



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 6 de diciembre de 2022
(OR. en)

15664/22

**Expediente interinstitucional:
2021/0420(COD)**

**TRANS 772
CODEC 1934**

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	15058/22 + Addenda
N.º doc. Ción.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Asunto:	Propuesta de 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 - Orientación general

Adjunto se remite a las delegaciones el texto de la orientación general alcanzada por el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía sobre la propuesta de referencia en su sesión del 5 de diciembre de 2022.

La orientación general también incluye los anexos que figuran en las adendas del documento ST 15058/22, que se mantienen inalterados.

2021/0420(COD)

Propuesta de

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

(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,

Prevía 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 ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ DO C [...].

² DO C [...].

- (1) La Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo»³, de diciembre de 2019, establece un objetivo de neutralidad climática que debe alcanzar la Unión de aquí a 2050, así como un objetivo claro de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990. Dichos objetivos se fijan como una 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 se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al tiempo que persigue un objetivo de contaminación cero⁵.
- (3) La Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁶ establece hitos para mostrar el camino del sistema de transporte europeo 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; que el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumenten su cuota de mercado en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050; que el tráfico en ferrocarril de alta velocidad se duplique de aquí a 2030 y se triplique de aquí a 2050; que de aquí a 2030 haya por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación, y que de aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados sean de emisión cero; que los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km sean neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión; y que de aquí a 2030 haya por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa.

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final].

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).

⁵ Comunicación de la Comisión «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo» de 12 de mayo de 2021, COM(2021)400 final.

⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final.

- (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, ofrezcan alternativas sostenibles ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal y ofrezcan los incentivos adecuados para impulsar la transición, en particular garantizando una transición justa, en consonancia con los objetivos presentados en la Recomendación (UE) [...] del Consejo, de 16 de junio de 2022, para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática⁷.
- (5) La planificación, el desarrollo y la explotación 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 pasajeros y mercancías sea fluido en toda la Unión. 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 escasamente pobladas. El desarrollo de la red transeuropea de transporte también debe permitir una movilidad sin fisuras, segura y sostenible de bienes 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 que faltan en y entre los Estados miembros y, cuando proceda, los países vecinos, teniendo presentes las negociaciones en curso con países candidatos y países candidatos potenciales.

⁷ [ST 9107/22], (DO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

- (7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las 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, mediante el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes y mediante medidas con las que se fomente su utilización con un consumo eficiente de recursos. Los proyectos de interés común deben presentar un valor añadido europeo y deben ser económicamente viables. Los proyectos en zonas escasamente pobladas, cuya viabilidad económica podría resultar difícil de demostrar al primar los beneficios de la cohesión social y territorial, deben al menos contribuir positivamente al desarrollo de la red en función de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, teniendo en cuenta las características y las limitaciones específicas de la zona en cuestión.
- (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 los aspectos relativos al turismo, mediante la integración en estructuras de ingeniería civil (por ejemplo, puentes o túneles) de 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 y eficientes 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 que están particularmente afectadas por los efectos negativos del cambio climático.
- (11) Suprimido.

- (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 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 sobre la taxonomía⁸.
- (13) Habida cuenta de la evolución de las necesidades de infraestructuras de la Unión y de los objetivos de descarbonización, 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 con el principio de «no causar un perjuicio significativo», los proyectos de interés común deben evaluarse para garantizar que la política de la RTE-T sea coherente con los objetivos de la política de la Unión en materia de transporte, medio ambiente y clima. Los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos en las que se evalúe, por lo que respecta a los proyectos cuyo proceso de contratación pública para una evaluación de impacto medioambiental no haya comenzado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, si no se ha «causado un perjuicio significativo» sobre la base de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga.

⁸ 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

- (14) Los proyectos de infraestructuras en el marco del Reglamento RTE-T 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 contra el 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 contra el 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 y adaptación al cambio climático en las decisiones de inversión y planificación con cargo al presupuesto de la Unión. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros actos de la UE, 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, el requisito de incorporar medidas de protección contra el 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 los efectos negativos sobre 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.
- (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 europea multimodal e interoperable de alto nivel de calidad, respetando al mismo tiempo los objetivos generales de la Unión en materia de medio ambiente y neutralidad climática: la finalización de una red básica de aquí a 2030, de una red básica ampliada de aquí a 2040 y de la 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 Consejo⁹, 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. La aplicación de los requisitos, en particular los derivados de las normas recientemente introducidas para las infraestructuras ferroviarias, puede requerir importantes inversiones financieras.
- (20) La red transeuropea de transporte debe ser una red de transporte a escala europea 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 escasamente pobladas, 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.

⁹ 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.)

- (21) La red transeuropea de transporte debe estar suficientemente equipada con una infraestructura para los combustibles alternativos a fin de garantizar que apoye eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones, en consonancia con los plazos fijados en el Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos]¹⁰.
- (22) 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.
- (23) La red básica ha sido identificada sobre la base de una metodología de planificación objetiva. Esta metodología ha identificado los nodos urbanos, los puertos y los aeropuertos más importantes, así como los pasos fronterizos. En la medida de lo posible, estos nodos deben estar conectados por vía ferroviaria o por carretera a la red transeuropea de transporte, siempre que sean económicamente viables y factibles. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las islas principales en la red básica.
- (24) 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, que representa los nodos y enlaces estratégicamente más importantes 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.
- (25) 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 los beneficios 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.

¹⁰ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...], relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L [...]).

- (26) 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 limitaciones físicas considerables, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en zonas con alta densidad de población.
- (26 *bis*) Una red aislada a los efectos del presente Reglamento debe entenderse como una red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un ancho de vía distinto del ancho de vía nominal estándar europeo. La imposición de determinadas normas y requisitos del presente Reglamento a estas redes, o a parte de ellas, no se justificaría en términos de rentabilidad debido a las características específicas de estas redes, resultantes de su separación de otras redes con un ancho de vía distinto. Por consiguiente, no se deben aplicar a estas redes ciertas normas y requisitos ferroviarios.
- (27) 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, sin fisuras y resiliente, que englobe las antiguas «autopistas del mar». Dicho Espacio debe aplicarse en estrecha cooperación con las estrategias macrorregionales y de las cuencas marítimas europeas, y debe abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte.
- (28) Suprimido.

- (29) Los corredores ferroviarios de mercancías establecidos sobre la base del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ 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 para impulsar unos servicios de transporte sostenibles, eficientes y seguros. Aunque la cooperación ha sido fructífera en muchos aspectos, en algunos casos se han identificado solapamientos de actividades y necesidades para 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 mejorar la racionalización y aumentar la eficacia y las sinergias.

¹¹ 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).

- (30) 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 la explotación del transporte. En consonancia con dicho objetivo, se anima a la Comisión a adoptar una propuesta, cuando proceda, para revisar de manera oportuna la normativa sobre la asignación de la capacidad de transporte ferroviario de mercancías que figura actualmente en el Reglamento (UE) n.º 913/2010 con el objetivo de garantizar el correcto funcionamiento del transporte de mercancías en los corredores. Los corredores europeos de transporte deben convertirse en el instrumento para desarrollar flujos de transporte de mercancías y pasajeros sostenibles y multimodales en Europa, así como para desarrollar infraestructuras interoperables de alta calidad y alto rendimiento operativo. Como tales, también deben ser la herramienta para materializar la visión de crear una red ferroviaria altamente competitiva en toda la Unión.
- (30 *bis*) Con el fin de garantizar una alta calidad de los servicios, deben aplicarse nuevos requisitos operativos para los corredores ferroviarios de mercancías. En particular, los Estados miembros deben 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 ferroviario de mercancías lleguen 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 que, en particular, obliga a realizar inspecciones a los pasajeros de los trenes y a los empleados de los ferrocarriles de los trenes de pasajeros y de mercancías que cruzan las fronteras exteriores, y cuando las inspecciones a los trenes realizadas en aplicación de dicho Reglamento no permitan respetar este límite. Los cambios del ancho de vía y las inspecciones a 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.

