redes de infraestructuras de transportes entre la Unión y los países vecinos de que se trate.

Artículo 12

Prioridades generales de la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. Al desarrollar la red básica, la red básica ampliada y la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:
 - a) aumentar la proporción y, cuando proceda, la capacidad de transporte más sostenible de mercancías y viajeros, en particular con vistas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación y a aumentar las ventajas socioeconómicas que ofrece el transporte;
 - b) garantizar una mayor accesibilidad y conectividad para todas las regiones de la Unión, teniendo en cuenta al mismo tiempo la cohesión territorial y social, e incluyendo el caso específico de las regiones ultraperiféricas y de otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas con baja densidad de población;
 - c) garantizar la integración óptima de los modos de transporte y la interoperabilidad entre ellos, también de los modos activos de movilidad en las zonas urbanas;
 - d) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;

- e) implantar la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos sin emisiones y de bajas emisiones, y de buques y aeronaves que utilicen combustibles que contribuyan a la reducción de las emisiones del transporte y a una mayor seguridad energética;
- f) fomentar la eficiencia, la fluidez y la sostenibilidad en el uso de las infraestructuras y, en caso necesario, incrementar la capacidad;
- g) mantener operativas las infraestructuras existentes y mejorar o preservar su calidad en cuanto a la seguridad física y operativa, la eficiencia del sistema de transporte y de las operaciones de transporte, la resiliencia frente al cambio climático y a las catástrofes, el comportamiento medioambiental y la continuidad de los flujos de tráfico;
- h) mejorar la calidad de los servicios y las condiciones sociales de los trabajadores del transporte, la accesibilidad para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida y otras personas en situación de vulnerabilidad, previniendo y mitigando la pobreza de transporte;
- i) mejorar la digitalización, permitiendo la aplicación digital de conformidad con el Derecho de la Unión, y desarrollar la automatización, en particular mediante la aplicación y la implantación de sistemas de TIC para el transporte, o
- j) adaptar las infraestructuras, cuando sea necesario y teniendo en cuenta los requisitos constitucionales de determinados Estados miembros, a un doble uso, a fin de hacer frente a las necesidades tanto civiles como de defensa, prestando una atención especial a los itinerarios necesarios para desplazamientos de fuerzas militares notificados con poca antelación y a gran escala.

2. A fin de completar las medidas previstas en el apartado 1, debe prestarse especial atención en las medidas necesarias para:
- a) contribuir a mitigar la exposición de las zonas urbanas y, cuando sea pertinente, de las zonas sensibles con alta densidad de población a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;
 - b) optimizar el uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tráfico y un mayor rendimiento operativo;
 - c) contribuir a conseguir efectos positivos para la salud y el medio ambiente con la promoción del uso de modos activos de movilidad mediante el desarrollo de las infraestructuras correspondientes destinadas a ciclistas y peatones;
 - d) garantizar a todos los participantes en el mercado el acceso no discriminatorio a la infraestructura de la red transeuropea de transporte, o
 - e) garantizar el cruce eficiente de las fronteras para el transporte de mercancías, teniendo en cuenta los tiempos de espera.

Artículo 13

Prioridades generales para los corredores europeos de transporte

Al desarrollar los corredores europeos de transporte, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:

- a) el desarrollo de una red de transporte ferroviario de mercancías de alto rendimiento, fluida y plenamente interoperable en toda la Unión;
- b) el desarrollo de una red de pasajeros interoperable ferroviaria de alto rendimiento, en particular de alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;
- c) el desarrollo de una infraestructura eficiente de transporte aéreo y por vías navegables interiores y de una infraestructura de transporte marítimo bien integrada en el Espacio Marítimo Europeo;
- d) el desarrollo de una red de carreteras segura desde el punto de vista físico y operativo, con suficientes infraestructuras para los combustibles alternativos y zonas de estacionamiento seguras y protegidas;
- e) el desarrollo de soluciones de transporte multimodal e interoperable;
- f) el fomento de la integración intermodal de toda la cadena logística, que se interconecte eficientemente en los nodos urbanos y de transporte;
- g) la implantación de la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos sin emisiones y de bajas emisiones, y de buques y aeronaves que utilicen combustibles que contribuyan a la reducción de las emisiones del transporte y a una mayor seguridad energética;

- h) la implantación de sistemas de TIC para el transporte en todos los modos de la red, cuando proceda, a fin de garantizar un uso eficiente de las infraestructuras y permitir el intercambio digital de información, o
- i) la mejora de las conexiones entre la red transeuropea de transporte y las redes de infraestructuras de los países vecinos, cuando proceda.

Capítulo III

Disposiciones específicas

SECCIÓN 1

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 14

Componentes de la infraestructura

- 1. Las infraestructuras de transporte ferroviario se compondrán en particular de los siguientes elementos:
 - a) líneas ferroviarias, incluidos los siguientes elementos:
 - i) vías,
 - ii) agujas,
 - iii) pasos a nivel,

- iv) apartaderos,
 - v) túneles,
 - vi) puentes, y
 - vii) infraestructuras que atenúen el impacto en el medio ambiente;
- b) estaciones en las vías ferroviarias especificadas en los mapas que figuran en el anexo I, para el transbordo de pasajeros de tren a tren, y entre el ferrocarril y otros modos de transporte;
- c) instalaciones de servicio ferroviario en las líneas ferroviarias especificadas en los mapas que figuran en el anexo I distintas de las estaciones de pasajeros tal como se definen en el artículo 3, punto 11, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹, en particular estaciones de clasificación, instalaciones de formación de trenes, instalaciones para maniobras, vías de apartado, instalaciones de mantenimiento, otras instalaciones técnicas como las instalaciones de lavado y limpieza, las instalaciones de socorro y las instalaciones de aprovisionamiento de combustible, así como instalaciones de cambio automático de ancho de vía para el ferrocarril;
- d) las conexiones de rutas de acceso ferroviario hasta las terminales multimodales de transporte de mercancías conectadas por ferrocarril, incluidas las rutas de acceso ferroviario hasta las terminales multimodales de transporte de mercancías en los puertos marítimos, los puertos interiores y los aeropuertos, y las rutas de acceso ferroviario hasta las estaciones de clasificación a que se refiere el anexo II, punto 2, letra c), de la Directiva 2012/34/UE;

⁴⁹ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- e) control-mando y señalización en tierra;
 - f) infraestructura energética en tierra;
 - g) infraestructuras relacionadas con instalaciones de combustibles alternativos;
 - h) equipos asociados, y
 - i) sistemas de TIC para el transporte.
2. Los equipos técnicos asociados a las líneas ferroviarias podrán incluir sistemas de electrificación, equipos de ayuda al embarque y desembarque de pasajeros y a la carga y descarga de mercancías en las estaciones y terminales, así como tecnologías innovadoras en su fase de implantación.

Artículo 15

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras ferroviarias de la red global sean conformes a:
- a) la Directiva (UE) 2016/797 y los actos de ejecución adoptados en virtud de esta con el fin de lograr la interoperabilidad de la red global, y

- b) los requisitos de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) adoptadas con arreglo a los artículos 4 y 5 de la Directiva (UE) 2016/797, sin perjuicio de las exenciones previstas en el artículo 7, apartado 1, de dicha Directiva.
2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, las infraestructuras ferroviarias de la red global, excluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d):
- a) estén totalmente electrificadas por lo que se refiere a las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, por lo que se refiere a los apartaderos;
 - b) permitan, sin permiso especial, una carga por eje de al menos 22,5 toneladas, y
 - c) permitan, sin permiso especial, el funcionamiento de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se considerará cumplido si, en las líneas de doble vía, puede asignarse cada día, en promedio, un surco ferroviario como mínimo por hora y por dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m, en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite.
3. Los requisitos establecidos en el apartado 2, letras b) y c), se aplicarán únicamente en las líneas de la red global que:
- a) conecten una terminal multimodal de transporte de mercancías o un puerto marítimo o interior en su punto de cruce más cercano con la red básica de mercancías o la red básica de mercancías ampliada;
 - b) constituyan una línea de desvío de una línea que forme parte de la red básica de mercancías o de la red básica ampliada de mercancías, o

- c) cuenten con una circulación, por término medio, de más de diez trenes de mercancías al día en ambas direcciones sobre la base de los datos del año anterior a la notificación.

A más tardar el ... [tres años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros comunicarán a la Comisión las líneas afectadas. En el caso de los tramos transfronterizos, dicha notificación se efectuará de acuerdo con los demás Estados miembros de que se trate.

- 4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, las infraestructuras ferroviarias de la red global en las conexiones contempladas en el artículo 14, apartado 1, letra d), y que estén conectadas a líneas ferroviarias utilizadas para el transporte de mercancías a que se refiere el artículo 15, apartado 3, cumplan los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), b) y c), del presente artículo, a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra c), del presente artículo la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 38, apartado 3, de conformidad con el artículo 38, apartado 4.
- 5. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red global, a partir del 31 de diciembre de 2040, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el apartado 2, letra a). Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
- 6. Los requisitos establecidos en los apartados 2 y 4 no se aplicarán a las redes aisladas.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada y de la importancia de sus efectos para la interoperabilidad y la continuidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 16

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica y la red básica ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras ferroviarias de la red básica y la red básica ampliada cumplan lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1.
2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), para aquellas líneas que formen parte de la red de transporte de mercancías:
 - a) cumplan los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b);

- b) permitan, sin permiso especial, el funcionamiento de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se satisface si se cumplen al menos las condiciones siguientes:
- i) en las líneas de doble vía, que pueda asignarse cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y por dirección y no menos de veinticuatro surcos ferroviarios a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite,
 - ii) en las líneas de vía única, que pueda asignarse cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada tres horas y por dirección y no menos de doce surcos ferroviarios a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite, y
- c) en los tramos de ferrocarril que conecten las terminales multimodales de transporte de mercancías de dos nodos urbanos o la terminal multimodal de transporte de mercancías de un nodo urbano y un paso fronterizo, que más del 75 % de la longitud de cada tramo de ferrocarril esté diseñado para una velocidad de al menos 100 km/h para trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica ampliada.
3. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada, a partir del 31 de diciembre de 2030, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el artículo 15, apartado 2, letra a). Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), para aquellas líneas que formen parte de la red de transporte de viajeros:
- a) cumplan los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letra a), en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada, y
 - b) en los tramos de ferrocarril que conecten los intercambiadores multimodales de pasajeros de dos nodos urbanos o los intercambiadores multimodales de pasajeros de un nodo urbano y un paso fronterizo, más del 75 % de la longitud de cada tramo de ferrocarril esté diseñado para una velocidad de al menos 160 km/h para trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada.
5. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos que figuran en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), y en el apartado 2, letra b), del presente artículo, a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra b), del presente artículo, se haya concedido una exención de la aplicación del artículo 38, apartado 3, de conformidad con el artículo 38, apartado 4.
6. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, las infraestructuras ferroviarias de la red básica, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d):
- a) para las líneas que formen parte de la red de transporte de mercancías: cumplan los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), b) y c), del presente artículo, y

b) para las líneas que formen parte de la red de transporte de viajeros: cumplan los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letra a).

7. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red básica de transporte de viajeros, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos que figuran en el apartado 4, letra b), del presente artículo.
8. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las líneas para transporte de mercancías que formen parte de las infraestructuras ferroviarias de la red básica o la red básica ampliada, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), permitan la circulación en los corredores europeos de transporte de sus territorios de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros cargados a una altura mínima de veintisiete centímetros por encima de la parte superior de la vía férrea.

Se considerará que este requisito se ha cumplido si se cumplen al menos las siguientes condiciones en cada corredor europeo de transporte en el territorio del Estado miembro:

- a) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito permita el funcionamiento ininterrumpido de los trenes en el territorio del Estado miembro y en líneas transfronterizas con cada Estado miembro vecino;

- b) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito tenga como destino una terminal ferroviaria o una terminal multimodal de transporte de mercancías, como mínimo, situada en un puerto marítimo que forme parte del corredor europeo de transporte en el territorio del Estado miembro, o adyacente a dicho puerto, y
- c) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito tenga como destino uno de esos puntos de partida o llegada de un corredor, como mínimo, si están situados en el territorio del Estado miembro.

En el caso de los tramos transfronterizos, la determinación de las líneas afectadas se efectuará de acuerdo con los Estados miembros vecinos de que se trate.

A más tardar el ... [tres años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros comunicarán a la Comisión las líneas afectadas.

- 9. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, las infraestructuras ferroviarias de la red básica en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos que figuran en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), y en el apartado 2, letra b), del presente artículo, a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra b), del presente artículo, la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 38, apartado 3, de conformidad con el artículo 38, apartado 4.

10. Los requisitos establecidos en los apartados 2 a 9 no se aplicarán a las redes aisladas.
11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 10, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada y de la importancia de sus efectos para la interoperabilidad y la continuidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

Al evaluar las solicitudes de exención del requisito relacionado con el transporte de semirremolques que figura en el apartado 8, la Comisión tendrá especialmente en cuenta los resultados del análisis de coste-beneficio socioeconómico, así como la posible perturbación de los servicios provocada por las obras necesarias para cumplir dicho requisito.

Al evaluar las solicitudes de exención de los requisitos establecidos en el presente artículo para la red básica ampliada, la Comisión tendrá especialmente en cuenta toda inversión importante realizada por el Estado miembro de que se trate en una línea paralela muy cercana a las que se deban construir.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 17

Ancho de vía nominal estándar europeo para el ferrocarril

1. Los Estados miembros velarán por que toda nueva línea ferroviaria de la red básica y la red básica ampliada, incluidas las conexiones a las que se hace referencia en el artículo 14, apartado 1, letra d), prevea el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Se considerará que se cumple este requisito cuando los trenes con un ancho de vía de 1 435 mm puedan circular por las infraestructuras a más tardar el 31 de diciembre de 2030 para la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 para la red básica ampliada. A efectos del presente artículo, se entenderá por nueva línea ferroviaria toda línea cuyas obras de construcción no hayan empezado antes del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, aquellos Estados miembros en cuyo territorio no esté prevista a ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] la conexión de ninguna nueva línea ferroviaria con la frontera terrestre de otro Estado miembro de conformidad con el anexo I desarrollarán un plan en el que se determine la nueva línea ferroviaria que se debe construir de conformidad con el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Dicho plan tendrá en cuenta los efectos para la interoperabilidad con los Estados miembros vecinos, mediante la consideración, en particular, de la posible migración de líneas ferroviarias existentes al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm de conformidad con el apartado 3 del presente artículo. El plan incluirá un análisis de coste-beneficio socioeconómico que justifique la decisión del Estado miembro, en su caso, de no construir nuevas infraestructuras ferroviarias con el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm, así como una evaluación de los efectos para la interoperabilidad. El plan se presentará a la Comisión a más tardar el ... [dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. Los Estados miembros con una red ferroviaria existente, o una parte de ella, que tenga un ancho de vía diferente del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm realizarán una evaluación, a más tardar el ... [dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], en la que se determinen las líneas ferroviarias existentes situadas en los corredores europeos de transporte con vistas a su posible migración al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. En el caso de los tramos transfronterizos, la evaluación se coordinará con los Estados miembros vecinos. La evaluación incluirá un análisis de coste-beneficio socioeconómico de la viabilidad de la posible migración al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm y una evaluación de los efectos para la interoperabilidad.

A partir de la evaluación contemplada en el párrafo primero, los Estados miembros desarrollarán, si procede, un plan de migración al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm, a más tardar un año después de la finalización de la evaluación, en el que se determinen las líneas ferroviarias existentes situadas en los corredores europeos de transporte que se vayan a migrar al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm y se indique el calendario para la migración.

Los párrafos primero y segundo se aplicarán *mutatis mutandis* a las líneas ferroviarias cuyas obras de construcción ya se hayan iniciado el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

4. De conformidad con el artículo 54, en el primer plan de trabajo del coordinador europeo del corredor europeo de transporte del que formen parte las líneas ferroviarias de transporte de mercancías con un ancho de vía diferente del ancho de vía nominal estándar europeo constarán las prioridades para la planificación de las infraestructuras e inversiones resultantes de los planes a que hacen referencia los apartados 2 y 3 del presente artículo.
5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se conceda una exención temporal de los requisitos a que hace referencia el apartado 1 para nuevas líneas ferroviarias de la red básica y la red básica ampliada, o parte de ellas, por motivo de resultado negativo del análisis de coste-beneficio socioeconómico. Toda solicitud de exención estará suficientemente justificada. En el caso de los tramos transfronterizos, las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada y de la importancia de sus efectos para la interoperabilidad y la continuidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. La decisión indicará el período para el que se concede la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 18

El Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS)

1. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) el ERTMS esté instalado en las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada de aquí al 31 de diciembre de 2040 y de la red global de aquí al 31 de diciembre de 2050, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), asegurando al mismo tiempo una implantación sincronizada y armonizada del ERTMS en tierra y en los trenes, y
 - b) el ERTMS esté implantado en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica ampliada a más tardar el 31 de diciembre de 2040 y de la red global a más tardar el 31 de diciembre de 2050, cuando el Estado miembro de que se trate, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, en particular el administrador de infraestructuras, considere que esta dotación es necesaria.
2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - a) las infraestructuras ferroviarias de la red básica, con excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos del apartado 1, y
 - b) el ERTMS esté implantado en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica, cuando el Estado miembro de que se trate, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, en particular el administrador de infraestructuras, considere que esta dotación es necesaria.