- (30 *ter*) Con arreglo a la versión inicial del Reglamento (UE) n.º 913/2010, un Estado miembro no estaba obligado a participar en la creación de un corredor de mercancías o en la prolongación de un corredor existente con arreglo a 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 periodo 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 ferroviarios de mercancías en su territorio.
- (30 *quater*) 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. Irlanda no tiene conexiones ferroviarias con otros Estados miembros debido a su insularidad. Además, con arreglo a la versión inicial de dicho Reglamento, un Estado miembro no estaba obligado a participar en la creación de un corredor de mercancías o en la prolongación de un corredor existente con arreglo a dicho Reglamento 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 tanto, no se estableció ningún corredor ferroviario de mercancías en el territorio de Irlanda con arreglo a la versión inicial del Reglamento (UE) n.º 913/2010. En estas circunstancias, habida cuenta del escaso valor añadido para las autoridades irlandesas y sus administradores de infraestructuras de participar en la gobernanza de los corredores de mercancías con arreglo al Reglamento (UE) n.º 913/2010, se debe permitir a Irlanda decidir que los representantes de sus autoridades y los administradores de infraestructuras responsables de las infraestructuras ferroviarias en su territorio no participan en la comisión ejecutiva o en el consejo de administración de los corredores de mercancías en su territorio.
- (31) Los corredores europeos de transporte deben abarcar los flujos de transporte de larga distancia más importantes, consistir en un eje clave para el transporte multimodal europeo que se base 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.

- (32) Con el fin de establecer la red transeuropea de transporte de una forma coordinada y oportuna, que permita maximizar los efectos de red, los Estados miembros afectados 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. 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.
- (33) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte, así como al cumplimiento de los objetivos, y que se corresponden con las prioridades establecidas en el presente Reglamento. La ejecución de dichos proyectos debe quedar supeditada a su grado de maduración, 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.
- (34) 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, interoperable y multimodal, aumentando la sostenibilidad, la cohesión, la eficiencia o los beneficios para los usuarios. El valor añadido europeo es mayor si, además del valor potencial para el Estado miembro respectivo por sí solo, da lugar a mejoras significativas de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre Estados miembros o entre un 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.
- (35) 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.
- (36) Suprimido.
- (37) Suprimido.

(38) La cooperación con terceros países, incluidos los países vecinos, es necesaria para garantizar la conexión y la interoperabilidad entre las redes de infraestructuras de la Unión y de dichos países. Cuando proceda, 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 UE de aquí a 2050, y deben garantizar la igualdad de condiciones en el transporte, en particular evitando la fuga de carbono.

(38 *bis*) Procede del considerando 39 *bis*.

El devastador impacto de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania ha supuesto una amenaza y una prueba para 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 más allá 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.

(38 *ter*) Procede del considerando 39 *ter*.

Habida cuenta de ese nuevo contexto geopolítico, en la Comunicación de la Comisión de 12 de mayo de 2022 sobre los «Corredores de Solidaridad»¹² se señalan varios retos importantes en materia de infraestructuras de transporte que la Unión y sus países vecinos deben resolver para apoyar la economía y la recuperación de Ucrania, permitir que los productos agrícolas y de otro tipo lleguen a la Unión y a los mercados mundiales y garantizar que la conectividad con la Unión mejore considerablemente tanto respecto a las exportaciones como respecto a las importaciones. Para ofrecer una mayor conectividad con la Unión, en dicha Comunicación se propuso evaluar la ampliación de los corredores europeos de transporte a Ucrania y la República de Moldavia.

¹² COM(2022) 217 final.

(38 *quater*) Procede del considerando 39 *quater*.

Debido a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y a la posición adoptada por Bielorrusia en dicho conflicto, la cooperación entre la Unión y Rusia y Bielorrusia en el ámbito de la política de la RTE-T no es adecuada ni redundante en interés de la Unión. Por tanto, debe interrumpirse la red RTE-T en esos dos terceros países. En consecuencia, la mejora de las conexiones transfronterizas con Rusia y Bielorrusia ya no tiene alta prioridad en el territorio de los Estados miembros de la UE. Actualmente existen conexiones desde Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania y Polonia con esos dos terceros países. A fin de reflejar la menor prioridad en la construcción y mejora de estas conexiones, con respecto a los últimos kilómetros de todas las conexiones transfronterizas con Rusia y Bielorrusia incluidas actualmente en la red básica, debe reducirse, en los mapas que figuran en el presente Reglamento, el grado de clasificación de red básica a red global, para la que se prevé un plazo de ejecución más tardío que finaliza en 2050. No obstante, en caso de que se produjera una transición democrática en Bielorrusia, la construcción y la mejora de las conexiones transfronterizas del país con la UE en consonancia con el plan económico global a favor de una Bielorrusia democrática tendrían una alta prioridad, lo que podría traer consigo la reinclusión de dicho país en el Reglamento.

(38 *quinquies*) Procede del considerando 39 *bis*.

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 sin fisuras dentro del territorio de la Unión y con terceros 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 con una red de ancho de vía diferente deben evaluar la migración de las líneas existentes de los corredores europeos de transporte. Esta obligación no debe aplicarse a islas y regiones ultraperiféricas ya que, debido a su situación geográfica, su red está completamente separada de cualquier conexión terrestre con el territorio de la Unión.

- (39) 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 con líneas diseñadas para una velocidad de al menos 100 km/h. Un ferrocarril 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 grandes 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. No obstante, estos requisitos de diseño relacionados con la velocidad 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 más allá 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 rehabiliten la infraestructura, estudien las posibilidades de diseñarla para una velocidad superior, tal como se contempla en el anexo I de la Directiva 2016/797.
- (39 bis) Trasladado al considerando 38 *quinquies*.
- (40) Debe establecerse una red de transporte ferroviario de mercancías más sostenible, resiliente y fiable en toda Europa que contribuya a la competitividad del transporte combinado. Debe mejorarse la infraestructura de 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 cualquier tramo inicial o final de carretera sea lo más corto posible.

(40 *bis*) El transporte intermodal supone aproximadamente la mitad de las toneladas-kilómetro del transporte ferroviario de mercancías en Europa, y este porcentaje está creciendo. 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 en vagones de una altura mínima de 27 centímetros. No obstante, el cumplimiento de este requisito supone numerosas, y en ocasiones costosas, adaptaciones. Por consiguiente, resulta importante encontrar un enfoque equilibrado para la aplicación de este requisito y garantizar que su aplicación se realice de manera 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 a 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 al lado de 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 de un Estado miembro, debe haber como mínimo una línea directa a como mínimo uno de esos puntos de partida o llegada que cumpla dicho 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 con 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 una línea paralela muy cercana a las que se deben construir.

(41) Suprimido.

- (42) Los Estados miembros deben garantizar la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (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 aún más a la eliminación de las normas nacionales que afectan a la explotación, los Estados miembros deben velar por que, a partir de 2030, se implante únicamente el ERTMS basado en las radiocomunicaciones en las nuevas líneas y por que, de aquí a 2050, toda la red transeuropea de transporte esté equipada con dicho ERTMS.
- (43) Trasladado al considerando 42 (última frase).
- (44) 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 del mantenimiento de sistemas adicionales en tierra durante un período prolongado. Los Estados miembros deben procurar, cuando corresponda, desmantelar los sistemas de clase B en tierra de aquí a 2050.
- (45) Las vías navegables interiores en Europa se caracterizan por una hidromorfología heterogénea que dificulta un rendimiento coherente en todos los tramos de las vías navegables. Las vías navegables interiores, en especial los tramos de flujo libre, pueden verse gravemente afectados por las condiciones climáticas y meteorológicas. A fin de garantizar un tráfico internacional fiable, respetando al mismo tiempo la hidromorfología y la legislación medioambiental aplicable, los requisitos de la RTE-T deben tener en cuenta la hidromorfología específica de cada vía navegable (por ejemplo, los ríos de flujo libre o los regulados), 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. Durante el proceso de especificación de los niveles de agua de referencia, la Comisión debe cooperar estrechamente con los Estados miembros afectados y 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.