3. Los Estados miembros velarán por que los sistemas de clase B estén desmantelados a más tardar el 31 de diciembre de 2040 en la red básica, a más tardar el 31 de diciembre de 2045 en la red básica ampliada y a más tardar el 31 de diciembre de 2050 en la red global, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad, con excepción de los tramos de los nodos urbanos utilizados también por trenes de viajeros suburbanos equipados con sistemas de protección específicos de clase B.
4. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras ferroviarias de la red básica, la red básica ampliada y la red global estén equipadas, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, con el ERTMS basado en las radiocomunicaciones.
5. Los Estados miembros velarán por que el ERTMS basado en las radiocomunicaciones se implante en la infraestructura ferroviaria de la red básica, la red básica ampliada y la red global a partir del 31 de diciembre de 2030 en caso de construcción de una nueva línea, o a partir del 31 de diciembre de 2040 en caso de modernización del sistema de señalización.
6. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, el ERTMS basado en las radiocomunicaciones esté implantado en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica, la red básica ampliada y la red global, cuando el Estado miembro de que se trate, en coordinación el administrador de la infraestructura y otras partes interesadas pertinentes, considere que esta dotación es necesaria. En caso de construcción de una línea nueva, velarán por que se implante a partir del 31 de diciembre de 2030.
7. Los requisitos establecidos en los apartados 1 a 6 no se aplicarán a las redes aisladas.

8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 7, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 6. Toda solicitud de exención se basará en el resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación de los efectos para la interoperabilidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud. Las exenciones solicitadas deberán cumplir los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero y de la importancia de sus efectos para la interoperabilidad. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 19
Prioridades operativas

1. El gobierno del transporte ferroviario hará todo lo posible por garantizar que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la calidad de los servicios prestados a las empresas ferroviarias y los requisitos técnicos y operativos para el uso de la infraestructura no impidan que el rendimiento operativo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en los corredores europeos de transporte cumpla los siguientes valores objetivo:
 - a) para cada tramo transfronterizo interior, que el tiempo de parada de todos los trenes de mercancías al cruzar la frontera entre dos Estados miembros no supere una media de 25 minutos, excepto en los tramos en los que se produzca un cambio del ancho de vía o en los que las inspecciones llevadas a cabo en una frontera en la que no se hayan levantado aún los controles del tráfico ferroviario en aplicación del punto 1.2 del anexo VI del Reglamento (UE) 2016/399 no permitan que se cumpla dicho límite temporal. Por tiempo de parada de un tren en un tramo transfronterizo se entiende el tiempo total adicional de tránsito que puede atribuirse a la existencia del paso fronterizo, con independencia de procedimientos o consideraciones de carácter infraestructural, operativo, técnico y administrativo. El tiempo de parada no incluye el tiempo que no puede atribuirse al paso fronterizo, como los procedimientos operativos llevados a cabo en instalaciones situadas en sus proximidades pero no intrínsecamente relacionadas con él, y

- b) que, como mínimo, el 75 % de los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera de un corredor europeo de transporte lleguen a su destino, o a la frontera exterior de la Unión si su destino está fuera de la Unión, a la hora prevista o con un retraso inferior a treinta minutos por motivos que puedan atribuirse a los administradores de infraestructuras de la Unión. No se tendrán en cuenta los retrasos que se hayan producido en terceros países por los que hayan transitado los trenes de mercancías y que se puedan atribuir a esos terceros países.

2. Los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar que se apliquen las siguientes condiciones a más tardar el 31 de diciembre de 2030 para las líneas de transporte de mercancías en la red básica, a más tardar el 31 de diciembre de 2040 para las líneas de transporte de mercancías en la red básica ampliada, y a más tardar el 31 de diciembre de 2050 para las líneas de transporte de mercancías en la red global a que se refiere el artículo 15, apartado 3:

- a) en las líneas de doble vía, que puedan asignarse, como mínimo, dos surcos ferroviarios por cada hora y dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras), y
- b) en las líneas de vía única, que pueda asignarse, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras).

Artículo 20

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras ferroviarias, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

- a) la migración al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm, si procede;
- b) la mitigación de los efectos del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular mediante medidas relativas a las infraestructuras y al material rodante, incluidas pantallas de protección acústica;
- c) la mejora de la seguridad de los pasos a nivel;
- d) si procede, la conexión de las infraestructuras de transporte ferroviario con las infraestructuras portuarias de vías navegables interiores;
- e) con sujeción al análisis de coste-beneficio socioeconómico, el desarrollo de infraestructuras para los trenes cuya longitud oscile entre 740 m y 1 500 m y con 25,0 toneladas de carga por eje al construir y modernizar las líneas ferroviarias pertinentes para el tráfico de mercancías;
- f) el desarrollo y la implantación de tecnologías innovadoras para el ferrocarril, basándose, en particular, en los trabajos de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, especialmente la conducción automática de trenes, la gestión avanzada del tráfico y la conectividad digital para los pasajeros basada en el ERTMS y los acoplamientos automáticos digitales, la conectividad basada en el 5G y por satélite y las unidades inerciales para las unidades de geolocalización del ERTMS;

- g) al construir o mejorar las infraestructuras ferroviarias, garantizar la continuidad y accesibilidad de las vías peatonales y ciclistas, y construir estacionamientos para bicicletas en las inmediaciones de las estaciones con el fin de promover los modos de transporte activos;
- h) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como los trenes alimentados por hidrógeno o baterías, para los tramos exentos del requisito de electrificación;
- i) para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la elaboración de una norma para garantizar la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros cargados a una altura de treinta y tres centímetros, sin ningún requisito adicional de permiso especial de operación de servicios, y
- j) la implantación de la doble vía en tramos de cuellos de botella con barreras que afecten a la capacidad.

SECCIÓN 2

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Artículo 21

Componentes de la infraestructura

1. Las infraestructuras de las vías navegables interiores se compondrán en particular de:
 - a) ríos;

- b) canales;
- c) lagos y lagunas;
- d) infraestructuras relacionadas como esclusas, ascensores, puentes, embalses y sistemas asociados de prevención y mitigación de inundaciones y sequías que puedan tener efectos positivos en la navegación por vías navegables interiores;
- e) vías navegables de acceso y conexiones de último kilómetro a terminales multimodales de transporte de mercancías conectadas por vías navegables interiores, en particular en puertos interiores y marítimos;
- f) lugares de amarre y de descanso;
- g) puertos interiores, incluida las infraestructuras portuarias básicas en forma de dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos, plataformas, superficies ganadas al mar y las infraestructuras necesarias para las operaciones de transporte dentro y fuera de la zona portuaria;
- h) los equipos asociados a que hace referencia el apartado 2;
- i) sistemas de TIC para el transporte, incluidos los SIF;
- j) conexiones entre los puertos interiores y los demás modos de la red transeuropea de transporte;

- k) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos, y
 - l) infraestructuras necesarias para las operaciones sin residuos y medidas de economía circular.
2. Los equipos asociados a las vías navegables interiores podrán incluir equipos de carga y descarga de mercancías y almacenamiento de estas en los puertos interiores. Podrán incluir, en particular, sistemas de propulsión y operativos que reduzcan la contaminación, por ejemplo, del agua y del aire, el consumo de energía y la intensidad de carbono. Podrán incluir también instalaciones de recepción de residuos, de suministro de electricidad en puerto y otras infraestructuras de combustibles alternativos para el suministro y la generación, así como equipos rompehielos, de prospección hidrológica y dragado del canal navegable, del puerto y sus accesos, a fin de garantizar la navegabilidad todo el año.
3. A fin de formar parte de la red global, un puerto interior cumplirá las siguientes condiciones:
- a) presentar un volumen anual de transbordo de mercancías superior a 500 000 toneladas, con un volumen total anual de transbordo de mercancías basado en la última media trienal disponible, según las estadísticas publicadas por Eurostat, y
 - b) estar situado en la red de vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte.

Artículo 22

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, los puertos interiores de la red global:
 - a) estén conectados con las infraestructuras viarias o ferroviarias;
 - b) ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias, y
 - c) estén equipados con instalaciones para mejorar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, entre las que podrán encontrarse instalaciones de recepción de residuos, instalaciones de desgasificación, medidas de reducción del ruido y medidas para reducir la contaminación del aire y del agua.
2. Los Estados miembros velarán por que se implanten infraestructuras para los combustibles alternativos en los puertos interiores de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1804.

Artículo 23

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que los puertos interiores de la red básica sean conformes al artículo 22, apartado 2, y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 22, apartado 1, letras a) y b), a más tardar el 31 de diciembre de 2030, y en el artículo 22, apartado 1, letra c), a más tardar el 31 de diciembre de 2040.
2. Los Estados miembros velarán por que se mantenga la red de vías navegables interiores, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 21, apartado 1, letra e), a fin de permitir una navegación eficiente, fiable y segura para los usuarios, garantizando los requisitos mínimos de las vías navegables y los requisitos mínimos de los niveles de servicio establecidos en el apartado 3 del presente artículo (buen estado de navegación).

Los Estados miembros evitarán el deterioro del buen estado de navegación y del estado actual de aquellas partes de la red que ya superen los requisitos mínimos a más tardar el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. En particular, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - a) los ríos, canales, lagos, lagunas, puertos interiores y sus vías de acceso dispongan de una profundidad del canal navegable de al menos 2,5 m y una altura mínima bajo puentes no móviles de al menos 5,25 m sobre la base de niveles de agua de referencia especificados, que se superen en un número determinado de días al año sobre la base de una media estadística;

- b) los Estados miembros publiquen en un sitio web accesible al público el número de días al año a que se refiere la letra a) durante los cuales el nivel del agua real supere o no alcance el nivel de agua de referencia especificado para la profundidad del canal de navegación, así como los tiempos de espera medios en cada esclusa;
- c) los operadores de esclusas velen por que estas funcionen y se mantengan de tal manera que se minimicen los tiempos de espera, y
- d) los ríos, canales, lagos y lagunas estén equipados con SIF para todos los servicios de conformidad con la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰, a fin de garantizar la información en tiempo real a los usuarios a través de las fronteras.

⁵⁰ Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

A los efectos de la letra a) del presente apartado, los niveles de agua de referencia se establecerán sobre la base del número de días al año en los que el nivel de agua real supere el nivel de agua de referencia especificado. La Comisión, previa aprobación de los Estados miembros interesados de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, adoptará actos de ejecución, elaborados en estrecha cooperación con dichos Estados miembros en consulta con los coordinadores europeos afectados y, si procede, con las comisiones de navegación fluvial creadas por acuerdos internacionales, que especifiquen los niveles de agua de referencia a que se refiere la letra a) del presente apartado por corredor, por vía navegable o por tramo de vía navegable. Dichos actos de ejecución serán coherentes con los requisitos establecidos en convenios internacionales y en acuerdos celebrados entre Estados miembros, incluidas las regulaciones adoptadas por las comisiones de navegación fluvial creadas por dichos convenios y acuerdos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3, del presente Reglamento.

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en los apartados 2 y 3 por vía navegable y, cuando corresponda, por tramo de vía navegable, por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente, la biodiversidad o el patrimonio cultural. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. Las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

El menoscabo de los requisitos mínimos causado por una acción humana directa o por falta de diligencia en el mantenimiento de la red de vías navegables interiores no se considerará un caso que justifique la concesión de una exención.

5. En caso de fuerza mayor, los Estados miembros devolverán las condiciones de navegabilidad a su estado anterior tan pronto como la situación lo permita.
6. La Comisión podrá adoptar directrices para garantizar un enfoque coherente sobre la aplicación del buen estado de navegación en la Unión. En particular, estas directrices podrán comprender:
 - a) parámetros específicos para los ríos de caudal libre;
 - b) parámetros complementarios para la anchura navegable del canal;

- c) la implantación de infraestructuras de energías alternativas para garantizar el acceso a los combustibles alternativos en todo el corredor;
- d) el uso de las aplicaciones digitales de la red y los procesos de automatización;
- e) la resiliencia de las infraestructuras al cambio climático, a los peligros naturales y a los desastres antropogénicos o las perturbaciones intencionadas, o
- f) la introducción y la promoción de nuevas tecnologías y la innovación en materia de combustibles y sistemas de propulsión sin emisiones o de bajas emisiones de carbono.

Artículo 24

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras de las vías navegables interiores

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de las vías navegables interiores, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

- a) si procede, lograr normas más estrictas para modernizar las vías navegables existentes y crear nuevas vías navegables, a fin de satisfacer la demanda del mercado;
- b) las medidas de prevención y mitigación contra inundaciones y sequías;
- c) la mejora de los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a aumentar la seguridad, la protección y la sostenibilidad en el transporte por vías navegables interiores, también dentro de los nodos urbanos;

- d) la modernización y ampliación de la capacidad de las infraestructuras, incluidos los lugares de amarre y de descanso y los servicios necesarios para las operaciones de transporte multimodal, tanto dentro como fuera de la zona portuaria y a lo largo de las vías navegables;
- e) la promoción y el desarrollo de medidas para mejorar el comportamiento medioambiental del transporte por vías navegables interiores y de las infraestructuras de transporte, incluidos los buques sin emisiones y de bajas emisiones, y de medidas para mitigar las repercusiones para las masas de agua y la biodiversidad dependiente del agua, de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes;
- f) el desarrollo y la utilización de buques de navegación interior de poco calado adecuados a bajos niveles de agua;
- g) al construir o mejorar las infraestructuras de las vías navegables interiores, velar por la continuidad y accesibilidad de las vías peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos;
- h) la promoción de acciones para evitar el menoscabo de los requisitos de las vías navegables, incluidos medios para supervisar las condiciones de los canales navegables, y
- i) si procede, la mejora de las condiciones de navegación a lo largo de las vías navegables interiores en la construcción de nuevos puentes o en la renovación de puentes no móviles, prestando especial atención a su altura libre en relación con los puentes existentes en tramos específicos de la vía navegable.

SECCIÓN 3

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y ESPACIO MARÍTIMO EUROPEO

Artículo 25

Componentes de la infraestructura

1. El Espacio Marítimo Europeo conecta e integra los componentes marítimos descritos en el apartado 2 con la red terrestre mediante la creación o mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y mediante el desarrollo de puertos marítimos en el territorio de los Estados miembros y de sus conexiones con el interior, incluida la zona geográfica de las regiones ultraperiféricas, para facilitar una integración eficiente, factible y sostenible con otros modos de transporte.
2. El Espacio Marítimo Europeo consta de:
 - a) las infraestructuras de transporte marítimo dentro de la zona portuaria de la red básica y de la red global, incluida la conectividad con el interior;
 - b) acciones que aportan beneficios más amplios, que no están vinculadas a puertos específicos y que benefician de forma generalizada al Espacio Marítimo Europeo y a la industria marítima, como el apoyo a actividades que garantizan la navegabilidad durante todo el año (rompehielos), la facilitación de la transición hacia el transporte marítimo sostenible, la mejora de las sinergias entre transporte y energía, en particular mediante el fomento del papel de los puertos como centros de energía y la ayuda a la transición energética, así como sistemas de TIC para el transporte y estudios hidrográficos, y

- c) la promoción de conexiones de transporte marítimo de corta distancia sostenibles y resilientes, en particular las que concentran flujos de mercancías, a fin de reducir costes externos negativos como emisiones y congestión procedentes del transporte por carretera dentro de la Unión, y las que mejoran el acceso a las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares y periféricas a través del establecimiento o la mejora de servicios marítimos sostenibles, regulares y frecuentes.