- (46) Al ser los puntos de entrada y salida de la infraestructura terrestre de la red transeuropea de transporte, los puertos marítimos desempeñan un papel importante como nodos multimodales transfronterizos, que no solo sirven como nodos de transporte, sino que también pueden ser pasarelas comerciales, agrupaciones industriales y centros de energía. Como se pone de relieve en el plan RePowerEU adoptado por la Comisión, es necesario diversificar el suministro energético y acelerar el despliegue 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 los sectores del transporte y 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.
- (47) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir sustancialmente a la descarbonización del transporte transportando más mercancías y pasajeros por mar y además puede, entre otras cosas, contribuir a reducir la congestión de las carreteras en el territorio de la Unión y 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 actuales conexiones marítimas o se establezcan nuevas conexiones marítimas viables, regulares y frecuentes.
- (48) 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 pasajeros (sobre la base del número total de pasajeros-kilómetro). Dada la importancia del transporte por carretera y el 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.

- (48 *bis*) Los Estados miembros deben garantizar la conexión de los aeropuertos de la red básica que tengan un determinado volumen de tráfico a los nodos urbanos, por ferrocarril, metro, metro ligero o tranvía, a fin de mejorar la conectividad y garantizar una capacidad adecuada y la comodidad del usuario, salvo cuando existan limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables que impidan dichas conexiones. Por lo que respecta a esos aeropuertos, que son centros de distribución de pasajeros de importancia mundial, se anima a los Estados miembros a establecer conexiones con el ferrocarril de larga distancia o el de alta velocidad, o a mejorarlas, con el fin de ofrecer alternativas a los vuelos de corta distancia.
- (48 *ter*) 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 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 UE, vigente o futura, relativa a las infraestructuras de transporte aéreo, a menos que dicha legislación lo disponga expresamente.
- (49) La red transeuropea de transporte debe garantizar una multimodalidad eficiente para permitir la elección de la modalidad 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.
- (49 *bis*) Los Estados miembros deben llevar a cabo un análisis prospectivo y de mercado sobre 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, los Estados miembros no deben estar obligados a ejecutar el plan de acción. Además, el plan de acción no debe conllevar la obligación para el sector privado de invertir en terminales. El plan no debe estar sujeto a una evaluación medioambiental estratégica.

- (50) 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 garantizarse que los cuellos de botella de capacidad y la insuficiente conectividad de la red dentro de los nodos urbanos dejen de obstaculizar 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 sin fisuras desde, hacia y entre los nodos urbanos de la red. La conectividad local dentro de los nodos urbanos debe ser abordada por las autoridades locales, regionales o nacionales competentes, en particular a través de las medidas pertinentes de los PMUS.
- (51) Como marco único eficaz para hacer frente a los retos de la movilidad urbana, para cada nodo urbano debe adoptarse un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), que es un plan a largo plazo e integral de movilidad de pasajeros y mercancías para toda el área urbana funcional. Este plan puede incluir objetivos, metas e indicadores en los que se sustente el rendimiento actual y futuro del sistema de transporte urbano.
- (52) 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 pueden 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 cualquier medida, orientación, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero adecuados.
- (52 *bis*) Los PMUS pueden incluirse en los planes existentes, que pueden desarrollarse para cumplir las orientaciones de los PMUS, o en planes más amplios que también integren planes de ordenación del territorio, por ejemplo, dadas las interrelaciones entre la ordenación del territorio y la movilidad. Deben permitirse varios PMUS en los casos de nodos urbanos muy poblados.
- (53) La Misión sobre Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras, establecida en el marco del programa marco Horizonte Europa, tiene como objetivo contar con cien ciudades climáticamente neutras en la Unión de aquí a 2030. Las ciudades participantes en la Misión actuarán como centros de experimentación e innovación para que otras puedan seguir su camino de aquí a 2050.

- (54) 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.
- (55) 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 de Datos sobre Movilidad de la Unión. Debe disponerse de información para los pasajeros, incluida la relativa a los sistemas de expedición de billetes y de reservas.
- (56) 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.

- (57) 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, incluidos los requisitos para la implantación de la infraestructura para combustibles alternativos, tal como se define en el Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo, [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos]¹³. Es, por tanto, necesario asegurar el desarrollo adecuado y concertado de dichos requisitos en toda Europa para cada modo de transporte y para su interconexión en toda la red transeuropea de transporte y más allá, 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) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], deben entenderse como referencias a la «red básica» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red global» hechas en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deben entenderse como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» tal como se definen en el presente Reglamento.
- (58) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación, que pueden 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, contribuirá 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 conexa a lo largo de la red transeuropea de transporte.

¹³ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...], relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L [...]).

- (59) Debe instalarse un número suficiente de puntos de recarga rápida, 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 y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión. Los objetivos basados en la distancia recorrida para la red transeuropea de transporte, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], consisten en garantizar una cobertura mínima suficiente de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las principales redes de carreteras de la Unión.
- (60) La infraestructura de recarga de acceso público a lo largo de la red transeuropea de transporte, tal como se define en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] debe completarse con requisitos sobre la implantación de la infraestructura de recarga en terminales multimodales y para los intercambiadores multimodales de pasajeros, a fin de ofrecer oportunidades de recarga a los camiones de larga distancia durante su carga o descarga o mientras el conductor esté descansando, o a los autobuses en los intercambiadores multimodales de pasajeros. 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 debe realizarse sobre una base justa, transparente y no discriminatoria, a fin de evitar el efecto de cautividad para determinadas empresas o posibles distorsiones de la competencia.
- (61) La falta de seguridad, protección y fiabilidad de la infraestructura, causada por peligros naturales, incluidos los relacionados con el clima y otros acontecimientos de carácter excepcional, por ejemplo las pandemias, los desastres antropogénicos, como los accidentes, o las perturbaciones causadas por actos intencionados como el terrorismo y los ciberataques, constituye un problema importante para la eficiencia y el funcionamiento de la red transeuropea de transporte. Por ejemplo, los accidentes causados por varias catástrofes naturales debidas a fenómenos meteorológicos extremos han interrumpido significativamente los flujos de transporte en los últimos años. Por consiguiente, debe mejorarse la resiliencia de la red de transporte al 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 entidades críticas para el sector del transporte con arreglo a la Directiva [...], relativa a la resiliencia de las entidades críticas¹⁴.

¹⁴ Esta Directiva se refiere a la propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resiliencia de las entidades críticas (COM/2020/829 final).

- (62) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19¹⁵ 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 al cambio climático, los peligros naturales, los desastres antropogénicos y otras perturbaciones que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. A tal fin, 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.
- (63) La participación de empresas, incluidas las que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país, incluidas las establecidas en un tercer país, puede acelerar la realización de la red transeuropea de transporte. Sin embargo, en circunstancias específicas, la participación o la contribución de empresas que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país en proyectos de interés común podría poner en peligro la seguridad y el orden público en la UE. Sin perjuicio del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452¹⁶ y además de dicho mecanismo, es necesario un mayor conocimiento de dicha participación o contribución para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que afecten a la seguridad o al orden público de la Unión y la participación o contribución no entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/452¹⁷.