3. Las infraestructuras de transporte marítimo a que se refiere el apartado 2, letra a), comprenderán, en particular:

- a) puertos marítimos, incluidas las infraestructuras necesarias para las operaciones de transporte dentro de la zona portuaria;
- b) infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, plataformas, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;
- c) canales marítimos;
- d) ayudas a la navegación;
- e) accesos a puertos, canales navegables y esclusas;
- f) espigones;
- g) las conexiones de los puertos con la red transeuropea de transporte;

- h) sistemas de TIC para el transporte, incluidos el EMSWe y los VTMISS;
- i) infraestructuras relacionadas con combustibles alternativos;
- j) equipos asociados, entre los que podrán encontrarse, concretamente, equipos de gestión del tráfico y de las mercancías, de reducción del impacto negativo sobre el medio ambiente, en particular para las operaciones sin residuos y las medidas de economía circular, de mejora de la eficiencia energética, de reducción del ruido y de uso de combustibles alternativos, además de equipos destinados a garantizar la navegabilidad durante todo el año, como rompehielos, equipos de prospección hidrológica, y de dragado y protección del puerto y sus accesos, y
- k) infraestructuras que faciliten las actividades portuarias relacionadas con las energías renovables, incluidos los parques eólicos marinos.

4. A fin de formar parte de la red global, un puerto marítimo deberá cumplir al menos una de las siguientes condiciones:

- a) que su volumen total anual de tráfico de pasajeros supere el 0,1 % del volumen total anual de tráfico de pasajeros de todos los puertos marítimos de la Unión, siendo el importe de referencia para este volumen total la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas publicadas por Eurostat;

- b) que su volumen total anual de mercancía gestionada —tanto a granel como general— supere el 0,1 % del volumen total anual de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión, siendo el importe de referencia para este volumen total la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas publicadas por Eurostat;
- c) que su volumen total anual de mercancía gestionada —tanto a granel como general— supere las 500 000 toneladas anuales, y que la contribución a la diversificación del suministro energético de la UE y a la aceleración de la implantación de las energías renovables sea una de las actividades principales del puerto, siendo el importe de referencia para este volumen total la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas publicadas por Eurostat;
- d) que esté ubicado en una isla y constituya el único punto de acceso a una región NUTS 3 en la red global en el sentido del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1059/2003, o
- e) que esté ubicado en una región ultraperiférica o periférica, fuera de un radio de 200 km desde el puerto más cercano de la red global.

Artículo 26

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) se implanten infraestructuras para los combustibles alternativos en los puertos marítimos de la red global de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1804;
 - b) los puertos marítimos de la red global estén equipados con las infraestructuras necesarias para mejorar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, en particular instalaciones receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques de conformidad con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹;
 - c) los sistemas VTMIS y SafeSeaNet se apliquen de conformidad con la Directiva 2002/59/CE, y
 - d) las ventanillas únicas marítimas nacionales se implanten de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1239.

⁵¹ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050:
- a) los puertos marítimos de la red global con un volumen total anual de mercancía gestionada de más de 2 millones de toneladas estén conectados con las infraestructuras ferroviarias y viarias y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores; la cantidad de referencia de este volumen total será la última media trienal disponible, según las estadísticas publicadas por Eurostat;
 - b) todo puerto marítimo de la red global que efectúe tráfico de mercancías ofrezca al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías que esté abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;
 - c) los canales marítimos, pasos portuarios y estuarios que comunican dos mares, o que dan acceso desde el mar a puertos marítimos, correspondan como mínimo a vías navegables interiores que cumplan los requisitos del artículo 23, y
 - d) los puertos marítimos de la red global conectados a vías navegables interiores estén equipados con una capacidad de carga para los buques de navegación interior.

La obligación de garantizar la conexión a que se refiere el párrafo primero, letra a), no será aplicable cuando existan limitaciones geográficas específicas o físicas de peso que impidan tal conexión.

3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos mínimos que se contemplan en el apartado 2 por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 27

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte marítimo de la red básica cumplan lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1.
2. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte marítimo de la red básica cumplan los requisitos establecidos en el artículo 26, apartado 2, a más tardar el 31 de diciembre de 2030.
3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos mínimos que se contemplan en el apartado 2 por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 28

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras marítimas y el Espacio Marítimo Europeo

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras marítimas y el Espacio Marítimo Europeo, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

- a) la mejora de los accesos marítimos, como espigones, canales marítimos, canales navegables, esclusas, dragado y ayudas a la navegación;

- b) la construcción o mejora de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, infraestructuras para los combustibles alternativos, muros de muelles, atracaderos, plataformas, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;
- c) la mejora de la infraestructura de interconexión entre los diferentes modos de transporte, los equipos y los sistemas a que se refiere el artículo 37, letras a), b) y d); así como la modernización y ampliación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria o en las zonas adyacentes a ella, si fuera necesario para la conexión a la red ferroviaria transeuropea;
- d) la mejora de los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a aumentar la seguridad física y operativa, la eficiencia y la sostenibilidad;
- e) la introducción y promoción de las nuevas tecnologías y de la innovación, así como de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono;
- f) la mejora de la resiliencia de las cadenas logísticas y del comercio marítimo internacional, también en relación con la adaptación al cambio climático;
- g) las medidas de reducción del ruido y de eficiencia energética;
- h) la promoción de buques sin emisiones y de bajas emisiones que realicen y operen conexiones de transporte marítimo de corta distancia, y el desarrollo de medidas de mejora del comportamiento medioambiental del transporte marítimo para optimizar las escalas portuarias y las cadenas de suministro de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes, como la utilización de mecanismos de ecoincentivos;

- i) acciones relacionadas con la promoción de otras acciones que aporten mayor beneficio y de conexiones de transporte marítimo de corta distancia en el marco del Espacio Marítimo Europeo, incluida la promoción de un mejor acceso a las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares y periféricas;
- j) la promoción del transporte por transbordador sin emisiones y de bajas emisiones como modo sostenible de transporte de pasajeros;
- k) acciones encaminadas a aumentar el porcentaje de mercancías, también por lo que respecta a los enlaces de transporte marítimo de corta distancia, con transferencias del transporte por carretera y aéreo al transporte marítimo o por vías navegables interiores y al transporte ferroviario, con el fin de reducir los costes externos negativos, como las emisiones y la congestión, y
- l) la mejora del acceso a las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares y periféricas.

SECCIÓN 4

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 29

Componentes de la infraestructura

1. Las infraestructuras de transporte por carretera se compondrán en particular de los siguientes elementos:
 - a) carreteras, incluido lo siguiente:
 - i) puentes,
 - ii) túneles,

- iii) intersecciones,
 - iv) cruces,
 - v) enlaces,
 - vi) arcenes, y
 - vii) infraestructuras que atenúen el impacto en el medio ambiente, incluidas soluciones para la protección de la fauna o de mitigación del ruido;
- b) equipos asociados, incluidos los sistemas de pesaje en movimiento;
 - c) infraestructuras digitales y sistemas de TIC para el transporte;
 - d) rutas de acceso a terminales multimodales de transporte de mercancías;
 - e) conexiones entre las terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos de la red transeuropea de transporte;
 - f) terminales de autobuses;
 - g) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos, y
 - h) zonas de estacionamiento y de descanso, incluidas zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.

2. Las carreteras a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), del presente artículo y se especifican en los mapas que figuran en el anexo I son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos y comunican con otros modos de transporte.
3. Entre los equipos asociados a las carreteras a que se refiere el apartado 1, letra b), podrán figurar en particular los de gestión del tráfico, información y orientación vial, cobro de peajes o tasas por utilización, seguridad, reducción del impacto negativo sobre el medio ambiente, repostaje o recarga de vehículos con sistemas alternativos de propulsión, y zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.

Artículo 30

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) la seguridad de las infraestructuras de transporte por carretera esté garantizada y supervisada y, llegado el caso, se mejore de conformidad con la Directiva 2008/96/CE;
 - b) las carreteras se diseñen, se construyan o se mejoren, y se mantengan, con niveles elevados de calidad y de seguridad;
 - c) las carreteras se diseñen, se construyan o se mejoren, y se mantengan, con un nivel elevado de protección medioambiental que incluya, si procede, medidas de reducción del ruido y la recogida, el tratamiento y la liberación de escorrentías;

- d) los túneles de carretera de longitud superior a 500 m sean conformes con la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵²;
- e) cuando proceda, se garantice la interoperabilidad de los sistemas de cobro de peajes de conformidad con la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/204 de la Comisión⁵⁴ y el Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión⁵⁵;
- f) cuando proceda, los peajes o tasas por utilización se perciban de conformidad con la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁶;
- g) todo sistema de transporte inteligente en infraestructuras de transporte por carretera cumpla lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE y se implante de manera coherente con los actos delegados adoptados en virtud de dicha Directiva, y

⁵² Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

⁵³ Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

⁵⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/204 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a las obligaciones detalladas de los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje, el contenido mínimo de la declaración de dominio del Servicio Europeo de Telepeaje, las interfaces electrónicas, los requisitos de los componentes de interoperabilidad y por el que se deroga la Decisión 2009/750/CE (DO L 43 de 17.2.2020, p. 49).

⁵⁵ Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados (DO L 43 de 17.2.2020, p. 41).

⁵⁶ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

h) se implanten infraestructuras para los combustibles alternativos en la red de carreteras de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1804.

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, las carreteras a que se refiere el artículo 29, apartado 1, letra a), de la red global cumplan los requisitos siguientes:

- a) que las carreteras hayan sido diseñadas, construidas o mejoradas especialmente para la circulación automovilística;
- b) que dispongan de zonas de descanso a una distancia máxima de 100 km entre sí, que ofrezcan plazas de estacionamiento suficientes y seguras e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa, y
- c) que tenga instalados sistemas de pesaje en movimiento cada 300 km de media en la red del Estado miembro.

A efectos del párrafo primero, letra c), al instalar sistemas de pesaje en movimiento, los Estados miembros podrán centrarse en los tramos de carretera con una elevada intensidad de tráfico de mercancías. Los sistemas de pesaje en movimiento permitirán determinar qué vehículos y conjuntos de vehículos pueden haber superado los pesos máximos autorizados establecidos en la Directiva 96/53/CE.

3. Los Estados miembros velarán por la implantación o la utilización de los medios para detectar incidentes o circunstancias relacionados con la seguridad, así como por la recopilación de los datos pertinentes sobre el tráfico por carretera, con el fin de proporcionar información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, tal como se define en el Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión⁵⁷:
- a) para las infraestructuras existentes de la red global, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, y
 - b) para las nuevas infraestructuras de la red global, a más tardar el 31 de diciembre de 2050 o, en caso de que el tramo de carretera se finalice antes, a más tardar en la fecha de finalización.
4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el apartado 2 con respecto a carreteras en las que la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente, teniendo también en cuenta que las infraestructuras en cuestión están sujetas a evaluaciones de impacto, auditorías e inspecciones de seguridad vial y, en caso necesario, a medidas correctoras de conformidad con la Directiva 2008/96/CE. Las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

⁵⁷ Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario (DO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 31

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica y la red básica ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viarias de la red básica y la red básica ampliada cumplan lo dispuesto en el artículo 30, apartado 1.
2. Los Estados miembros velarán por que las carreteras a que se refiere el artículo 29, apartado 1, letra a), cumplan los siguientes requisitos a más tardar el 31 de diciembre de 2030, para las infraestructuras viarias de la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040, para las infraestructuras viarias de la red básica ampliada:
 - a) que las carreteras hayan sido diseñadas, construidas o mejoradas especialmente para la circulación automovilística;
 - b) que las carreteras dispongan, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de calzadas distintas para los dos sentidos de circulación, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o por otros medios que garanticen un nivel de seguridad equivalente, y
 - c) que las carreteras no presenten pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones.

3. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viarias de las redes básica y básica ampliada cumplan a más tardar el 31 de diciembre de 2040 los siguientes requisitos:
 - a) disponer de zonas de descanso en las carreteras de la red básica y la red básica ampliada a una distancia máxima de 60 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de estacionamiento seguras e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa, y
 - b) cumplir los requisitos establecidos en el artículo 30, apartado 2, letra c).
4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, se desarrollen zonas de estacionamiento seguras y protegidas a lo largo de las carreteras de la red básica y de la red básica ampliada, o dentro de una distancia de conducción de 3 km desde la salida más próxima de una carretera de la red transeuropea, con una distancia media máxima de 150 km entre dos zonas de este tipo, que proporcionen suficientes plazas de estacionamiento para vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006. Los Estados miembros podrán centrarse en los tramos de carretera con una elevada intensidad de tráfico de mercancías.
5. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viarias cumplan los requisitos establecidos en el artículo 30, apartado 3:
 - a) para las infraestructuras existentes de la red básica, a más tardar el 31 de diciembre de 2025 y para las infraestructuras existentes de la red básica ampliada, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, y

b) para las nuevas infraestructuras de la red global, a más tardar el 31 de diciembre de 2030 y para las nuevas infraestructuras de la red básica ampliada, a más tardar el 31 de diciembre de 2040 o, en caso de que el tramo de carretera se finalice antes, a más tardar en la fecha de finalización.

6. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en los apartados 2, 3 y 4 con respecto a carreteras en las que la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente, teniendo también en cuenta que las infraestructuras en cuestión están sujetas a evaluaciones de impacto, auditorías e inspecciones de seguridad vial y, en caso necesario, a medidas correctoras de conformidad con la Directiva 2008/96/CE. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud los dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes de los Estados miembros vecinos de que se trate.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 32

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras viarias

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras viarias, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

- a) la mejora y promoción de la seguridad vial, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables y de los usuarios de la vía pública en toda su diversidad, en particular de las personas con movilidad reducida;

- b) la mitigación de la congestión en las carreteras existentes, en particular mediante una gestión inteligente del tráfico, incluidas las tasas por congestión dinámicas o los peajes que varíen en función de la hora del día, de la semana o de la temporada;
- c) la mejora de los procesos de digitalización y automatización, la introducción de tecnologías innovadoras para mejorar el control del cumplimiento del marco jurídico de la Unión en materia de transporte por carretera, incluidas las herramientas de garantía de cumplimiento inteligentes y automatizadas, y las infraestructuras de comunicación;
- d) al construir o mejorar las infraestructuras viarias, garantizar la continuidad y accesibilidad de las vías peatonales y ciclistas con el fin de promover los modos de transporte activos y mejorar, cuando proceda, las infraestructuras de movilidad activa, y
- e) el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas que proporcionen suficientes plazas de estacionamiento para los vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 sobre la red global.

SECCIÓN 5

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 33

Componentes de la infraestructura

1. Las infraestructuras de transporte aéreo se compondrán en particular de los elementos siguientes:
 - a) espacio aéreo, rutas y vías aéreas;
 - b) aeropuertos, incluidas las infraestructuras y los equipos necesarios para las operaciones de tierra y de transporte dentro de la zona aeroportuaria y los vertipuertos;
 - c) conexiones entre los aeropuertos y los demás modos de la red transeuropea de transporte;
 - d) sistemas GTA/SNA y equipos asociados, incluidos los equipos espaciales;
 - e) infraestructuras relacionadas con los combustibles alternativos y el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas;
 - f) infraestructuras para la producción *in situ* de combustibles alternativos, la mejora de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones climáticas, medioambientales y sonoras de los aeropuertos o de las operaciones aeroportuarias conexas, como los servicios de asistencia en tierra, las operaciones de aeronaves y el transporte de viajeros en tierra;

- g) infraestructuras utilizadas para la recogida separada de residuos, la prevención de residuos y las actividades en el ámbito de la economía circular, y
- h) centros espaciales.

2. Para formar parte de la red global, un aeropuerto cumplirá al menos una de las siguientes condiciones:

- a) en cuanto a los aeropuertos de mercancías, el volumen total anual de tráfico de mercancías será de al menos un 0,2 % del volumen total anual de mercancías de todos los aeropuertos de la Unión;
- b) en cuanto a los aeropuertos de pasajeros, el volumen anual total de tráfico de pasajeros será de al menos un 0,1 % del volumen total anual de pasajeros de todos los aeropuertos de la Unión, excepto si el aeropuerto en cuestión está situado fuera de un radio de 100 km desde el aeropuerto más cercano de la red global, o fuera de un radio de 200 km si la región en que esté situado dispone de una línea de ferrocarril de alta velocidad.

El volumen total anual de pasajeros y el volumen total anual de mercancías se basarán en la última media trienal disponible, según las estadísticas publicadas por Eurostat.