¹⁵ Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, C(2020) 1897 final (DO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) y Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo, de 28 de octubre de 2020, titulada «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19», COM(2020) 685 final.

¹⁶ 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).

¹⁷ Este considerando podría ajustarse para reflejar los cambios en el artículo 47.

- (64) Aunque el mantenimiento es y seguirá siendo responsabilidad principal de los Estados miembros, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros en materia de financiación y gestión del mantenimiento en particular, es importante que la red transeuropea de transporte, una vez construida, tenga un mantenimiento adecuado para garantizar una alta 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.
- (65) A fin de poner en marcha partes de la red transeuropea de transporte de la mayor 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 los beneficios de la red.
- (66) Los corredores europeos de transporte deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red transeuropea de transporte de forma que se eliminen los cuellos de botella, se incrementen las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión a través de una mejora de la cooperación territorial. 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 su gestión no debe generar un aumento excesivo de los costes o cargas de administración.
- (67) A fin de facilitar la aplicación coordinada de los corredores europeos de transporte, de las dos prioridades horizontales, del ERTMS y del Espacio Marítimo Europeo, los coordinadores europeos deben ser designados por la Comisión en concertación con los Estados miembros interesados. Deben facilitar medidas para diseñar la estructura de gobernanza adecuada y garantizar un establecimiento de prioridades para las infraestructuras y una planificación de inversiones coherentes a lo largo de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales.

- (68) Los marcos europeos y nacionales para la planificación y ejecución de las infraestructuras de transporte, así como los planes de trabajo establecidos por los coordinadores europeos, deben contribuir al calendario y la planificación oportunos de las inversiones necesarias para la consecución de los objetivos del presente Reglamento.
- (69) Los planes de trabajo de los coordinadores europeos deben utilizarse para promover la cooperación entre todas las partes interesadas pertinentes, reforzar la complementariedad con las acciones de los Estados miembros y los administradores de infraestructuras y, en particular, para establecer hitos indicativos para la ejecución de los principales enlaces pendientes y tramos transfronterizos y para la eliminación de los cuellos de botella.
- (70) La base técnica de los mapas que especifican la red transeuropea de transporte la proporciona el sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec).
- (71) Teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión relativa al plan de acción sobre movilidad militar, de marzo de 2018¹⁸, la Comisión evaluó la necesidad de adaptar la red transeuropea de transporte para reflejar el uso militar de la infraestructura. Sobre la base del análisis de diferencias entre la red transeuropea de transporte y las necesidades militares¹⁹, se han añadido carreteras y ferrocarriles a la red transeuropea a fin de mejorar las sinergias entre las redes de transporte civiles y militares.

¹⁸ Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al plan de acción sobre movilidad militar [JOIN(2018) 5 final].

¹⁹ Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión: Análisis actualizado de diferencias entre las necesidades militares y los requisitos de la red transeuropea de transporte, 17 de julio de 2020 [SWD(2020) 144 final].

- (72) A fin de maximizar la coherencia entre las orientaciones y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a nivel 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) n.º 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰. Además, la financiación de la red también debe basarse en la financiación y los instrumentos de financiación establecidos en virtud de otros actos legislativos de la Unión, como InvestEU, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la política de cohesión, Horizonte Europa 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 define en el presente Reglamento.
- (73) 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 ambiciosas para hacer frente a los retos del transporte sostenible que han sido identificados 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.

²⁰ 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).

- (74) A fin de actualizar los mapas y la lista de puertos, aeropuertos, terminales y nodos urbanos que figuran en los anexos I y II, 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, y para modificar los trazados de los corredores europeos de transporte recogidos en el anexo III, debe delegarse en la Comisión, en lo relativo a la modificación de los anexos I, II y III, la facultad de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. 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 legislación²¹. 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.
- (75) 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.
- (76) A fin de garantizar una ejecución fluida y eficaz de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, la Comisión apoya a los Estados miembros a través del Instrumento de Apoyo Técnico²² aportando conocimientos técnicos personalizados para diseñar y ejecutar reformas, incluidas las que promueven el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

²¹ Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016 (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

²² 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.

- (77) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución 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 tramos transfronterizos de los corredores europeos de transporte y para las dos prioridades horizontales. También pueden adoptarse actos de ejecución para tramos específicos de los corredores europeos de transporte, previa solicitud de los Estados miembros interesados. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²³.
- (77 bis) Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular cualquier exigencia 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 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 y regiones, ya que tales plazas de aparcamiento no son esenciales a falta de tráfico en tránsito de mercancías por carretera en su territorio.
- (78) 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 y, por consiguiente, dada la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el citado artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

²³ 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).

- (79) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2021/1153 para adaptar sus disposiciones con vistas a la integración de los corredores de la red básica en los corredores europeos de transporte. La definición y el trazado de los corredores europeos de transporte se definen en el presente Reglamento y sustituyen a los corredores de la red básica definidos en el citado Reglamento.
- (80) Es necesario modificar el Reglamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar sus disposiciones con vistas a la integración de los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte.
- (81) Procede derogar el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte consistente en la red global y las redes básica y básica ampliada; estas dos últimas se establecen sobre la base de la red global.
2. El presente Reglamento identifica:
 - a) corredores europeos de transporte de la máxima importancia estratégica, sobre la base de tramos prioritarios de la red transeuropea de transporte;
 - b) proyectos de interés común, y especifica los requisitos que se han de cumplir para el desarrollo y la ejecución 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 ejecución de la red transeuropea de transporte.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento es de aplicación para la red transeuropea de transporte, especificada en los mapas del 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, los sistemas de TIC para el transporte, así como medidas que promuevan la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras y permitan 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 de navegación interior, del transporte marítimo, del transporte por carretera, del transporte aéreo y del transporte multimodal, también en los nodos urbanos, según se establecen en las secciones correspondientes de los capítulos II, III y IV.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplican las siguientes definiciones:

- a) «proyecto de interés común»: cualquier proyecto llevado a cabo de conformidad con el presente Reglamento;
- b) «país vecino»: todo tercer país que entre dentro del ámbito de aplicación de la política europea de vecindad, la política de ampliación y el Espacio Económico Europeo, la Asociación Europea de Libre Comercio o el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido;
- c) «región NUTS»: región tal como se clasifica en el Reglamento (CE) n.º 1059/2003 por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas;

- d) «tramo transfronterizo»: tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común a ambos lados de la frontera, entre los nodos urbanos más próximos a la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino;
- e) «cuello de botella»: barrera física, técnica, funcional, operativa o administrativa que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad del tráfico de los flujos de larga distancia o transfronterizos;
- f) «nodo urbano»: zona urbana en que elementos de las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte —por ejemplo puertos que incluyan terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobús, plataformas logísticas e instalaciones y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de la zona urbana— están conectados con otros elementos de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local, incluidas las relacionadas con los modos activos;
- g) «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 (1 435 mm).
- h) suprimida;
- i) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte;
- j) «servicios digitales de movilidad multimodal»: servicios tal como se definen en el artículo [...] de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes²⁴;

²⁴ Directiva (UE) XXX /... por la que se revisa la 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 [...]).

- k) «interoperabilidad»: capacidad, incluidos los requisitos normativos, técnicos y operativos, de las infraestructuras, incluidas las digitales, de un modo o segmento de transporte para permitir flujos de tráfico e información seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos por dicho modo o segmento de infraestructura;
- l) «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, incluidos los modos activos, y que actúa como interfaz entre los nodos urbanos y las redes de transporte de larga distancia;
- m) «terminal multimodal de transporte de mercancías»: estructura equipada para el transbordo 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, a lo largo de las vías navegables interiores o en aeropuertos y las terminales ferroviarias;
- n) «plataforma logística»: zona directamente conectada con las infraestructuras de la red transeuropea de transporte que incluye al menos una terminal de mercancías y que permite la realización de actividades logísticas;
- o) «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 para las personas, las empresas y los bienes, en particular con vistas a una mejor calidad de vida;
- p) «modos activos»: transporte de personas o mercancías, por medios no motorizados y basados en la actividad física humana, incluidos aquellos con propulsión eléctrica auxiliar a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra h), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;

- q) «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/localización, 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 de valor añadido a los ciudadanos, expedidores y operadores, incluidos los sistemas para utilizar la red de forma resiliente, segura, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de capacidad. Entre ellos se encuentran los sistemas, tecnologías y servicios mencionados en las letras r) a x) y también pueden encontrarse entre ellos los dispositivos a bordo con los componentes de infraestructura o digitales correspondientes;
- r) «sistema de transporte inteligente (STI)»: sistema tal como se define en el artículo 4, punto 1, de la 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 transporte²⁵;
- s) «sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS)»: sistemas establecidos por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶;
- t) «servicios de información fluvial (SIF)»: tecnologías de la información y la comunicación en las vías navegables interiores tal como se definen en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷;

²⁵ 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).

²⁶ 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).

²⁷ 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).

- u) «entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe)»: el marco jurídico y técnico tal como se define en el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸;
- v) «sistema de gestión del tránsito aéreo / de servicios de navegación aérea (sistema GTA/SNA)»: sistema GTA/SNA tal como se define en el artículo 3, punto 7, del Reglamento (UE) 2018/1139;
- w) «Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)»: el sistema a que se refieren la Directiva (UE) 2016/797 y el anexo, punto 2.2, del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión²⁹;
- x) «ERTMS basado en las radiocomunicaciones»: ERTMS de nivel 2 o nivel 3 que utiliza comunicaciones por radio para proporcionar autorizaciones de movimiento al tren, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión³⁰;
- y) «sistemas de clase B»: sistemas heredados de protección de tren y radiocomunicación de voz tal como se definen en el anexo, punto 2.2, del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión;
- z) «puerto marítimo»: un puerto marítimo tal como se define en el artículo 2, punto 16, del Reglamento (UE) 2017/352;
- aa) «transporte marítimo de corta distancia»: traslado de carga 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;

²⁸ 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).

²⁹ Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

³⁰ Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

- ab) «información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)»: comunicación electrónica de información reglamentaria entre los operadores económicos y las autoridades competentes, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹;
- ac) «cielo único europeo»: sistemas establecidos en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004³², (CE) n.º 550/2004³³, (CE) n.º 551/2004³⁴ y (UE) 2018/1139³⁵ 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;
- ad) «vertipuerto»: zona utilizada para el despegue y aterrizaje de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (VTOL);
- ae) «puesto de estacionamiento de contacto de aeronaves»: un puesto en una zona designada de la plataforma aeroportuaria equipado con un puente de embarque de pasajeros;

³¹ 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).

³² 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 (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

³³ 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 (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

³⁴ 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 (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

³⁵ 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 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- af) «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 SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR;
- af2) «centro espacial»: instalación para ensayos y lanzamiento de naves espaciales;
- ag) «proyecto ferroviario europeo»: proyecto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo o de su predecesora, la Empresa Común Shift2Rail;
- ah) «Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo³⁶, y posteriormente modificado³⁷;
- ai) «gobernanza del transporte ferroviario de mercancías»: los órganos de gobierno a los que se hace referencia en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 913/2010;
- aj) «mantenimiento»: trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de las infraestructuras existentes durante su vida útil;
- ak) «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 correspondientes. El análisis de costes y beneficios relacionados con el clima y medioambientales deberá basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸.
- al) «combustibles alternativos»: combustibles alternativos tal como se definen en el artículo 2, punto 3, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

³⁶ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- am) «zona de estacionamiento segura y protegida»: zona de estacionamiento accesible para los conductores dedicados al transporte de mercancías o pasajeros, que cumpla los requisitos del artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹ y que haya sido certificada con arreglo a las normas y los procedimientos de la Unión, de conformidad con el artículo 8 *bis*, apartado 2, de dicho Reglamento;
- an) «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 Consejo⁴⁰.
- ao) «decisión de autorización del proyecto»: la decisión o serie de decisiones, que podrán ser 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 multimodal a escala de la Unión de alta calidad.

³⁹ 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 (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁴⁰ 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 que respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) sostenibilidad, a través de:

- i) la promoción de una movilidad con cero emisiones y de bajas emisiones, de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂;
- ii) la facilitación de una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria 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 en toda la Unión, y promoviendo los modos de transporte activos;
- iii) una mayor protección medioambiental;
- iv) la reducción de las externalidades negativas, incluidas las relacionadas con el medio ambiente, la salud, la congestión y los accidentes;
- v) una mayor seguridad energética;

b) cohesión, a través de:

- i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;
- ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre regiones y entre los Estados miembros;

- iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, una coordinación y una interconexión eficientes entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local y los servicios de transporte en los nodos urbanos;
 - 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, a través de:
 - 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;
 - ii) la eliminación de cuellos de botella en materia de interoperabilidad, incluidas las deficiencias en 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, incluidos 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;
 - vii) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- d) aumento de los beneficios 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 movilidad reducida y las personas que viven en regiones remotas, como las regiones ultraperiféricas y las islas;

- ii) garantizando un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
- iii) apoyando la calidad, la eficiencia y la sostenibilidad de unos servicios de transporte 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 un despliegue rápido y eficiente de los servicios de emergencia y rescate, también 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 la mejora 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.

Artículo 5

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

1. La red transeuropea de transporte debe planificarse, desarrollarse y explotarse de manera eficiente en cuanto al uso de recursos, de conformidad con los requisitos medioambientales nacionales y de la Unión aplicables, a través de:
 - 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;
- 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 y la protección;
- e) la optimización del uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tránsito y la transición hacia patrones de movilidad más sostenibles, incluido el desarrollo de servicios de transporte multimodal sostenibles, atractivos y eficientes;
- f) la consideración de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía o de telecomunicaciones o la red de doble uso determinada en las necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE;
- g) el desarrollo de infraestructuras ecológicas, sostenibles y resistentes al cambio climático, diseñadas para reducir tanto como sea posible los efectos negativos para la salud de los ciudadanos que viven en torno a la red, así como para el medio ambiente y la degradación de los ecosistemas;
- h) la consideración adecuada de la resiliencia de la red de transporte y de su infraestructura, especialmente en los tramos transfronterizos, en relación con el cambio climático, los peligros naturales y los desastres antropogénicos, así como las perturbaciones, ya sean intencionadas o no, en particular del tráfico, con vistas a hacer frente a esos retos;
- i) suprimido.

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. Esta adaptación no irá más allá de lo permitido por la correspondiente decisión de autorización del proyecto.

3. La evaluación ambiental de los planes y proyectos se llevará a cabo de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁴¹ y las Directivas 2000/60/CE⁴², 2001/42/CE⁴³, 2002/49/CE⁴⁴, 2009/147/CE⁴⁵ y 2011/92/UE⁴⁶ del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de los proyectos de interés común cuyo proceso de contratación pública para una evaluación medioambiental no haya comenzado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, también deberá evaluarse el cumplimiento 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 4 *bis*, la red transeuropea de transporte se desarrollará gradualmente en tres etapas: la finalización de una red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2030, de una 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, salvo disposición en contrario del presente Reglamento. Esto se logrará, en particular, mediante la aplicación de una estructura para la red que tenga un enfoque metodológico coherente y transparente, que comprenda una red global, una red básica y una red básica ampliada, 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.