Artículo 34

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica y la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a doce millones estén conectados a la red ferroviaria transeuropea, incluida la red ferroviaria de alta velocidad cuando sea posible, al objeto de ofrecer servicios de larga distancia a más tardar el 31 de diciembre de 2040, a menos que existan limitaciones geográficas o físicas de peso que impidan tal conexión;
 - b) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a cuatro millones e inferior a doce millones estén conectados a la red ferroviaria transeuropea o, cuando el aeropuerto esté situado en un nodo urbano de la red ferroviaria transeuropea o en sus proximidades, a dicho nodo urbano, por ferrocarril, metro, metro ligero, tranvía, teleférico o, excepcionalmente, otras soluciones de transporte público de cero emisiones, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, a menos que existan limitaciones geográficas o físicas de peso que impidan tal conexión;
 - c) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;

- d) las normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita, tal y como fueron adoptadas por la Unión de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸, se apliquen a las infraestructuras de transporte aéreo;
- e) las infraestructuras de gestión del tránsito aéreo permitan la puesta en marcha del cielo único europeo, de conformidad con los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (UE) 2018/1139, de las operaciones de transporte aéreo, con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación, de las normas de ejecución y de las especificaciones de la Unión;
- f) se implanten infraestructuras para los combustibles alternativos en los aeropuertos de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1804, y
- g) los aeropuertos de la red básica y la red global con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a cuatro millones proporcionen infraestructuras para el suministro de aire preacondicionado a las aeronaves estacionadas en puestos de estacionamiento de contacto de aeronaves utilizados para operaciones de transporte comercial a más tardar el 31 de diciembre de 2030, en el caso de los aeropuertos de la red básica, y el 31 de diciembre de 2040 en el caso de los aeropuertos de la red global.

⁵⁸ Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

El volumen total anual de pasajeros a que se refieren las letras a), b) y g) del párrafo primero se basará en la última media trienal disponible el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], sobre la base de las estadísticas publicadas por Eurostat.

2. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a), b) y g), por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de inexistencia de un sistema ferroviario en el territorio, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 35

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte aéreo, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13, se tendrán en cuenta los siguientes elementos:

- a) aumentar la eficiencia energética y operativa de los aeropuertos;
- b) apoyar la puesta en marcha del cielo único europeo y de los sistemas interoperables, en particular los desarrollados por el proyecto SESAR de conformidad con el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo, incluidos los destinados a garantizar la plena y segura integración de los nuevos vehículos aéreos, tripulados y no tripulados;
- c) mejorar los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a aumentar la seguridad física y operativa;

- d) mejorar las interconexiones multimodales entre aeropuertos e infraestructuras de otros modos de transporte, así como entre aeropuertos y nodos urbanos, cuando proceda;
- e) mejorar la sostenibilidad y mitigar las repercusiones climáticas, medioambientales y sonoras, en particular mediante la introducción de nuevas tecnologías e innovación, combustibles alternativos, aeronaves sin emisiones y de bajas emisiones e infraestructuras sin emisiones y de bajas emisiones de carbono y otras infraestructuras para combustibles alternativos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2023/1804, así como combustibles que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹;
- f) conectar los aeropuertos de la red global y de la red básica con un volumen anual total de tráfico de pasajeros inferior a cuatro millones a la red y, cuando proceda, a los nodos urbanos correspondientes, tal como se establece en el anexo II, por ferrocarril, metro, metro ligero, tranvía, teleférico o, excepcionalmente, otras soluciones de transporte público de cero emisiones, y
- g) disponer de infraestructuras que suministren aire preacondicionado a las aeronaves estacionadas en puestos de estacionamiento remotos y en los puestos de estacionamiento de contacto en los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen anual total de tráfico de pasajeros inferior a cuatro millones de pasajeros.

⁵⁹ Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

SECCIÓN 6
INFRAESTRUCTURAS PARA TERMINALES MULTIMODALES
DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Artículo 36

Determinación de las terminales multimodales de transporte de mercancías

1. Las terminales multimodales de transporte de mercancías de la red transeuropea de transporte son las terminales que están abiertas a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y:
 - a) situadas en los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II, o adyacentes a estos;
 - b) situadas en los puertos interiores de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II, o adyacentes a estos;
 - c) situadas en los aeropuertos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II, o
 - d) clasificadas como terminales ferrocarril-carretera o terminales en vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte enumeradas en el anexo II.

2. Los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar que exista suficiente capacidad de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a la red transeuropea de transporte, teniendo en cuenta los flujos de tráfico actuales y futuros, en particular los flujos que den servicio a nodos urbanos, centros industriales, puertos y centros logísticos.
3. A más tardar el ... [tres años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros llevarán a cabo un análisis prospectivo y de mercado sobre las terminales multimodales de transporte de mercancías situadas en su territorio. Este análisis deberá, como mínimo:
 - a) examinar los flujos de tráfico de mercancías actuales y futuros por modo de transporte;
 - b) determinar las terminales multimodales de transporte de mercancías de la red transeuropea de transporte que existen en su territorio y evaluar la necesidad de nuevas terminales multimodales de transporte de mercancías o de capacidad adicional de transbordo en las terminales existentes, y
 - c) analizar cómo garantizar una distribución adecuada de las terminales multimodales de transporte de mercancías con una capacidad de transbordo adecuada para satisfacer las necesidades señaladas en la letra b), para lo cual se tendrán en cuenta las terminales situadas en las zonas fronterizas de los Estados miembros vecinos.

Los Estados miembros consultarán a los cargadores, a los operadores de transporte y logísticos y a otras partes interesadas pertinentes que operen en su territorio. Tendrán en cuenta los resultados de la consulta en su análisis.

Los Estados miembros notificarán sin demora a la Comisión los resultados del análisis.

4. Cuando el análisis a que se refiere el apartado 3 determine que son necesarias nuevas terminales multimodales de transporte de mercancías o una mayor capacidad de transbordo en las terminales existentes, los Estados miembros elaborarán un plan de acción para el desarrollo de una red de terminales multimodales de transporte de mercancías, que incluya los lugares en los que se hayan observado tales necesidades.

El plan de acción se notificará a la Comisión a más tardar a los doce meses de haber finalizado el análisis a que se refiere el apartado 3.

Sobre la base de dicho plan de acción, los Estados miembros notificarán a la Comisión una lista de las terminales ferrocarril-carretera y de las terminales en vías navegables interiores que propongan añadir a los anexos I y II.

5. Para formar parte de la red transeuropea de transporte y figurar en la lista del anexo II, una terminal ferrocarril-carretera o una terminal en vías navegables interiores deberá cumplir al menos una de las condiciones siguientes:
- a) que su transbordo anual de mercancías sea, en el caso de la carga general, superior a 800 000 toneladas o, en el caso de la carga a granel, superior al 0,1 % del volumen total anual correspondiente de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión;
 - b) que sea la principal terminal ferrocarril-carretera designada por el Estado miembro para una región NUTS 2, en la que no haya ninguna terminal ferrocarril-carretera que cumpla lo dispuesto en la letra a) en esa región NUTS 2;
 - c) que el Estado miembro proponga que se añada a los anexos I y II conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del presente artículo.

Artículo 37
Componentes de la infraestructura

Las terminales multimodales de transporte de mercancías comprenderán, en particular lo siguiente:

- a) infraestructuras que interconecten los diferentes modos de transporte dentro de una zona terminal y sus inmediaciones;
- b) equipos tales como grúas, transportadores u otros dispositivos de transbordo para mover mercancías de un modo de transporte a otro y para el posicionamiento y almacenamiento de mercancías;
- c) zonas específicas, como la zona de puertas de acceso y salida, la zona de almacenamiento temporal y de espera, la zona de transbordo y los carriles de conducción o carga;
- d) sistemas de TIC para el transporte pertinentes para la eficiencia de las operaciones en la terminal, como los que facilitan la planificación de la capacidad de infraestructura, las operaciones de transporte, las conexiones entre los modos y el transbordo, y
- e) infraestructuras para los combustibles alternativos.

Artículo 38

Requisitos de las infraestructuras de transporte

1. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que todas las terminales multimodales de transporte de mercancías, que estén abiertas a todos los operadores y usuarios de manera no discriminatoria y que apliquen tarifas transparentes y no discriminatorias en los puertos marítimos y puertos interiores enumerados en el anexo II y en todas las terminales ferrocarril-carretera y terminales en vías navegables interiores especificadas en los mapas que figuran en el anexo I y enumeradas en el anexo II, cumplan los requisitos siguientes:
 - a) estar conectadas al menos a dos modos de transporte disponibles en la zona;
 - b) estar equipadas a más tardar el 31 de diciembre de 2030, en el interior de la terminal o dentro de una distancia de 3 km desde la terminal, con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 52, del Reglamento (UE) 2023/1804, dedicada al servicio de los vehículos pesados, y, cuando proceda, una estación de repostaje tal como se define en el artículo 2, punto 59, de dicho Reglamento, utilizada para el hidrógeno y dedicada al servicio de los vehículos pesados, y
 - c) estar equipadas con herramientas digitales para facilitar, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - i) la eficiencia de las operaciones en la terminal, que pueden incluir fotopuertas, sistemas de operación de la terminal, registro digital de entrada o salida del conductor, cámaras u otros sensores en equipos de transbordo, así como sistemas de cámaras en los laterales de las vías, y

- ii) el flujo de información dentro de la terminal y entre los modos de transporte en toda la cadena logística y la terminal, con capacidad para intercambiar información con sistemas abiertos e interoperables.

2. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que a más tardar el 31 de diciembre de 2030, aquellas terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el apartado 1 que estén conectadas a la red ferroviaria y que realicen transbordo vertical, tengan suficiente capacidad de transbordo y sean capaces de gestionar los siguientes tipos de unidades de carga intermodales movibles: contenedor, caja móvil o semirremolque.
3. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el apartado 1, que estén conectadas a la red ferroviaria básica o a la red ferroviaria básica ampliada sean capaces de acoger trenes de 740 m de longitud sin manipulación o, si esto no es económicamente viable, que se adopten las medidas adecuadas para mejorar la eficiencia operativa y acoger trenes de 740 m de longitud a más tardar el 31 de diciembre de 2040.

El presente apartado no se aplicará a las terminales multimodales de transporte de mercancías que solo estén conectadas a redes ferroviarias aisladas.

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones con respecto a los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, en particular cuando la terminal esté situada en zonas con espacio restringido, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero.

La Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero. Si la Comisión considera que la información facilitada es insuficiente, podrá pedir al Estado miembro que la complete en el plazo de treinta días naturales a partir de la recepción de dicha información adicional.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud en virtud del párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros de que se trate hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de cuatro meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información, según cuál sea la fecha posterior. A falta de una decisión expresa de la Comisión dentro de tales plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones concedidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 39

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte multimodal

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte multimodal, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) facilitar las interconexiones entre los diferentes modos de transporte;
- b) eliminar los principales obstáculos técnicos y administrativos al transporte multimodal, por ejemplo mediante la aplicación de la IETM;
- c) desarrollar una transmisión fluida de información que permita los servicios de transporte en todo el sistema transeuropeo de transporte;
- d) facilitar la interoperabilidad para el intercambio de datos, el acceso a los datos y su reutilización dentro de los modos de transporte y entre ellos;
- e) promover, cuando proceda, que los apartaderos y las terminales multimodales de transporte de mercancías de la red transeuropea de transporte permitan el manejo de trenes de 740 m sin ninguna manipulación;

- f) ampliar y electrificar los apartaderos de salida y llegada, ajustar los sistemas de señalización y mejorar la configuración de la vía;
- g) promover, si procede, el cambio de los apartaderos al ancho de vía estándar nominal europeo de 1 435 mm, y
- h) promover infraestructuras de transporte multimodal que faciliten un cambio modal efectivo hacia modos de transporte sostenibles.

SECCIÓN 7

NODOS URBANOS

Artículo 40

Componentes de los nodos urbanos

1. Un nodo urbano comprenderá, en particular:
 - a) las infraestructuras de transporte en el nodo urbano que formen parte de la red transeuropea de transporte, incluidas las circunvalaciones, y
 - b) puntos de acceso a la red transeuropea de transporte abiertos a todos los operadores y usuarios de manera no discriminatoria, en particular puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobuses y terminales multimodales de transporte de mercancías.

2. Las ciudades situadas en el centro de cada nodo urbano de la red transeuropea de transporte figuran en el anexo II. Para formar parte de la red transeuropea de transporte y figurar en la lista del anexo II, un nodo urbano deberá tener una población de al menos 100 000 habitantes o, cuando no exista ningún nodo urbano en una región NUTS 2, ser el nodo principal de esa región NUTS 2.

Artículo 41

Requisitos de los nodos urbanos

1. Al desarrollar la red transeuropea de transporte en los nodos urbanos, a fin de garantizar el funcionamiento efectivo de toda la red sin cuellos de botella, los Estados miembros velarán por:
 - a) la disponibilidad de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1804;
 - b) a más tardar el 31 de diciembre de 2027:
 - i) la adopción y seguimiento de un PMUS para cada nodo urbano que incluya, entre otras cosas, medidas para integrar los diferentes modos de transporte y transitar a una movilidad sostenible, promover una movilidad eficiente sin emisiones y de bajas emisiones, incluida la logística urbana, reducir la contaminación atmosférica y acústica y, cuando proceda, evaluar la accesibilidad del transporte para los usuarios, y

- ii) la recopilación y presentación a la Comisión de datos sobre movilidad urbana por nodo urbano, en los ámbitos de la sostenibilidad, la seguridad y la accesibilidad, con arreglo a los indicadores y la metodología a que se refiere el apartado 2;
- c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, el desarrollo de nodos multimodales de pasajeros para facilitar las conexiones de primer y último kilómetro, incluida la facilitación del acceso a la infraestructura de transporte público y a la movilidad activa, y que estén equipados con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 52, del Reglamento (UE) 2023/1804 dedicada al servicio de autobuses y autocares; Los Estados miembros también estudiarán el desarrollo en dichos nodos de una estación de repostaje, tal como se define en el artículo 2, punto 59, de dicho Reglamento, utilizada para el hidrógeno, dedicada al servicio de autobuses y autocares, y
- d) a más tardar el 31 de diciembre de 2040, el desarrollo, sujeto a un análisis coste-beneficio socioeconómico, de al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías, si dicha terminal no existe aún, que permita una capacidad de transbordo suficiente dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones.

Una terminal multimodal de transporte de mercancías podrá dar servicio a varios nodos urbanos y estar situada en el propio nodo urbano o en sus inmediaciones. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

2. Al adoptar y seguir los PMUS, las autoridades locales, en cooperación con las autoridades nacionales, cuando proceda, harán todo lo posible por garantizar que los PMUS estén en consonancia con las directrices del anexo V, teniendo en cuenta asimismo los flujos transeuropeos de transporte de larga distancia.

A más tardar el ... [un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto de ejecución:

- a) por el que se definan, en un número limitado, los indicadores que deban utilizarse para la recopilación de datos prevista en el apartado 1, letra b), del presente artículo;
- b) por el que se establezca una metodología para la recogida y presentación de datos de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, y
- c) en el que se especifiquen los plazos individuales para la presentación de dichos datos.

Dichos plazos se fijarán entre tres y cinco años.

El acto de ejecución se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros y sus autoridades regionales y locales y, al hacerlo, se tendrán en cuenta la disponibilidad y accesibilidad de los datos a escala local, así como los planes de movilidad urbana existentes.

Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.

3. Asimismo la Comisión establecerá, a más tardar el ... [un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], una interfaz de internet que permita a las autoridades competentes presentar los PMUS y los indicadores a que se refiere el apartado 1, letra b), y que permita a los Estados miembros garantizar que se hayan presentado los PMUS y los indicadores.
4. A más tardar el ... [un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, designarán un punto de contacto nacional para los PMUS y establecerán un programa nacional de PMUS con el fin de ayudar a los nodos urbanos a adoptar y aplicar los PMUS a que se refiere el apartado 1, letra b), inciso i), del presente artículo.