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

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 se desarrollarán con carácter prioritario 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 pasajeros en Europa y para el desarrollo de infraestructuras interoperables de alta calidad y de 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, mediante la mejora de las infraestructuras de transporte existentes o mediante la adopción de medidas con las que se fomente una utilización de la red con un consumo eficiente de recursos.
2. Todo proyecto de interés común:
 - a) demostrará su valor añadido europeo al contribuir a cumplir los objetivos que entren dentro de por lo menos dos de las cuatro categorías definidas en el artículo 4; y

- b) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos o, en el caso de las zonas con baja densidad de población, contribuirá positivamente al desarrollo de la red en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos.
 - c) suprimida.
- 3. Un proyecto de interés común abarca su ciclo entero, incluidos los estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la construcción, la explotación y la evaluación.
 - 4. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se ejecuten de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional pertinente, en particular con los actos jurídicos de la Unión en los ámbitos del medio ambiente, la protección del clima, la seguridad física y operacional, la competencia, las ayudas estatales, la contratación pública, la sanidad pública y la accesibilidad, así como la legislación en materia de lucha contra la discriminación.
 - 4 bis. La ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de maduración, del cumplimiento de los procedimientos legales de la Unión y nacionales y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.
 - 5. La Comisión podrá recomendar a los Estados miembros que establezcan entidades únicas para la coordinación, la construcción y/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.

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 los proyectos de interés común, en su caso con vistas a 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, en particular en los ámbitos del medio ambiente y la protección del clima;
- b) asegurar 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 del tercer país, a fin de garantizar la fluidez de los flujos de tráfico, los controles fronterizos, la vigilancia de fronteras y otros procedimientos de control fronterizo;
- b *bis*) asegurar en el territorio del tercer país la conexión entre la red transeuropea de transporte y las redes de transporte de los terceros países;
- c) completar las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlaces entre partes de la red transeuropea de transporte de la Unión;
- d) fomentar la interoperabilidad entre la red transeuropea de transporte y las redes de terceros países;
- e) 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;
- f) facilitar el transporte por vías navegables interiores con terceros países;
- g) facilitar el transporte aéreo con terceros países, con vistas a fomentar un crecimiento económico eficiente y sostenible y la competitividad, dando cabida a la ampliación del cielo único europeo y a la mejora de la cooperación en materia de gestión del tránsito aéreo;
- h) conectar e implantar sistemas de TIC para el transporte en esos países;
- i) 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 con arreglo a los criterios que establece el presente Reglamento.
3. El presente artículo no prejuzgará ningún tipo de contribución financiera de la Unión a proyectos en terceros países en virtud de otros actos jurídicos de la UE.

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 del 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;
 - 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 global que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte. Las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deberán interpretarse en el sentido de que incluyen la «red básica ampliada» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deberán entenderse como referencias a la «red básica» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red global» hechas en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deberán entenderse como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» tal como se definen en el 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 a lo largo de las vías navegables).
4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen la red básica, la red básica ampliada y la red global de manera que cumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento a más tardar en las fechas especificadas en el artículo 6, apartado 1, salvo que se especifique lo contrario en el presente Reglamento.

Artículo 11

Disposiciones generales para los corredores europeos de transporte

1. Los nueve corredores europeos de transporte, a saber:
 - i. Atlántico;
 - ii. Mar Báltico — Mar Negro — Mar Egeo;
 - iii. Mar Báltico – Mar Adriático;
 - iv. Mediterráneo;
 - v. Mar del Norte – Rin – Mediterráneo;
 - vi. Mar del Norte – Báltico;
 - vii. Rin – Danubio;
 - viii. Escandinavia – Mediterráneo;
 - ix. Balcanes Occidentales — Mediterráneo Oriental,se especifican en los mapas del anexo III.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen los corredores europeos de transporte de manera que se cumpla lo dispuesto en 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 lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 del presente Reglamento para modificar, dentro de los límites establecidos en el artículo 7, la configuración de los corredores europeos de transporte en el anexo III del presente Reglamento, a fin de tener en cuenta la evolución de los flujos comerciales y el tráfico de mercancías más importantes o los cambios sustanciales en la red. Por lo que respecta a las modificaciones de las configuraciones 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 para 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 cuota de modos más sostenibles de transporte de mercancías y pasajeros, 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, así como el caso específico de las regiones ultraperiféricas y de otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;
 - c) garantizar la integración óptima de los modos de transporte y la interoperabilidad entre los mismos, incluidos los modos activos de movilidad en las zonas urbanas;

- d) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en cuanto a interoperabilidad se refiere y para los tramos transfronterizos;
- e) implantar la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión;
- f) fomentar la eficiencia 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 seguridad física y operacional, eficiencia del sistema de transporte y de las operaciones de transporte, resiliencia frente al cambio climático y a las catástrofes, comportamiento medioambiental y 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;
- i) mejorar la digitalización y desarrollar la automatización, en particular mediante la aplicación y el despliegue de sistemas de TIC para el transporte.

2. A fin de completar las medidas previstas en el apartado 1, debe prestarse especial atención en las medidas necesarias para:

- a) contribuir a atenuar la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera; y
- b) trasladado a la letra a)
- c) suprimida⁴⁷

⁴⁷ El presente apartado dedicado a la supresión de los cuellos de botella, en particular para la interoperabilidad, se ha fusionado con el apartado 1, letra d).

- d) optimizar el uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad, la gestión del tráfico y un mayor rendimiento operativo.
- e) 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.

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 y plenamente interoperable en toda la Unión;
- b) el desarrollo de una red interoperable ferroviaria de pasajeros de alto rendimiento, incluida la de alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;
- c) el desarrollo de una infraestructura de transporte aéreo y por vías navegables interiores eficiente 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 operacional, con suficientes infraestructuras para los combustibles alternativos;
- e) el desarrollo de mejores 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, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión;

CAPÍTULO III
DISPOSICIONES ESPECÍFICAS
SECCIÓN 1
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 14

Componentes de las infraestructuras

1. La 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;
 - vii) infraestructuras que atenúen los efectos sobre el medio ambiente;
 - b) estaciones, según las indicaciones del 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, según las indicaciones del 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 Consejo⁴⁸, en particular las estaciones de clasificación, las instalaciones de formación de trenes, las instalaciones para maniobras, las vías de apartadero, las instalaciones de mantenimiento, otras instalaciones técnicas como las instalaciones de limpieza y lavado, las instalaciones de socorro y las instalaciones de aprovisionamiento de combustible; también incluye las instalaciones de cambio automático de ancho de vía para el ferrocarril;

⁴⁸ 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).

- d) las conexiones de rutas de acceso ferroviario hasta las terminales multimodales de carga conectados por ferrocarril, incluidas las rutas de acceso ferroviario hasta las terminales multimodales de carga en los puertos marítimos, los puertos interiores y los aeropuertos, y las rutas de acceso ferroviario hasta las estaciones de clasificación definidas en el anexo II, apartado 2, letra c), de la Directiva 2012/34/UE;
 - e) control-mando y señalización en tierra;
 - f) infraestructura energética en tierra;
 - g) equipos asociados;
 - h) 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 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:
- a) sea conforme a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹ y sus medidas de ejecución, a fin de asegurar la interoperabilidad de la red global;
 - b) cumpla 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 excepciones previstas en el artículo 7, apartado 1, de dicha Directiva;
 - c) suprimida.

⁴⁹ 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).

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) suprimida.
 - c) permitan, sin permiso especial, una carga por eje de al menos 22,5 toneladas;
 - d) permitan, sin autorización especial, la explotación de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Dicho requisito se considerará cumplido si, en las líneas de doble vía, puede asignarse cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada hora y dirección en promedio a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite;
 - e) suprimida.