Artículo 42

Prioridades adicionales para los nodos urbanos

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con nodos urbanos, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) unas conexiones de primer y último kilómetro entre y hacia los puntos de acceso a la red transeuropea de transporte mencionados en el artículo 40, apartado 1, letra b), con el fin de aumentar el rendimiento de la red transeuropea de transporte, como metros o tranvías;

- b) una interconexión fluida entre las infraestructuras de la red transeuropea de transporte y las infraestructuras de transporte regional y local sostenible, que podrá incluir:
 - i) para los pasajeros, la capacidad de acceder a la información, reservar, pagar sus viajes y recuperar sus billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal, a fin de permitir itinerarios optimizados para los vehículos con vistas a mejorar la gestión de los flujos de tráfico y la seguridad vial y a reducir la congestión y la contaminación atmosférica, y
 - ii) en el caso del transporte de mercancías, instalaciones logísticas urbanas que mejoren la consolidación de las entregas en las zonas urbanas, como los microcentros y los centros logísticos del ciclo, en particular los relacionados con las infraestructuras de transporte ferroviario y acuático;
- c) una interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras de transporte de viajeros ferroviarias, viarias y, si procede, de vías navegables interiores, aéreas y marítimas, incluida la integración de infraestructuras para modos de transporte activos, especialmente cuando se construyan o mejoren infraestructuras de transporte;
- d) una interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras de transporte de mercancías ferroviarias, viarias y, si procede, de vías navegables interiores, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas;
- e) la mitigación de la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;

- f) la promoción de un transporte y una movilidad eficientes, sin emisiones y de bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas para pasajeros y mercancías;
- g) cuando proceda, el aumento de la cuota modal del transporte público y de los modos activos a través de medidas para orientar principalmente la movilidad de los pasajeros en favor de estos modos, incluidas infraestructuras seguras desde el punto de vista físico y operativo para los modos de transporte activos;
- h) el fomento de un reparto urbano de mercancías eficiente, de bajo nivel de ruido y bajas emisiones de carbono;
- i) cuando proceda, el aumento de la accesibilidad y la conectividad entre zonas urbanas y rurales, y un acceso a un transporte inteligente, sostenible y asequible, y
- j) la adopción de medidas concretas que promuevan una implantación más amplia de herramientas de TIC y sistemas de transporte inteligentes, con acceso abierto a todos los operadores, para permitir itinerarios optimizados para los vehículos con vistas a mejorar la gestión de los flujos de tráfico, reducir la congestión y la contaminación atmosférica y mejorar la seguridad vial, así como la información en tiempo real sobre la disponibilidad de infraestructura para los combustibles alternativos.

Capítulo IV

Disposiciones para un transporte inteligente y resiliente

Artículo 43

Sistemas de TIC para el transporte.

1. Los sistemas de TIC para el transporte deberán hacer posible la gestión de la capacidad y del tráfico, así como el intercambio de información dentro de los modos de transporte y entre ellos para las operaciones de transporte multimodal y los servicios de valor añadido relacionados con el transporte, las mejoras de la resiliencia, la seguridad física y operativa, la congestión, el rendimiento operativo, el comportamiento medioambiental y los procedimientos administrativos simplificados. Los sistemas de TIC para el transporte también facilitarán la conexión fluida entre la infraestructura y los activos móviles.
2. Se implantarán los siguientes sistemas de TIC para el transporte en toda la Unión, de conformidad con las disposiciones específicas establecidas en el Derecho de la Unión y dentro de los límites de estas, a fin de garantizar la presencia de un conjunto de capacidades básicas interoperables en todos los Estados miembros:
 - a) para el ferrocarril: el ERTMS, las aplicaciones telemáticas para los servicios de transporte de mercancías y viajeros a que se refiere la especificación técnica de interoperabilidad, en particular los resultados de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo;
 - b) para las vías navegables interiores: los SIF;

- c) para el transporte por carretera: los STI;
- d) para el transporte marítimo: para la gestión del tráfico marítimo, los servicios VTMS y para el intercambio de información, el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSW);
- e) para el transporte aéreo: los sistemas GTA/SNA, en particular los resultantes del proyecto SESAR, y
- f) para el transporte multimodal: la IETM.

3. Los Estados miembros también podrán promover otros sistemas de TIC para el transporte, cuando proceda, de manera coordinada y armonizada en la red transeuropea de transporte. Estos podrán incluir mejoras de la digitalización para los ferrocarriles, la promoción del espacio de datos sobre movilidad de la Unión y marcos que faciliten el intercambio de datos entre empresas, cuando así lo establezca la Unión, para la transparencia y optimización de la cadena de suministro, así como una infraestructura de TIC adecuada que permita una aplicación inteligente basada en el intercambio de datos en tiempo real entre los operadores económicos y las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables, también durante el movimiento de los vehículos.

Artículo 44

Servicios de transporte de mercancías sostenible

Los Estados miembros promoverán proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red transeuropea de transporte y contribuyan también a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros efectos socioeconómicos y medioambientales negativos para el medio ambiente, como la contaminación atmosférica y acústica, encaminados a:

- a) mejorar el uso sostenible de las infraestructuras de transporte, incluida su gestión eficiente;
- b) fomentar la implantación de servicios de transporte innovadores, incluidas las conexiones de transporte marítimo de corta distancia en el marco del Espacio Marítimo Europeo, los sistemas de TIC para el transporte y el desarrollo de la infraestructura auxiliar necesaria para alcanzar los objetivos principalmente medioambientales y de seguridad de esos servicios;
- c) facilitar las operaciones de los servicios de transporte multimodal, también los correspondientes flujos de información necesarios, y mejorar la cooperación de los participantes en la cadena logística, incluidos los cargadores, operadores, proveedores de servicios y sus clientes;
- d) estimular la eficiencia en el uso de los recursos y un funcionamiento sin emisiones y de bajas emisiones, en particular en los ámbitos de las tecnologías, las operaciones, la tracción, conducción y propulsión de vehículos, los sistemas y la planificación de operaciones, o

- e) mejorar las conexiones a las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como las zonas con baja densidad de población, mediante la promoción de servicios regulares y frecuentes.

Artículo 45

Nuevas tecnologías e innovación

Para que la red transeuropea de transporte se mantenga al día con los avances tecnológicos innovadores y las implantaciones, los Estados miembros y la Comisión promoverán de manera coordinada proyectos de interés común destinados, en particular, a:

- a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, trenes, buques y aeronaves sin emisiones y de bajas emisiones propulsados por combustibles alternativos y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles;
- b) promover tecnologías emergentes sostenibles para mejorar y facilitar el transporte y la movilidad de pasajeros y mercancías;
- c) mejorar la descarbonización de todos los modos de transporte estimulando la eficiencia energética, introduciendo soluciones sin emisiones y de bajas emisiones propulsadas por combustibles alternativos, y proporcionar la infraestructura correspondiente, en la medida de lo posible a través de sinergias con la red transeuropea de energía;

- d) apoyar la adopción y la implantación de nuevas tecnologías digitales, en particular promover el intercambio de datos y las infraestructuras de conectividad con una cobertura ininterrumpida en toda la red para garantizar el máximo nivel y rendimiento de la infraestructura digital y alcanzar niveles superiores de automatización, haciendo particular hincapié en el sector ferroviario;
- e) mejorar la seguridad y sostenibilidad de la circulación de personas y del transporte de mercancías;
- f) mejorar el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, por ejemplo mediante el desarrollo de servicios digitales de movilidad multimodal, como el desarrollo de soluciones de movilidad como servicio;
- g) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y comprensible relativa a las interconexiones, a la interoperabilidad y a la multimodalidad y acerca de los efectos para el medio ambiente de sus elecciones en materia de transporte;
- h) fomentar medidas de reducción de externalidades negativas tales como la congestión, los perjuicios para la salud y la contaminación de cualquier tipo, incluidos el ruido y las emisiones;
- i) introducir tecnologías de seguridad;
- j) mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente a las perturbaciones y el cambio climático, mediante la mejora y el diseño de infraestructuras, así como soluciones digitales y ciberseguras destinadas a la protección de la red en el contexto de catástrofes naturales y desastres antropogénicos, y

- k) seguir avanzando en el desarrollo y la implantación de sistemas de TIC y nuevas tecnologías para el transporte entre modos de transporte y dentro de estos.

A efectos del párrafo primero, letra b), la infraestructura de transporte correspondiente podrá:

- i) incluir el acceso a la red, los gasoductos y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía,
- ii) tener en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura, en particular la recarga inteligente y bidireccional,
- iii) incluir sistemas de TIC para el transporte,
- iv) servir como centro de energía al servicio de diferentes modos de transporte, a fin de conectar la producción local de energía limpia con las aplicaciones de movilidad sin emisiones, y
- v) contribuir a la implantación de otras tecnologías que aceleren la descarbonización de la economía.

Artículo 46
Resiliencia de las infraestructuras

1. Cuando se planifiquen y ejecuten proyectos de interés común, los Estados miembros harán todos los esfuerzos adecuados para mejorar la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático, los peligros naturales, las amenazas híbridas, los desastres antropogénicos, los accidentes y las interrupciones operativas, así como las perturbaciones intencionadas que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. En particular, se prestará atención a:
 - a) las interdependencias, conexiones y efectos en cascada con otras redes, como las redes de telecomunicaciones y de electricidad;
 - b) la seguridad física y operativa y el rendimiento en presencia de múltiples peligros;
 - c) la calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, atendiendo especialmente a las condiciones medioambientales y a las futuras condiciones climáticas previstas;
 - d) la protección civil debe reaccionar ante las perturbaciones, en particular las que afecten el transporte de mercancías peligrosas, y
 - e) la ciberseguridad y resiliencia de las infraestructuras, atendiendo especialmente a las infraestructuras transfronterizas.

2. Los proyectos de interés común para los que deba realizarse una evaluación de impacto medioambiental de conformidad con la Directiva 2011/92/UE estarán sujetos a medidas de protección frente al cambio climático. Las medidas de protección frente al cambio climático se acometerán teniendo en cuenta las mejores prácticas y orientaciones más recientes disponibles para garantizar que las infraestructuras de transporte sean resilientes a los efectos adversos del cambio climático, mediante una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, también a través de las medidas de adaptación pertinentes, y mediante la integración de los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero en el análisis de coste-beneficio. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros actos jurídicos de la Unión, este requisito no es aplicable a los proyectos para los cuales el proceso de contratación pública de la evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. A más tardar el ... [dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento], la Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros interesados, llevará a cabo una evaluación de la resiliencia y la vulnerabilidad de la red básica ante las consecuencias del cambio climático sobre cuya base podrá elaborar y hacer públicas las mejores prácticas sobre posibles medidas de adaptación para garantizar la resiliencia de la red.

Artículo 47

Riesgos para la seguridad o el orden público

1. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar que la infraestructura de la red transeuropea de transporte esté protegida frente a riesgos para la seguridad o el orden público mediante una evaluación de los posibles riesgos para la seguridad o el orden público derivados de la participación o de las contribuciones de una empresa de un tercer país en un proyecto de interés común.
2. Para determinar si la participación o la contribución de una empresa de un tercer país en un proyecto de interés común puede afectar a infraestructuras críticas por motivos de seguridad o de orden público, los Estados miembros podrán considerar sus posibles efectos en, entre otras cosas:
 - a) el suministro de insumos esenciales para la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras, y
 - b) el acceso a información delicada, incluidos los datos personales, o la capacidad de controlar información delicada en conjunción con la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras.

Los Estados miembros también podrán tener en cuenta, en particular, los factores enumerados en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/452.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2019/452, de la responsabilidad exclusiva de cada Estado miembro respecto de su seguridad nacional, tal como se establece en el artículo 4, apartado 2, del TUE, y del derecho de cada Estado miembro de proteger los intereses esenciales de su seguridad, de conformidad con el artículo 346 del TFUE, cuando un Estado miembro considere que la participación o la contribución de una empresa de un tercer país en un proyecto de interés común puede afectar a infraestructuras de la red transeuropea de transporte por motivos de seguridad o de orden público, informará a la Comisión de todas las medidas adecuadas adoptadas para mitigar tal riesgo.
4. El presente artículo no se aplicará a la participación o contribución en un proyecto de interés común de una persona física, en particular de aquella que preste servicios en una empresa de un tercer país durante un período de tiempo determinado para otra persona y bajo su dirección, a cambio de los cuales reciba una remuneración.

Artículo 48
Movilidad militar

1. Cuando se construyan o mejoren infraestructuras en aquellas partes de la red transeuropea de transporte que se solapen con la red de transporte militar identificada en las «Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE», aprobadas por el Consejo el 26 de junio de 2023 y el 23 de octubre de 2023, y en cualquier documento aprobado posteriormente en el que se revisen esos requisitos, los Estados miembros considerarán la necesidad, pertinencia y viabilidad de ir más allá de los requisitos establecidos en el capítulo III del presente Reglamento, a efectos de tener en cuenta el peso, el tamaño o la escala del transporte militar de tropas y materiales.
2. A más tardar el ... [un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y teniendo en cuenta los requisitos constitucionales de los Estados miembros, la Comisión realizará un estudio para determinar las posibilidades de desplazamientos a gran escala notificados con poca antelación en toda la Unión, incluida la movilidad militar. En el curso de la elaboración del estudio, la Comisión consultará a los Estados miembros.

Artículo 49

Mantenimiento y ciclo de vida del proyecto

Sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en lo que respecta a la planificación, financiación y gestión del mantenimiento de las infraestructuras y del principio presupuestario de anualidad, cuando proceda, los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar:

- a) que las infraestructuras de la red transeuropea de transporte se mantengan de manera tal que ofrezcan, durante su vida útil, un elevado nivel de servicio y seguridad adaptado al flujo de tráfico, y que se tengan en cuenta en la fase de planificación, construcción o mejora las necesidades de mantenimiento preventivo, la mejora de su resiliencia y los costes estimados a lo largo de la vida útil de las infraestructuras;
- b) la planificación del mantenimiento a largo plazo de las infraestructuras de las carreteras y, cuando proceda, de las vías navegables interiores, y
- c) la coherencia entre las necesidades de mantenimiento y renovación en el caso de las infraestructuras ferroviarias relacionadas con el desarrollo de la red transeuropea de transporte y la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE y el acuerdo contractual a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2012/34/UE.

Artículo 50

Accesibilidad para todos los usuarios

Las infraestructuras transeuropeas de transporte permitirán una movilidad fluida y accesibilidad para todos los usuarios, en particular:

- a) las personas en situaciones de pobreza de transporte o vulnerabilidad, en particular las personas con discapacidad o movilidad reducida, y
- b) las personas que viven en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como en zonas con baja densidad de población.

Capítulo V

Ejecución de los instrumentos de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

Artículo 51

El instrumento de los corredores europeos de transporte y prioridades horizontales

1. Los corredores europeos de transporte son un instrumento para facilitar la implantación coordinada de las partes de la red básica y de la red ampliada de la red transeuropea de transporte y tienen por objeto, en particular, mejorar los enlaces transfronterizos, completar los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella dentro de la Unión y, cuando proceda, mejorar las conexiones con la red transeuropea de transporte de los países vecinos.
2. A fin de conseguir un transporte multimodal eficiente en el uso de los recursos y contribuir a la cohesión a través de la mejora de la cooperación territorial, los corredores europeos de transporte se centrarán en lo siguiente:
 - a) la integración modal, con vistas, en particular, a reforzar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, especialmente el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia;

- b) interoperabilidad y continuidad de la red;
 - c) el desarrollo coordinado de la infraestructura para todos los modos de transporte, en particular en los tramos transfronterizos, especialmente con vistas a desarrollar un sistema de transporte ferroviario de mercancías interoperable, así como una red ferroviaria eficaz de pasajeros de larga distancia, también de alta velocidad, en toda la Unión, también con vistas a garantizar una integración eficiente y sostenible de las infraestructuras fluviales y marítimas con otros modos de transporte;
 - d) el apoyo al desarrollo coordinado e integrado y la implantación de soluciones innovadoras para la digitalización y la interoperabilidad del transporte, y
 - e) la promoción de la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
3. Los corredores europeos de transporte permitirán a los Estados miembros adoptar un enfoque coordinado y sincronizado con respecto a la inversión en infraestructuras.
4. El ERTMS y el Espacio Marítimo Europeo son las dos prioridades horizontales para la puesta en marcha de la red transeuropea de transporte. Los instrumentos establecidos de conformidad con el presente capítulo facilitarán la implantación oportuna del ERTMS y la integración de la infraestructura y los servicios de transporte marítimo en la red transeuropea de transporte.

Artículo 52

Coordinación de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. A fin de facilitar la implantación coordinada de los corredores europeos de transporte, del ERTMS y del Espacio Marítimo Europeo, la Comisión, de acuerdo con los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo y al Consejo y, cuando proceda, a los países vecinos que forman parte de los corredores europeos de transporte, designará un coordinador europeo para cada corredor y para cada prioridad horizontal.
2. El coordinador europeo será elegido, en particular, atendiendo a su conocimiento de las cuestiones relativas al transporte, a la financiación o a la evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos, así como a su experiencia en la formulación de políticas de la Unión. El coordinador europeo será seleccionado para un mandato máximo de cuatro años, que será renovable. El mandato del coordinador europeo se referirá a la implantación de un corredor único o de una prioridad horizontal.
3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en los apartados 5, 6 y 7.
4. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión, que proporcionará la asistencia de secretaría necesaria.

5. Los coordinadores europeos deberán:

- a) apoyar la implantación coordinada del corredor europeo de transporte o de la prioridad horizontal de que se trate;
- b) elaborar un plan de trabajo junto con los Estados miembros afectados y, cuando proceda, en consulta con los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, supervisar su ejecución de conformidad con el artículo 54;
- c) consultar al foro del corredor o al foro consultivo en lo que concierne a las prioridades horizontales, en relación con dicho plan de trabajo y su aplicación, respectivamente, e informar de forma periódica al foro sobre la ejecución del plan de trabajo;
- d) informar a los Estados miembros, a los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, al Parlamento Europeo y a la Comisión y, si procede, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor europeo de transporte o prioridad horizontal sobre toda dificultad encontrada, en particular cuando suponga un obstáculo para el desarrollo de un corredor o una prioridad horizontal, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas, y

- e) presentar un informe anual de situación al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a los Estados miembros afectados sobre los avances realizados en la implantación de los corredores europeos de transporte y las prioridades horizontales; dicho informe anual de situación se centrará en los progresos realizados en relación con las prioridades e inversiones clave, describirá la naturaleza de los problemas encontrados a la hora de ejecutarlas y sugerirá posibles soluciones.

6. Sin perjuicio de las competencias del gobierno del transporte ferroviario de mercancías en virtud del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y de las competencias de los Estados miembros en materia de gestión y financiación de las infraestructuras, los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte cooperarán estrechamente con los Estados miembros afectados y el gobierno del transporte ferroviario para:

- a) ayudar a determinar las prioridades y las necesidades de inversión para el transporte ferroviario de mercancías en las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte, teniendo en cuenta los beneficios aportados a la red transeuropea de transporte y las fechas generales de finalización establecidas en el presente Reglamento, y
- b) supervisar el funcionamiento de los servicios de transporte ferroviario de mercancías, determinar qué posibles obstáculos existen, como los de carácter técnico, administrativo y operativo, con especial atención a la dimensión transfronteriza, y formular recomendaciones a este respecto, cuando proceda.

7. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:
- a) cooperar estrechamente con los Estados miembros en cuestión para contribuir a determinar las prioridades y las necesidades de inversión para las líneas de transporte ferroviario de viajeros de los corredores europeos de transporte, y
 - b) supervisar el funcionamiento de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, determinar qué posibles obstáculos existen, por ejemplo, de carácter técnico, administrativo y operativo, atendiendo especialmente a la dimensión transfronteriza, y formular recomendaciones a este respecto, cuando proceda.
8. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte cooperarán estrechamente con los Estados miembros afectados para facilitar, cuando proceda, los contactos y la coordinación entre los representantes del sector marítimo y de las vías navegables interiores con vistas a aumentar sus sinergias.
9. De conformidad con el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, la Comisión consultará al coordinador europeo cuando examine las solicitudes de financiación de la Unión en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para los corredores europeos de transporte o las prioridades horizontales, como parte de las competencias del coordinador europeo, a fin de garantizar la coherencia y el avance de cada corredor o prioridad horizontal, teniendo en cuenta al mismo tiempo la conectividad de la red. El coordinador europeo comprobará si los proyectos propuestos por los Estados miembros o por países vecinos, en su caso, para la cofinanciación del MCE son coherentes con las prioridades del plan de trabajo a que se refiere el apartado 5, letra b), del presente artículo.

10. En caso de que el coordinador europeo no logre desempeñar su cargo de manera satisfactoria y conforme a los requisitos del presente artículo, la Comisión podrá destituirlo de dicho cargo en todo momento, previa consulta a los Estados miembros interesados. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de su decisión y designará un nuevo coordinador europeo de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1.

Artículo 53

Gobierno de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. Para cada corredor europeo de transporte y cada prioridad horizontal, el coordinador europeo correspondiente contará, para el desempeño de sus funciones relativas al plan de trabajo y a su ejecución, con la asistencia de una secretaría y un foro consultivo, el foro del corredor y el foro consultivo para la prioridad horizontal, respectivamente.
2. El coordinador europeo creará oficialmente y presidirá el foro del corredor. Los Estados miembros afectados acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor europeo de transporte, garantizarán que el gobierno del transporte ferroviario de mercancías esté representado y facilitarán la representación de otros administradores de infraestructuras pertinentes, como las autoridades y el gobierno de los puertos marítimos e interiores.
3. La Comisión consultará a los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte sobre la pertenencia al foro del corredor de sus partes del corredor europeo de transporte.

4. Con el acuerdo de los Estados miembros en cuestión, el coordinador europeo podrá crear y presidir grupos de trabajo sobre los corredores cuya labor se centrará en:
- a) la interoperabilidad y la implantación de nuevas tecnologías e infraestructuras;
 - b) el desarrollo y la ejecución coordinados de los proyectos de infraestructura en tramos transfronterizos;
 - c) los servicios transfronterizos de transporte de viajeros por ferrocarril;
 - d) los cuellos de botella operativos;
 - e) los nodos urbanos;
 - f) la cooperación con terceros países, y
 - g) otros asuntos que se consideren necesarios.

Cuando proceda, el coordinador europeo cooperará y se coordinará con el gobierno del transporte ferroviario de mercancías en lo relativo a las actividades de los grupos de trabajo para evitar cualquier duplicación del trabajo.

5. El coordinador europeo creará y presidirá el foro consultivo para la prioridad horizontal. Los Estados miembros afectados y, cuando proceda y de acuerdo con los Estados miembros afectados, los representantes de los países vecinos afectados y de los sectores pertinentes podrán participar en el Foro Consultivo para la prioridad horizontal. Cada Estado miembro designará a un representante nacional responsable que participe en la coordinación de la implantación del ERTMS en ese Estado miembro para asistir al foro consultivo del ERTMS. El coordinador europeo también podrá crear grupos de trabajo *ad hoc*.
6. Los Estados miembros afectados cooperarán con el coordinador europeo, participarán en el foro del corredor y en el foro consultivo de la prioridad horizontal y facilitarán al coordinador europeo la información necesaria para llevar a cabo las tareas establecidas en el presente artículo, en particular la información sobre el desarrollo de los corredores en los planes y programas nacionales pertinentes que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte.

7. El coordinador europeo podrá consultar a las autoridades regionales y locales, a los administradores de infraestructuras, a los operadores de transporte, en particular a aquellos que sean miembros del gobierno del transporte ferroviario de mercancías, a la industria de suministro, a los usuarios del transporte y a las partes interesadas pertinentes en relación con el plan de trabajo y su ejecución. Del mismo modo, por lo que se refiere a la ejecución de proyectos de interés común que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2021/1187, también podrá consultarse a las autoridades designadas, tal como se definen en el artículo 2, punto 6, de dicha Directiva. Además, el coordinador europeo responsable del ERTMS cooperará estrechamente con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea creada por el Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁰ y con la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, y el coordinador europeo para el espacio marítimo europeo cooperará estrechamente con la Agencia Europea de Seguridad Marítima creada por el Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹.

⁶⁰ Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

⁶¹ Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

Artículo 54

Plan de trabajo del coordinador europeo

1. Cada coordinador europeo de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales elaborará, a más tardar el ... [dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, a continuación, cada cuatro años, un plan de trabajo que ofrezca un análisis detallado sobre el estado de implantación del corredor o de la prioridad horizontal bajo su responsabilidad y sobre el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, así como sobre las prioridades para su futuro desarrollo.
2. El plan de trabajo se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros afectados y, cuando proceda, con los países vecinos que formen parte del corredor europeo de transporte, y en consulta con el foro del corredor y el gobierno del transporte ferroviario de mercancías, o con el foro consultivo de la prioridad horizontal. El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros afectados. Se consultará a los países vecinos que formen parte de un corredor europeo. La Comisión remitirá el plan de trabajo al Parlamento Europeo y al Consejo, a título informativo.

Al elaborar el plan de trabajo, el coordinador europeo tendrá en cuenta el plan de implantación a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

3. El plan de trabajo del corredor europeo de transporte proporcionará un análisis detallado del estado de implantación del corredor de que se trate, que incluya, en particular:
- a) una descripción de las características del corredor, en particular de los tramos transfronterizos;
 - b) un análisis del estado de cumplimiento del corredor con respecto a los requisitos de infraestructura de transporte del presente Reglamento y de los avances conseguidos, incluidos los posibles retrasos;
 - c) una determinación de los enlaces pendientes y los cuellos de botella que dificulten el desarrollo del corredor, prestando especial atención a los tramos transfronterizos;
 - d) un análisis de las inversiones necesarias, incluidas las diferentes fuentes de financiación comprometidas o previstas, o ambas cosas, para la ejecución de los proyectos necesarios para el desarrollo y la finalización del corredor, en particular de los tramos transfronterizos;
 - e) una descripción de las posibles soluciones para abordar las necesidades de inversión y los cuellos de botella, en particular para las líneas de pasajeros y de mercancías y los enlaces del corredor, con el objetivo de cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento;

- f) un plan, que podrá incluir hitos intermedios indicativos, para la eliminación de las barreras físicas, técnicas, digitales, operativas y administrativas entre modos de transporte y dentro de ellos y para la mejora de un transporte multimodal eficiente y accesible, prestando especial atención al ferrocarril y a sus tramos transfronterizos y a los enlaces nacionales pendientes.

En lo relativo al análisis de las inversiones y la elaboración del plan, el coordinador europeo deberá:

- i) tener en cuenta los planes y programas nacionales a que se refiere el artículo 60, apartado 1, del presente Reglamento,
- ii) cooperar con la comisión ejecutiva y el consejo de administración del corredor en consonancia con el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 en los aspectos relacionados con el transporte ferroviario de mercancías,
- iii) tener en cuenta los elementos pertinentes para el corredor del análisis, los planes de acción elaborados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 36, apartado 4, del presente Reglamento y la lista a que se refiere el artículo 18, letra b), del Reglamento (UE) n.º 913/2010 para los aspectos relacionados con las terminales multimodales de transporte de mercancías,

- iv) tener en cuenta los resultados de la supervisión realizada de conformidad con el artículo 52, apartado 7, letra b), para el aspecto relacionado con los servicios de transporte de viajeros, y
- v) tener en cuenta las recomendaciones del Tribunal de Cuentas Europeo y el trabajo de las autoridades designadas, tal como se establece en la Directiva (UE) 2021/1187;
- g) los resultados de la supervisión del funcionamiento del tráfico de mercancías por ferrocarril realizado por el gobierno del transporte ferroviario de mercancías de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y la lista de objetivos, metas y medidas de los corredores definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, como medio para cumplir las prioridades operativas del artículo 19 del presente Reglamento;
- h) una determinación de las medidas en los nodos urbanos, en cooperación con los Estados miembros afectados, las autoridades locales pertinentes y los puntos de contacto nacionales para los PMUS, que puedan contribuir al funcionamiento efectivo del transporte de mercancías y viajeros en el corredor y a la consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte, manteniendo al mismo tiempo la coherencia con los PMUS correspondientes;
- i) una determinación, en cooperación con los Estados miembros afectados, de las prioridades para el desarrollo del corredor;

- j) un análisis de los posibles efectos del cambio climático en las infraestructuras y, llegado el caso, medidas propuestas para aumentar la resistencia frente al cambio climático, y
 - k) las medidas que deban adoptarse para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido y, si procede, otras externalidades negativas.
4. El coordinador europeo ofrecerá apoyo a los Estados miembros y, cuando proceda y sea pertinente, a los países vecinos en la aplicación del plan de trabajo, en particular por lo que respecta a:
- a) el establecimiento de prioridades en la planificación nacional, contribuyendo a determinar los problemas de implantación y los cuellos de botella, incluidas las cuestiones operativas, en cada corredor o para cada prioridad horizontal;
 - b) la planificación del proyecto y la inversión, los costes correspondientes y el calendario de ejecución estimado para implantar los corredores europeos de transporte o la prioridad horizontal, y
 - c) el trabajo en el órgano de supervisión o en la instancia rectora similar de una entidad única, si procede, para la coordinación, la construcción o la gestión de proyectos de infraestructura transfronterizos, de conformidad con el artículo 8, apartado 6.

Artículo 55
Actos de ejecución

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, la Comisión, previa aprobación de los Estados miembros interesados de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, adoptará actos de ejecución para la ejecución de cada corredor europeo de transporte que cubra sus principales tramos transfronterizos, así como un número limitado de otros proyectos específicos en tramos nacionales que sean esenciales para el funcionamiento del corredor con el fin de ejecutar los enlaces pendientes o eliminar los principales cuellos de botella. La selección de los proyectos que se incluirán en los actos de ejecución se basará en el análisis acordado con los Estados miembros en el primer plan de trabajo de los coordinadores europeos elaborado de conformidad con el artículo 54 del presente Reglamento. El objetivo de los actos de ejecución será garantizar un establecimiento coherente de prioridades para la planificación de infraestructuras e inversiones mediante la fijación de hitos indicativos y del calendario previsto para la ejecución de los proyectos determinados. Los actos de ejecución se elaborarán en estrecha colaboración con los Estados miembros afectados y se actualizarán cada cuatro años o a petición de dichos Estados miembros.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, y a expensas de la aprobación de los Estados miembros afectados, de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la implantación de tramos transfronterizos o para la aplicación de las prioridades horizontales. Los actos de ejecución se elaborarán en estrecha colaboración con los Estados miembros afectados y se actualizarán cada cuatro años o a petición de dichos Estados miembros.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución para modificar los actos de ejecución a que se refieren los apartados 1 y 2 a fin de tener en cuenta los progresos realizados, los retrasos sufridos o la actualización de los programas nacionales. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.
4. Hasta que se hayan implantado completamente los actos de ejecución a que se refiere el presente artículo y a menos que se estipule lo contrario en dichos actos de ejecución, los Estados miembros afectados presentarán cada dos años a la Comisión un informe sobre los progresos realizados, en el que se indiquen, en particular, los compromisos financieros contraídos en el plan presupuestario nacional. El informe podrá hacer referencia a la información recopilada de conformidad con el artículo 57.

Artículo 56

Cooperación con países vecinos participantes en los corredores europeos de transporte y en las prioridades horizontales

1. El coordinador europeo de un corredor europeo de transporte o de una prioridad horizontal que se extienda a determinados países vecinos estará facultado para cooperar con esos países y para involucrarlos en las actividades pertinentes del corredor, como el foro del corredor o los grupos de trabajo establecidos de conformidad con el artículo 53, apartados 2 y 4, o en el foro consultivo de la prioridad horizontal, cuando proceda.
2. El coordinador europeo también podrá cooperar con organizaciones internacionales para realizar actividades relacionadas con los corredores europeos de transporte o con la prioridad horizontal que se extiendan a países vecinos que sean miembros de dichas organizaciones internacionales.
3. La Unión podrá celebrar acuerdos de alto nivel con los países vecinos afectados con el fin de lograr un enfoque coordinado y sincronizado de la implantación de los corredores europeos de transporte y las prioridades horizontales.

Capítulo VI

Disposiciones generales

Artículo 57

Informes y seguimiento

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera periódica, completa y transparente sobre los avances registrados en la finalización de la red transeuropea de transporte mediante la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad.
2. Esta información incluirá datos técnicos anuales relacionados con los requisitos de las infraestructuras de transporte establecidos en el capítulo III, a menos que tal información ya haya sido recopilada en el ámbito de la red transeuropea de transporte para otras aplicaciones o bases de datos de la Unión.
3. Esta transmisión se efectuará de manera automática a través del sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec). Hasta que la funcionalidad de intercambio automatizado de datos en TENtec esté plenamente operativa, esta transmisión se efectuará cada dos años.

4. Por lo que se refiere a las inversiones relacionadas con proyectos de interés común, los Estados miembros transmitirán los datos financieros cada dos años en forma de datos agregados anuales por modo de transporte y por red (red básica, red básica ampliada y red global).
5. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezca la lista de los elementos de datos técnicos que deban transmitirse en virtud del apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 61, apartado 3.
6. La Comisión velará por que el sistema TENtec sea público y fácilmente accesible, lo que permitirá un intercambio automatizado de datos con los sistemas nacionales y otras aplicaciones y fuentes de datos pertinentes de la Unión. El sistema TENtec contendrá información actualizada y específica para cada proyecto sobre las modalidades y los importes de la cofinanciación de la Unión, así como sobre los progresos de cada proyecto.

La Comisión también velará por que el sistema TENtec no haga pública ninguna información de carácter confidencial ni pueda perjudicar ni tener una influencia indebida en ningún procedimiento de contratación pública de un Estado miembro.
7. La Comisión y los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar la calidad, exhaustividad y coherencia de los datos del sistema de información TENtec. Cooperarán para permitir un intercambio automatizado de datos entre los sistemas y fuentes de datos nacionales y el TENtec.