Los requisitos establecidos en las letras c) y d) se aplicarán únicamente en las líneas de la red global que:

- conecten una terminal multimodal de transporte de mercancías o un puerto marítimo o interior con su punto de cruce más cercano con la red básica o la red básica de mercancías ampliada, o
- constituyan una línea de desvío de una línea que forme parte de la red básica o de la red básica de transporte ampliada de transporte de mercancías, o
- cuente 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 tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros notificarán a la Comisión las líneas en cuestión. En el caso de los tramos transfronterizos, dicha notificación se efectuará de acuerdo con los demás Estados miembros afectados.

- 2 *bis*. 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, tal como se definen en el artículo 15, apartado 2, cumplan los requisitos establecidos en el apartado 2, letras c) y d), a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra d), la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 37, apartado 3, de conformidad con el artículo 37, apartado 5.
3. Los requisitos establecidos en los apartados 2 y 2 *bis* no se aplicarán a las redes aisladas.
- b) suprimida.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. La solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos en el caso de los tramos transfronterizos. El Estado o Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud el dictamen o dictámenes del Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud teniendo en cuenta la justificación aportada, así como la importancia de sus consecuencia para la interoperabilidad y la continuidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La Comisión tendrá debidamente en cuenta el dictamen o dictámenes del Estado o 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones establecidas 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, excepto 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 c);
 - b) permitan, sin autorización especial, la explotación 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, se puede asignar cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y 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, se puede asignar cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada tres horas y 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;
 - 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, más del 75 % de la longitud de cada tramo de ferrocarril estará diseñado para una velocidad de al menos 100 km/h para trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica ampliada.
- 2 bis. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, las infraestructuras ferroviarias de la red básica ampliada, excepto 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 pasajeros:
- a) cumplan los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letra a), en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada;
 - 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 estará diseñado para una velocidad de al menos 160 km/h para trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada.
- 2 ter. 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, letra c), y en el artículo 16, apartado 2, letra b), a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en artículo 16, apartado 2, letra b), la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 37, apartado 3, de conformidad con el artículo 37, apartado 5.
3. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, las infraestructuras ferroviarias de la red básica, excluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d):
- a) para las líneas que forman parte de la red de transporte de mercancías: cumplan los requisitos establecidos en el artículo 16, apartado 2, letras a), b) y c);
 - b) para las líneas que forman parte de la red de transporte de mercancías: cumplan los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letra a);

3 *bis*. 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 para transporte de pasajeros, con la excepción de las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos que figuran en el artículo 16, apartado 2 *bis*), letra b).

3 *bis ter*. 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, inclusive 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 en vagones de una altura mínima de veintisiete centímetros.

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:

- hay al menos una línea directa que cumpla con dicho requisito y que permita la operación ininterrumpida de trenes en el territorio de un Estado miembro así como en líneas transfronterizas con cada Estado miembro vecino;
- existe al menos una línea directa que cumpla con dicho requisito que tenga como destino, como mínimo, una terminal ferroviaria 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 adyacente a dicho puerto;
- si uno o más de los puntos de llegada de un corredor se encuentran en el territorio de un Estado miembro, hay como mínimo una línea directa a uno de dichos puntos de llegada que cumpla dicho requisito.

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

A más tardar tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros notificarán a la Comisión las líneas en cuestión.

- 3 *ter*. 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, letra c), y en el artículo 16, apartado 2, letra b), a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el artículo 16, apartado 2, letra b), la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 37, apartado 3, de conformidad con el artículo 37, apartado 5.
4. Los requisitos establecidos en los apartados 2 a 3 *ter* no se aplicarán a las redes aisladas.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. La solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos en el caso de los tramos transfronterizos. El Estado o Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud el dictamen o dictámenes del Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud.

La Comisión evaluará la solicitud teniendo en cuenta la justificación aportada, así como sus efectos significativos 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 3 *bis ter* del presente artículo, la Comisión tendrá especialmente en cuenta los resultados del análisis de costes y beneficios socioeconómicos, así como la posible perturbación de los servicios provocada por las labores 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 cualquier inversión importante realizada por el Estado miembro de que se trate en una línea paralela muy cercana a las que se deben 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

Artículo 16 bis

Ancho de vía nominal estándar europeo para el ferrocarril

1. Los Estados miembros velarán por que toda nueva línea ferroviaria de la red básica ampliada y la red básica, incluidas las conexiones a las que se hace referencia en el artículo 14, apartado 1, letra d), establezca el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Se considerará que se cumple este requisito cuando los trenes con ancho de vía de 1 435 mm puedan circular por las infraestructuras a más tardar en 2030 para la red básica, y en 2040 para la red básica ampliada. A efectos del presente artículo, se entenderá por nueva línea ferroviaria toda línea cuya construcción no haya empezado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, aquellos Estados miembros en cuyo territorio no esté prevista, para la 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 del presente Reglamento desarrollarán un plan en el que se identifique la nueva línea ferroviaria que se debe construir de conformidad con el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Este 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 de conformidad con el apartado 3. 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. Este plan se presentará a la Comisión a más tardar dos años después de la 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 dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, en la que se identifiquen 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. La evaluación se coordinará con los Estados miembros vecinos, en el caso de secciones transfronterizas. La evaluación incluirá un análisis de coste-beneficio socioeconómico de la viabilidad de la posible migración y una evaluación de los efectos para la interoperabilidad.

A partir de la evaluación contemplada en el primer párrafo, los Estados miembros desarrollarán un plan de migración, en su caso, a más tardar un año después de la finalización de la evaluación, en el que se identifiquen 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 1 y 2 se aplicarán mutatis mutandis a las líneas ferroviarias cuyas labores de construcción se hayan iniciado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

4. De conformidad con el artículo 53, 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 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.
5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados la Comisión otorgará una exención temporal de los requisitos a que hace referencia el apartado 1 mediante actos de ejecución para nuevas líneas ferroviarias de la red básica y la red básica ampliada, o de una parte de ella, debido a un resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos. Cualquier solicitud de exención estará suficientemente justificada. En el caso de tramos transfronterizos, las solicitudes de exenciones se coordinarán con el Estado miembro vecino, que podrá 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 teniendo en cuenta la justificación aportada, así como sus efectos significativos 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo segundo o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. La decisión indicará el periodo para el que se concede la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las excepciones establecidas con arreglo al párrafo cuarto.

Artículo 17

El sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario (ERTMS)

1. Los Estados miembros velarán por que:

- 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 la 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;
- El ERTMS se implanta en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red 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 implicado, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, en particular el gestor de las infraestructuras, considere que dichos equipos son necesarios.

a) suprimida.

b) suprimida.

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:

- las infraestructuras ferroviarias de la red básica, excepto las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumplan los requisitos del apartado 1.
- El ERTMS se implanta en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica cuando el Estado miembro implicado, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, en particular el gestor de las infraestructuras, considere que dichos equipos son necesarios.

2 *bis*. El Estado miembro procurará, cuando proceda, dismantelar los sistemas de clase B a más tardar el 31 de diciembre de 2050.

3. Suprimido.

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 ERTMS basado en las radiocomunicaciones.

5. Los Estados miembros velarán por que se implante el sistema ERTMS basado en las radiocomunicaciones en las infraestructuras ferroviarias de la red básica, la red básica ampliada y la red global a partir del 31 de diciembre de 2030, en el caso de que se construya una nueva línea.

5 *bis*. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, el ERTMS basado en las radiocomunicaciones se implante 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 implicado, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, en particular el gestor de las infraestructuras, considere que dichos equipos son necesarios. En caso de construcción de una línea nueva, se velará por que la implantación se realice a partir del 31 de diciembre de 2030.

5 *ter*. Los requisitos establecidos en los apartados 1 a 5 *bis* no se aplicarán a las redes aisladas.