Artículo 58

Actualización de la red

1. Con sujeción a la aprobación del Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 62 del presente Reglamento por los que se modifiquen sus anexos I y II, a fin de:
 - a) tener en cuenta las modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en el artículo 21, apartado 3, letra a), el artículo 25, apartado 4, letras a) y b), y el artículo 33, apartado 2, y de los umbrales cuantitativos y requisitos cualitativos establecidos en el artículo 25, apartado 4, letra c); a este respecto, la Comisión:
 - i) incluirá en la red global los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la última media trienal de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente, y
 - ii) excluirá de la red global los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85 % del umbral pertinente, excepto en el caso de los puertos marítimos incluidos en la red global para los que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 25, apartado 4, letras d) o e), o a petición del Estado miembro afectado;

- b) incluirá en la red global los puertos interiores, puertos marítimos y aeropuertos de la red global o básica, a petición del Estado miembro afectado, cuando estas infraestructuras hayan adquirido un valor añadido europeo adicional debido a su importancia geoestratégica para la Unión y cuando se demuestre que se cumplen los requisitos de la sección pertinente del capítulo III o, alternativamente, cuando se acredite razonablemente que los plazos pertinentes para el cumplimiento de dichos requisitos se respetarán;
- c) incluirá los nodos urbanos en la red transeuropea de transporte, si se demuestra que cumplen los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2;
- d) excluirá los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte si se demuestra que han dejado de cumplir los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado;
- e) excluirá de la red transeuropea de transporte los nodos urbanos que cumplan los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado, en casos excepcionales y debidamente justificados, con el acuerdo de las autoridades pertinentes del nodo urbano de que se trate;

- f) incluirá en la red transeuropea de transporte las terminales ferrocarril-carretera y las terminales situadas en las vías navegables interiores determinadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 36, apartado 5, excluirá las terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte a petición del Estado miembro afectado, o excluirá las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letras a), b) y c), a petición de los Estados miembros afectados, o
- g) adaptará, sobre la base de la información facilitada por el Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 57, apartado 1, los mapas de las infraestructuras viarias, ferroviarias y de las vías navegables interiores de manera estrictamente limitada, a fin de reflejar los progresos realizados en la finalización de la red; al adaptar esos mapas, la Comisión no realizará ningún cambio de trazado distinto de lo permitido por la decisión de autorización del proyecto pertinente.

Las adaptaciones a que se refiere la letra a) del párrafo primero deberán basarse en las últimas estadísticas disponibles publicadas por Eurostat o, en caso de no disponerse de ellas, por las oficinas nacionales de estadística de los Estados miembros, excluyendo los años afectados por sucesos imprevistos que hayan provocado descensos significativos de los flujos de tráfico.

Cuando se excluyan nodos urbanos de la red transeuropea de transporte, como se indica en el párrafo primero, letra d), a petición del Estado miembro, la solicitud irá acompañada del dictamen de las autoridades competentes del nodo urbano de que se trate.

El ajuste a que se refiere el párrafo primero, letra g), podrá incluir la adaptación del estado de las nuevas construcciones marcadas como líneas punteadas en los mapas de los anexos, incluidas, previa autorización de los Estados miembros vecinos, sus conexiones transfronterizas. El ajuste también podrá incluir la mejora de los tramos transfronterizos, previo consentimiento de los dos Estados miembros afectados.

2. El acto delegado que incluya un nodo urbano en el anexo II con arreglo al apartado 1, letra c), del presente artículo, deberá:
 - a) prorrogar por tres años los plazos establecidos en el artículo 41, apartado 1, letras b) y c), hasta el 31 de diciembre de 2030 y el 31 de diciembre de 2033, respectivamente; y, en el caso de los nodos urbanos incluidos en el anexo II, una vez expirados los plazos establecidos en el artículo 41, apartado 1, letras b) o c), prorrogarlos por tres años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado, y
 - b) prorrogar por cinco años el plazo aplicable para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 41, apartado 1, letra d), hasta el 31 de diciembre de 2045; y, en el caso de los nodos urbanos incluidos en el anexo II, una vez expirado el plazo establecido en el artículo 41, apartado 1, letra d), prorrogarlo por cinco años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado.

3. El acto delegado que incluya una terminal ferrocarril-carretera en los anexos I y II con arreglo al apartado 1, letra f), del presente artículo, deberá:
- a) prorrogar por tres años los plazos establecidos en el artículo 38, apartado 1, letra c), y en el artículo 38, apartado 2, hasta el 31 de diciembre de 2033; y, en el caso de las terminales ferrocarril-carretera incluidas en los anexos I y II, una vez expirados los plazos establecidos en el artículo 38, apartado 1, letra c), y en el artículo 38, apartado 2, prorrogarlos por tres años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado, y
 - b) prorrogar por cinco años el plazo establecido en el artículo 38, apartado 3, hasta el 31 de diciembre de 2045; y, en el caso de las terminales ferrocarril-carretera incluidas en los anexos I y II, una vez expirado el plazo establecido en el artículo 38, apartado 3, prorrogarlo por cinco años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado.
4. Los proyectos de interés común relativos a infraestructuras que se incluyan por primera vez en la red transeuropea de transporte mediante un acto delegado adoptado con arreglo al apartado 1 podrán optar a la ayuda financiera de la Unión en el marco de los instrumentos disponibles para la red transeuropea de transporte a partir de la fecha de entrada en vigor de dicho acto delegado.

Los proyectos de interés común relativos a infraestructuras que hayan sido excluidas de la red transeuropea de transporte dejarán de poder optar a esa ayuda a partir de la fecha de entrada en vigor de los actos delegados adoptados con arreglo al apartado 1. El fin de la posibilidad de optar a la ayuda no afectará a las decisiones de financiación o de concesión de subvenciones adoptadas por la Comisión antes de tal fecha.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 62 del presente Reglamento a fin de modificar su anexo IV con el fin de incluir o adaptar mapas indicativos de las redes de infraestructuras de transporte de los países vecinos. Dichos actos delegados se basarán en acuerdos de alto nivel sobre redes de infraestructuras de transporte entre la Unión y los países vecinos en cuestión.

Artículo 59

Colaboración con partes interesadas públicas y privadas

Los procedimientos nacionales relativos a la participación y consulta de las autoridades regionales y locales y de la sociedad civil afectadas por un proyecto de interés común se cumplirán, en su caso, en la fase de planificación y construcción de los proyectos. En el caso de los proyectos de interés común que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2021/1187, deben respetarse sus requisitos. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas a este respecto, en particular en lo que se refiere a la consulta a las personas en situación de vulnerabilidad y a su inclusión.

Artículo 60

Armonización de los planes nacionales con la política de transportes de la Unión

1. Los Estados miembros velarán por que los planes y programas nacionales que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte sean coherentes con la política de transporte de la Unión y con las prioridades y plazos establecidos en el presente Reglamento. Asimismo tendrán en cuenta, entre otras cosas, las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores pertinentes y las prioridades horizontales para los Estados miembros afectados y, cuando proceda, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 55, apartados 1 y 2.
2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión los proyectos de los planes o programas nacionales pertinentes que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte o un resumen de ellos, así como cualquier modificación de calado de dichos proyectos o programas, lo antes posible tras la organización de una consulta pública al respecto.

La Comisión podrá emitir un dictamen sobre la coherencia de los proyectos de planes y programas nacionales con las prioridades establecidas en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores europeos de transporte correspondientes y las prioridades horizontales, y con las establecidas en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 55, apartados 1 y 2. El dictamen no afectará a la validez de los planes y programas nacionales ni impedirá su adopción y aplicación.

Además, los Estados miembros facilitarán a la Comisión los planes o programas nacionales definitivos una vez adoptados.

Artículo 61
Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. A efectos del artículo 23, apartado 3, párrafo segundo, del presente Reglamento, la Comisión estará asistida por el comité establecido en virtud del artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo⁶².
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

⁶² Directiva 91/672/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior (DO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

Artículo 62
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 11, apartado 3, y en el artículo 58, apartados 1 y 5, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco 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.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 11, apartado 3, y el artículo 58, apartados 1 y 5, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 11, apartado 3, o del artículo 58, apartados 1 y 5, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 63

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, si ha lugar, y con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la implantación de la red básica y evaluará, en particular, si cumple los requisitos del presente Reglamento.

El examen tendrá en cuenta el informe anual de situación y los planes de trabajo elaborados por los coordinadores europeos de conformidad con el artículo 52, apartado 5, letra e), y el artículo 54, apartado 1, respectivamente, así como los planes y programas nacionales a que se refiere el artículo 60, apartado 1.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, si ha lugar, y con la ayuda de los coordinadores europeos, revisará la implantación de la red básica ampliada y de la red global y evaluará:
 - a) la conformidad con el presente Reglamento;
 - b) los avances en la aplicación del presente Reglamento, incluidos los posibles retrasos;
 - c) los cambios en los flujos de transporte de viajeros y mercancías;
 - d) la evolución de las inversiones en infraestructuras de transporte nacionales, y
 - e) la necesidad de modificar el presente Reglamento.

La evaluación también tendrá en cuenta las repercusiones de la evolución de los patrones de tráfico y las novedades pertinentes de los planes de inversión en infraestructuras.

3. Al proceder a esta revisión, la Comisión evaluará si la red básica ampliada y la red global establecidas en el presente Reglamento pueden cumplir lo dispuesto en los capítulos II, III y IV en los plazos que finalizan el 31 de diciembre de 2040 y el 31 de diciembre de 2050, según proceda, teniendo en cuenta la situación económica y presupuestaria de la Unión y de cada uno de los Estados miembros. La Comisión evaluará asimismo, en consulta con los Estados miembros, si deben modificarse la red básica ampliada y la red global para tener en cuenta la evolución de los flujos del transporte y la planificación nacional de las inversiones.

Artículo 64

Retrasos en la finalización de la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. De producirse un retraso importante en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, la red básica ampliada y la red global con respecto al plazo previsto inicialmente en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 55, la Comisión podrá pedir al Estado o Estados miembros afectados que le comuniquen los motivos del retraso. El Estado miembro o los Estados miembros comunicarán dichos motivos en un plazo de tres meses a partir de la solicitud. En función de la respuesta obtenida, la Comisión consultará al Estado o Estados miembros afectados a fin de resolver el problema que haya ocasionado el retraso.
2. En caso de que el tramo retrasado afecte a un corredor europeo de transporte, el coordinador europeo intervendrá con vistas a apoyar a los Estados miembros en la resolución del problema.

3. Sin perjuicio del procedimiento establecido en el artículo 258 del TFUE y del artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, la Comisión, tras examinar las razones aducidas por el Estado o Estados miembros afectados de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, en caso de que el retraso importante en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, de la red básica ampliada o de la red global sea imputable al Estado o a Estados miembros sin justificación suficiente, podrá ofrecer a los Estados miembros afectados recomendaciones no vinculantes con el fin de eliminar ese retraso o impedir o reducir nuevos retrasos.

Artículo 65

Exenciones

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular todo requisito de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas a las terminales multimodales de transporte de mercancías, no se aplicarán a Chipre, a Malta ni a las regiones insulares y ultraperiféricas mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio. Las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y protegido no se aplicarán a Chipre, a Malta ni a las regiones insulares y ultraperiféricas.

Las disposiciones relativas al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm para el ferrocarril que figuran en el artículo 17 no se aplicarán a Irlanda ni a las regiones insulares y ultraperiféricas.

Artículo 66
Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1153

El anexo del Reglamento (UE) 2021/1153 se modifica de conformidad con el anexo VI del presente Reglamento.

Artículo 67
Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 913/2010

El Reglamento (UE) n.º 913/2010 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento dispone normas para la organización, gobierno y gestión de corredores ferroviarios internacionales de transporte ferroviario de mercancías competitivo, con vistas al desarrollo de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Asimismo, establece normas para la organización, gestión y planificación indicativa de las inversiones en relación con los corredores de mercancías.
2. El presente Reglamento se aplicará al gobierno, la gestión y la utilización de las infraestructuras ferroviarias incluidas en los corredores de mercancías, sin perjuicio de las responsabilidades que incumben a los Estados miembros en materia de planificación y financiación de dichas infraestructuras.».

2) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 2

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único*.
2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, se entenderá por:
 - a) “corredor de mercancías”, las líneas ferroviarias de transporte de mercancías del corredor europeo de transporte especificadas en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/...⁺ del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte** y en el anexo III de dicho Reglamento, incluidos la infraestructura ferroviaria y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes de conformidad con la Directiva 2012/34/UE;
 - b) “plan de implantación”, el documento en el que se presentan los medios, la estrategia y las medidas que las partes en cuestión se proponen aplicar y que son necesarios y suficientes para organizar y gestionar el corredor de mercancías;

⁺ DO: insértese el número y la fecha del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

- c) “terminal”, la instalación situada en el corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga o descarga de los trenes de mercancías, así como para la integración de los servicios de transporte ferroviario de mercancías con los servicios por carretera, marítimos, fluviales y aéreos, para la formación o modificación de la composición de los trenes de mercancías; y, cuando sea necesario, para la realización de trámites fronterizos en las fronteras con terceros países europeos;
- d) “coordinador europeo”, el coordinador a que se refiere el artículo 52 del Reglamento (UE) .../...⁺⁺.

* DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

** DO L ...».

- 3) El título del capítulo II se sustituye por el texto siguiente:

«ORGANIZACIÓN Y GOBIERNO DE LOS CORREDORES DE MERCANCÍAS».

⁺⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

- 4) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Organización y gobierno de los corredores de mercancías

1. Los Estados miembros y los administradores de infraestructuras responsables del corredor de mercancías que forme parte de dicho corredor europeo de transporte ajustarán el gobierno del corredor de mercancías a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] o, en caso de modificación del trazado de un corredor europeo de transporte de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) 2024/...⁺, en un plazo de dieciocho meses a partir de la fecha de dicha modificación. En casos debidamente justificados y previo acuerdo de la Comisión, el plazo podrá ampliarse a veinticuatro meses. La comisión ejecutiva y el consejo de administración del corredor de mercancías adoptarán las medidas necesarias para adaptar la organización y la gestión del corredor de mercancías al nuevo trazado geográfico de conformidad con los artículos 9 a 19 del presente Reglamento.
2. La comisión ejecutiva de un corredor de mercancías podrá decidir abordar los aspectos administrativos, operativos y de interoperabilidad de los servicios ferroviarios internacionales de transporte de viajeros en el corredor. Los artículos 11 y 14 no se aplicarán a estos servicios.».

- 5) Se suprimen los artículos 4 a 7.

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

- «1. Los Estados miembros interesados instituirán, para cada corredor de mercancías, una comisión ejecutiva responsable de definir los objetivos generales del corredor de mercancías, supervisar y adoptar las medidas que disponen expresamente el apartado 7 del presente artículo y los artículos 9 y 11, el artículo 14, apartado 1, y el artículo 22. La comisión ejecutiva estará compuesta por representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados. La comisión ejecutiva evaluará periódicamente la coherencia entre los objetivos generales y los objetivos definidos por el consejo de administración de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c).
2. Para cada corredor de mercancías, los administradores de infraestructuras interesados y, cuando corresponda, los organismos adjudicadores a que hace referencia el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE establecerán un consejo de administración responsable de adoptar las medidas que disponen expresamente los apartados 5, 7, 8 y 9 del presente artículo, los artículos 9 a 12, el artículo 13, apartado 1, el artículo 14, apartados 2, 6 y 9, el artículo 16, apartado 1, el artículo 17, apartado 1, y los artículos 18 y 19 del presente Reglamento. El consejo de administración estará compuesto por representantes de los administradores de infraestructuras.»;

b) se insertan los apartados siguientes:

«2 *bis*. Todo Estado miembro que haya recurrido al artículo 5, apartado 4, antes del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] podrá decidir que, durante un período no superior a diez años a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], el administrador o administradores de infraestructuras responsables de la infraestructura ferroviaria en su territorio no participen en el consejo de administración establecido con arreglo al apartado 2 del presente artículo. El Estado miembro en cuestión notificará sin demora su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros participantes en el corredor de mercancías de que se trate.

En tal caso, el Estado miembro y el administrador de infraestructuras afectados cooperarán con el consejo de administración cuando sea necesario para el ejercicio de las funciones de dicho consejo.

Todo Estado miembro que recurra al párrafo primero del presente apartado podrá decidir, en cualquier momento posterior durante el período de diez años que se menciona en él, que el administrador o administradores de infraestructuras responsables de la infraestructura ferroviaria en su territorio participen en el consejo de administración establecido de conformidad con el apartado 2 del presente artículo. Dicho Estado miembro notificará sin demora su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros participantes en el corredor de mercancías de que se trate.

2 *ter*. Irlanda podrá decidir que los representantes de sus autoridades y el administrador o administradores de infraestructuras responsables de la infraestructura ferroviaria en su territorio no participen en la comisión ejecutiva ni en el consejo de administración establecidos de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo. Irlanda notificará sin demora su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros participantes en el corredor de mercancías de que se trate.

En tal caso, las autoridades y el administrador o administradores de infraestructuras afectados cooperarán con la comisión ejecutiva y el consejo de administración cuando sea necesario para el ejercicio de las funciones de dichos órganos.

Irlanda podrá decidir posteriormente, en cualquier momento, que los representantes de sus autoridades y el administrador o administradores de infraestructuras responsables de la infraestructura ferroviaria en su territorio participen en la comisión ejecutiva o en el consejo de administración establecidos de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo, o en ambos. Dicho Estado miembro notificará sin demora su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros participantes en el corredor de mercancías de que se trate.»;

c) los apartados 4 a 8 se sustituyen por el texto siguiente:

- «4. La comisión ejecutiva adoptará sus decisiones por consenso de los representantes de las autoridades de los Estados miembros afectados que participen en la comisión ejecutiva.
5. El consejo de administración adoptará sus decisiones, incluidas las relativas a su personalidad jurídica, la constitución de su estructura organizativa, sus recursos y su personal, por consenso de los administradores de infraestructuras afectados que participen en el consejo de administración. El consejo de administración podrá ser una entidad jurídica independiente. Podrá estar constituido en forma de agrupación europea de interés económico, en el sentido del Reglamento (CEE) n.º 2137/85 del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativo a la constitución de una agrupación europea de interés económico (AEIE)*.
6. Las responsabilidades de la comisión ejecutiva y del consejo de administración se entenderán sin perjuicio de la independencia de los administradores de infraestructuras según dispone el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE.

7. El consejo de administración creará un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías, incluidos, en caso de ser necesario, los puertos marítimos y de vías navegables interiores. Ese grupo consultivo podrá emitir dictámenes sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales. Dicho grupo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos esos dictámenes. En caso de discrepancia entre el consejo de administración y el grupo consultivo, este podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva. La comisión ejecutiva informará al coordinador europeo afectado, actuará como mediadora y emitirá a su debido tiempo un dictamen sobre la cuestión. El coordinador europeo afectado también podrá emitir un dictamen sobre la cuestión a su debido tiempo. No obstante, la decisión final será adoptada por el consejo de administración.

8. El consejo de administración constituirá otro grupo consultivo, compuesto por las empresas ferroviarias interesadas en utilizar el corredor de mercancías. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias para estas empresas. Dicho grupo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos esos dictámenes. En caso de discrepancia entre el consejo de administración y el grupo consultivo, este podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva. La comisión ejecutiva informará al coordinador europeo y a los organismos reguladores a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE afectados por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva actuará como mediadora y emitirá a su debido tiempo un dictamen sobre la cuestión. El coordinador europeo afectado también podrá emitir un dictamen sobre la cuestión a su debido tiempo. La decisión final será adoptada por el consejo de administración.

* DO L 199 de 31.7.1985, p. 1.»;

d) se añade el apartado siguiente:

«10. La comisión ejecutiva y el consejo de administración cooperarán con el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías para apoyar el desarrollo del tráfico ferroviario de mercancías en todo el corredor.».

7) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Medidas para el desarrollo del corredor de mercancías

1. El consejo de administración elaborará y publicará un plan de implantación a más tardar seis meses antes de que el corredor de mercancías sea operativo. El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre el proyecto de plan de implantación. El consejo de administración presentará el plan de implantación a la comisión ejecutiva para su aprobación.

Dicho plan constará de:

- a) una descripción de las características del corredor de mercancías, incluidos los cuellos de botella, y el programa de las medidas necesarias para mejorar su organización y su gestión;
- b) los elementos esenciales del estudio a que se refiere el apartado 3;

- c) los objetivos fijados para los corredores de mercancías, en particular en cuanto a su funcionamiento, expresado en términos de calidad de servicio y capacidad del corredor conforme al artículo 19 del presente Reglamento y, si ha lugar, metas cuantitativas o cualitativas relacionadas con dichos objetivos. Los objetivos y las metas tendrán en cuenta las prioridades establecidas en el artículo 19 del Reglamento (UE) .../...⁺;
- d) las medidas de aplicación de los artículos 12 a 19 y las medidas para mejorar el funcionamiento del corredor de mercancías, sobre la base de los resultados de la evaluación a que se refiere el artículo 19, apartado 3, con vistas a alcanzar los objetivos y metas mencionados en la letra c) del presente apartado;
- e) las opiniones y la evaluación de los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre el desarrollo del corredor;
- f) un resumen de la cooperación y de los resultados de la consulta a que se refiere el artículo 11, incluidos los dictámenes de los grupos consultivos a que se refiere el artículo 8, apartados 7 y 8, y un resumen de las respuestas de otras partes interesadas.

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

Al elaborar el plan de ejecución, el consejo de administración tendrá en cuenta los objetivos y medidas incluidos en el plan de trabajo del coordinador europeo a que se refiere el artículo 54 del Reglamento (UE) .../...⁺. El plan de implantación incluirá una referencia a los elementos del plan de trabajo que sean pertinentes para el tráfico ferroviario de mercancías en todo el corredor.

El consejo de administración revisará y ajustará periódicamente los objetivos a que se refiere la letra c) del presente apartado y las medidas a que se refiere la letra d) del presente apartado, sobre la base de la evaluación a que se refiere el artículo 19, apartado 3, previa consulta a los grupos consultivos a que se refiere el artículo 8, apartados 7 y 8, y al coordinador europeo.

2. El consejo de administración revisará periódicamente, al menos cada cuatro años, el plan de implantación teniendo en cuenta la evolución de su ejecución, el mercado de transporte ferroviario de mercancías en el corredor, y el funcionamiento del corredor medido conforme a los objetivos mencionados en el apartado 1, letra c).
3. El consejo de administración llevará a cabo y actualizará periódicamente un estudio del mercado de transporte que verse sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías y abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros. En el estudio se examinarán también, en caso de ser necesario, los costes y beneficios socioeconómicos que se deriven del desarrollo del corredor de mercancías.

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales, en particular el análisis prospectivo y de mercado de las terminales multimodales de transporte de mercancías, así como los planes de acción de los Estados miembros del corredor de mercancías a que se refiere el artículo 36, apartados 3 y 4, del Reglamento (UE) .../...⁺.
 5. Si ha lugar, el consejo de administración adoptará medidas para cooperar con las administraciones regionales o locales en relación con el plan de implantación.»
- 8) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Planificación de las inversiones

1. La comisión ejecutiva y el consejo de administración de los corredores de mercancías cooperarán con el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías en relación con las necesidades de infraestructura y de inversión derivadas del tráfico ferroviario de mercancías, para apoyar la elaboración del plan de trabajo a que se refiere el artículo 54 del Reglamento (UE) .../...⁺.
2. El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre las necesidades de desarrollo de infraestructuras e inversión. La consulta se basará en una documentación adecuada y actualizada de la planificación de la infraestructura a escala nacional y del corredor. Los dictámenes en materia de inversiones de los grupos consultivos se motivarán mediante una justificación suficiente. La comisión ejecutiva garantizará una coordinación adecuada entre estas actividades de consulta y los mecanismos de coordinación a escala nacional definidos en el artículo 7 *sexies* de la Directiva 2012/34/UE.

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

3. La cooperación y la consulta abordarán, en particular:

- a) las necesidades de capacidad del transporte ferroviario de mercancías pertinentes para la planificación de infraestructuras y de inversión, en particular por lo que respecta a los trenes de mercancías de una longitud no inferior a 740 m, teniendo en cuenta la necesidad de capacidad de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento y cualquier infraestructura declarada congestionada de conformidad con el artículo 47 de la Directiva 2012/34/UE;
- b) los requisitos de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte correspondientes al transporte de mercancías por ferrocarril, tal como se definen en los capítulos II y III del Reglamento (UE) .../...⁺;
- c) la necesidad de inversiones específicas para eliminar los cuellos de botella locales, de mejoras en los nodos y en las rutas de acceso ferroviario o de equipos técnicos que mejoren el rendimiento operativo.».

9) Los apartados 3 y 4 del artículo 13 se sustituirán por el texto siguiente:

«3. La ventanilla única adoptará una decisión sobre las solicitudes referentes a las franjas ferroviarias preestablecidas contempladas en el artículo 14, apartado 3, y a la capacidad de reserva contemplada en el artículo 14, apartado 5. Asignará la capacidad en consonancia con las normas en materia de adjudicación de capacidad de la Directiva 2012/34/UE. Informará sin demora de estas solicitudes y de las decisiones adoptadas a los administradores de infraestructuras competentes.

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

4. La ventanilla única trasladará sin demora las solicitudes de capacidad de infraestructura que no puedan atenderse con arreglo al apartado 3 a los administradores de infraestructuras competentes y, en su caso, a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, que resolverán sobre cada solicitud de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 y en el capítulo IV, sección 3, de la mencionada Directiva, y comunicarán las decisiones respectivas a la ventanilla única para su ulterior tramitación.».

10) El artículo 14 se modifica como sigue:

- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La comisión ejecutiva definirá el marco para la adjudicación de la capacidad de infraestructura en el corredor de mercancías, de acuerdo con el artículo 39, de la Directiva 2012/34/UE.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Basándose en la evaluación referida en el apartado 2 del presente artículo, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías definirán y organizarán en común unas franjas ferroviarias internacionales preestablecidas para los trenes de mercancías, según el procedimiento contemplado en el artículo 10 de la Directiva 2012/34/UE, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros. Facilitarán los horarios, la frecuencia, las horas de salida y llegada y los itinerarios apropiados para los servicios de transporte de mercancías, con el fin de que se incremente el transporte de mercancías mediante trenes que circulen por los corredores de mercancías. Estas franjas ferroviarias preestablecidas se publicarán a más tardar tres meses antes del plazo límite de recepción de las solicitudes de capacidad a que se refiere el anexo III de la Directiva 2012/34/UE. Los administradores de infraestructuras de varios corredores de mercancías podrán, si fuera necesario, coordinar franjas ferroviarias internacionales preestablecidas que ofrezcan capacidad en los corredores de mercancías de que se trate.»;

c) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los administradores de infraestructuras, si así lo justifican las necesidades del mercado y la evaluación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, definirán en común la capacidad de reserva para los trenes internacionales de mercancías que circulen por los corredores de mercancías, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros, y mantendrán esta reserva disponible dentro de sus horarios de servicio definitivos, a fin de proporcionar una respuesta rápida y adecuada a las solicitudes de capacidad específicas a que se refiere el artículo 48 de la Directiva 2012/34/UE. Esta capacidad quedará reservada hasta su plazo previsto decidido por el consejo de administración. Este período no podrá exceder de sesenta días.»;

d) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Salvo en casos de fuerza mayor, incluidas las obras urgentes e imprevistas vitales para la seguridad, una franja ferroviaria adjudicada a una operación de transporte de mercancías en virtud del presente artículo no podrá anularse menos de dos meses antes de su horario previsto en el horario de servicio, si el candidato no manifiesta su conformidad con dicha anulación. En tal caso, el administrador de infraestructuras procurará proponer al candidato una franja ferroviaria de calidad y fiabilidad equivalentes, que el candidato podrá aceptar o rechazar. La presente disposición se aplicará sin perjuicio de los derechos que pudiera tener el candidato en el marco de un acuerdo conforme al artículo 44, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE. El candidato siempre podrá remitir el asunto al organismo regulador contemplado en el artículo 20 del presente Reglamento.»;

e) el apartado 10 se sustituye por el texto siguiente:

«10. En los apartados 4 y 9 del presente artículo, las referencias a los administradores de infraestructuras deben entenderse, en su caso, como referencias a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE.».

11) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Candidatos autorizados

No obstante lo dispuesto en el artículo 41, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, además de las empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales constituidas por estas, también otros candidatos, tales como los cargadores, los transitarios y los operadores de transporte combinado, podrán solicitar las franjas ferroviarias internacionales preestablecidas especificadas en el artículo 14, apartado 3, y la capacidad de reserva especificada en el artículo 14, apartado 5. Para utilizar esta franja ferroviaria para el transporte de mercancías en el corredor de mercancías, los mencionados candidatos designarán a una empresa ferroviaria para celebrar un acuerdo con el administrador de las infraestructuras de conformidad con el artículo 28 de la Directiva 2012/34/UE.».

12) En el artículo 17, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cada uno de los administradores de infraestructuras afectados establecerá normas de prioridad para la gestión de los distintos tipos de tráfico existentes en los tramos de los corredores de mercancías que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con los objetivos comunes o las directrices a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, o ambos. Dichas normas de prioridad se publicarán en la declaración sobre la red contemplada en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE.».

13) En el artículo 18, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) toda la información referente al corredor de mercancías que figure en las declaraciones sobre la red elaboradas por las redes nacionales de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE;».

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

«Artículo 19

Calidad del servicio en el corredor de mercancías

1. El consejo de administración del corredor de mercancías fomentará la compatibilidad entre los sistemas de incentivos en todo el corredor de mercancías, de conformidad con el artículo 35 de la Directiva 2012/34/UE.
2. El consejo de administración supervisará la realización de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras a los candidatos en el cumplimiento de sus funciones esenciales, en la medida en que entren en el ámbito de aplicación de los artículos 12 a 18, y de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en el corredor de mercancías. La supervisión del funcionamiento se llevará a cabo en términos cualitativos y cuantitativos, en su caso sobre la base de indicadores de rendimiento relativos a los objetivos y metas del corredor de mercancías definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c). El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, y al coordinador europeo sobre los indicadores de funcionamiento pertinentes.

3. El consejo de administración evaluará los resultados de la supervisión del funcionamiento con respecto a los objetivos y metas definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c), y las prioridades operativas a que se refiere el artículo 19 del Reglamento (UE) .../...⁺.
4. El consejo de administración elaborará y publicará un informe anual en el que se presenten los resultados de las actividades realizadas con arreglo al presente artículo. Asimismo, presentará las opiniones y la evaluación del funcionamiento de los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, en una sección específica del informe. El consejo de administración presentará el informe anual a la comisión ejecutiva para su aprobación.».

15) El artículo 20 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los organismos reguladores contemplados en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE cooperarán para supervisar la competencia en el corredor ferroviario de mercancías. En particular, garantizarán el acceso no discriminatorio al corredor y serán los responsables del recurso previsto en el artículo 56, apartado 1, de la mencionada Directiva. Intercambiarán la información necesaria obtenida de los administradores de infraestructuras y de otras partes pertinentes.»;

⁺ DO: insértese el número del presente Reglamento que figura en el documento PE-CONS 56/24 [2021/0420(COD)].

b) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Todos los representantes de administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 40, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE que participen en el procedimiento garantizarán que se facilite sin demora toda la información necesaria para la tramitación de la reclamación o la investigación mencionadas en el apartado 3 del presente artículo y solicitada por el organismo regulador del Estado miembro en que está situado el representante que participa en el procedimiento. Dicho organismo regulador estará habilitado para trasladar a los organismos reguladores mencionados en el apartado 3 del presente artículo dicha información relativa a la franja ferroviaria internacional de que se trate.».

16) Se suprime el artículo 21.

17) Los artículos 22 y 23 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 22

Seguimiento de la ejecución

La comisión ejecutiva mencionada en el artículo 8, apartado 1, del presente Reglamento presentará a la Comisión cada cuatro años, a partir de la creación de un corredor de mercancías, los resultados del plan de implantación de dicho corredor. La Comisión analizará esos resultados y notificará su análisis al comité contemplado en el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE.

Artículo 23

Presentación de informes

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y presentará un informe al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo por primera vez el 10 de noviembre de 2015 a más tardar y posteriormente cada cuatro años.».

- 18) Se suprime el anexo.

Artículo 68

Derogación

El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 queda derogado con efectos a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

Las referencias al Reglamento (UE) n.º 1315/2013 derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

Artículo 69
Entrada en vigor

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

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

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I	Mapas de la red global, la red básica ampliada y la red básica
ANEXO II	Lista de nodos de la Red Transeuropea de Transporte
ANEXO III	Trazado de los corredores europeos de transporte
ANEXO IV	Mapas indicativos de la red transeuropea de transporte ampliada a determinados terceros países
ANEXO V	Orientaciones para la planificación de la movilidad urbana sostenible aplicables a los nodos urbano
ANEXO VI	Modificaciones del reglamento (UE) 2021/1153
ANEXO VII	Tabla de correspondencias

(No se reproducen los anexos por razones técnicas. Para acceder al contenido, consulte el enlace <https://www.europarl.europa.eu/tent/es>)