6. Sin perjuicio de lo indicado en el apartado 5 *ter*, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 5 *bis*. Toda solicitud de exención se basará en un resultado negativo de un análisis de costes-beneficio socioeconómico y en una evaluación de los efectos para la interoperabilidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. La solicitud de exención se coordinará con los Estados miembros vecinos en el caso de los tramos transfronterizos. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud el dictamen o dictámenes de los Estados miembros vecinos. Los Estados miembros podrán solicitar la concesión de varias exenciones en una única solicitud. Las exenciones solicitadas cumplirán con los requisitos que figuran en la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.

La Comisión evaluará la solicitud a la luz de la justificación facilitada en virtud del párrafo primero, así como en relación con 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 con arreglo al 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.

⁵⁰ 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).

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar seis meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados 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. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

Artículo 18

[Trasladado al artículo 65]

Artículo 19

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 (1 435 mm), en su caso;
- b) la atenuación 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) sin perjuicio de un análisis de costes y beneficios socioeconómicos, el desarrollo de infraestructuras para los trenes cuya longitud oscile entre 740 m y 1 500 m y con 25,0 t 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 el trabajo de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, en particular la explotación automática de los trenes, la gestión avanzada del tráfico y la conectividad digital para los pasajeros basada en el ERTMS y los acoplamientos automáticos digitales, así como la conectividad 5G;
- g) al construir o modernizar las infraestructuras ferroviarias, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, y construir aparcamientos 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 el hidrógeno para los tramos exentos del requisito de electrificación y las rutas de acceso ferroviario.
- i) para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la elaboración de una norma para asegurar la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros en vagones de una altura de treinta y tres centímetros sin un requisito adicional de permiso especial de operación de servicios.

SECCIÓN 2

INFRAESTRUCTURAS DE VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Artículo 20

Componentes de las infraestructuras

1. Las infraestructuras de las vías navegables interiores se compondrá 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 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 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.
 - l) infraestructuras necesarias para las operaciones con cero residuos y medidas de economía circular.
2. Los equipos asociados a las vías de navegación interior 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, infraestructuras para el suministro en puerto de electricidad y otros 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) Tiene un volumen anual de transbordo de mercancías superior a 500 000 toneladas. El volumen total anual de transbordo de mercancías se basará en la media disponible de los últimos tres años, según las estadísticas publicadas por Eurostat.
- b) Está situado en la red de vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte.

Artículo 21

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;
 - c) estén equipados con instalaciones para mejorar el impacto medioambiental de los buques en los puertos, entre las que podrán encontrarse instalaciones de recepción de residuos, instalaciones de degasificación, 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) [...] [relativo a la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos].

Artículo 22

Requisitos de las infraestructuras de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que los puertos interiores de la red básica cumplan los requisitos establecidos en el artículo 21, apartado 1, letras a) y b), a más tardar el 31 de diciembre de 2030, y en el artículo 21, 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 20, 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 establecidos en el apartado 3, letra a), y los requisitos mínimos de los niveles de servicio establecidos en el apartado 3, letras b), c) y d) (buen estado de navegación).

Los Estados miembros evitarán el deterioro de estos requisitos mínimos o de cualquiera de sus criterios subyacentes definidos. En caso de que la red de vías navegables interiores supere estos requisitos mínimos en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros harán todo lo posible para evitar el deterioro de su estado.

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 definidos, que se superen en un número determinado de días al año sobre la base de una media estadística.

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 TFUE, adoptará actos de ejecución, elaborados en estrecha cooperación con dichos Estados miembros y, si procede, en consulta con las comisiones de navegación fluvial creadas por acuerdos internacionales, que especifiquen los niveles de agua de referencia a que se refiere el párrafo anterior por corredor, por vía navegable o por tramo de vía navegable. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3. 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.

- 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;
- d) los ríos, canales y lagos y lagunas estén equipados con SIF para todos los servicios de conformidad con la Directiva 2005/44/CE⁵¹, a fin de garantizar la información en tiempo real a los usuarios a través de las fronteras.

⁵¹ 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).

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 3, letra a), por vía navegable y, cuando corresponda, por tramo de vía navegable, por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente, la biodiversidad o el patrimonio cultural. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. Las solicitudes de exención se coordinarán con los Estados miembros vecinos, cuando proceda. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud el dictamen o 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las exenciones establecidas 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.

- 4 *bis*. En caso de fuerza mayor, los Estados miembros restablecerán en el estado anterior las condiciones de navegabilidad tan pronto como la situación lo permita.
5. 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 abarcar:
- a) parámetros complementarios para vías navegables específicas de ríos de flujo libre;
 - aa) parámetros complementarios para la anchura navegable del canal;
 - b) suprimida.
 - c) suprimida.
 - d) suprimido;
 - e) la implantación de infraestructuras de energías alternativas para garantizar el acceso a los combustibles alternativos en todo el corredor;
 - f) el uso de las aplicaciones digitales de la red y los procesos de automatización;
 - g) la resiliencia de las infraestructuras al cambio climático, a los peligros naturales y a los desastres antropogénicos o las perturbaciones intencionadas;
 - h) la introducción y la promoción de nuevas tecnologías y la innovación en materia de combustibles y sistemas de propulsión sin emisiones de carbono.
6. suprimido.

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) en su caso, 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 una mayor seguridad, protección y 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 necesarias, incluidos los lugares de amarre y 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 impacto medioambiental del transporte por vías navegables interiores y de las infraestructuras de transporte, incluidos los buques de emisión cero o 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 los bajos niveles de agua;
- g) al construir o modernizar las infraestructuras de las vías navegables interiores, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos;

- h) la promoción de acciones para prevenir el deterioro de los requisitos de las vías navegables.

SECCIÓN 3

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y ESPACIO MARÍTIMO EUROPEO

Artículo 24

Componentes de las infraestructuras

1. El Espacio Marítimo Europeo conecta e integra los componentes marítimos descritos en el apartado 2 con la red terrestre mediante la creación o modernización 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 para proporcionar una integración eficiente, viable 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 las redes básica y global, incluida la conectividad con el interior;
 - b) acciones que aporten beneficios más amplios, que no estén vinculadas a puertos específicos y que beneficien de forma generalizada al Espacio Marítimo Europeo y a la industria marítima, como el apoyo a actividades que garanticen la navegabilidad durante todo el año (rompehielos), la facilitación de la transición hacia el transporte marítimo sostenible, la mejora de las sinergias entre el transporte y la energía, en particular mediante el fomento del papel de los puertos como centros de energía y la ayuda a la transición energética, así como los sistemas de TIC para el transporte y los estudios hidrográficos;

- c) la promoción de conexiones de transporte marítimo de corta distancia sostenibles y resilientes, en particular las que concentran flujos de tráfico, a fin de reducir costes externos negativos como las emisiones y la 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 modernización de servicios marítimos sostenibles, regulares y frecuentes.
 - d) suprimida.
3. Las infraestructuras de transporte marítimo a que se refiere el apartado 2, letra a), comprenderá, en particular:
- a) puertos marítimos, incluidas las infraestructuras necesarias
 - b) infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, plataformas, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;
 - c) canales marinos;
 - d) ayudas a la navegación;
 - e) accesos a puertos, vías 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 VTMIS;
 - i) infraestructuras relacionadas con combustibles alternativos.

- j) equipos asociados, entre los que podrán encontrarse, en particular, equipos de gestión del tráfico y de la carga, de reducción de efectos negativos sobre el medio ambiente, en particular para las operaciones con cero residuos y medidas de economía circular, de mejora de la eficiencia energética, de reducción del ruido, y de uso de combustibles alternativos, así como equipos destinados a garantizar la navegabilidad durante todo el año, como rompehielos, equipos de prospección hidrológica y de dragado de apertura y protección del puerto y sus accesos;
 - k) suprimida.
 - l) infraestructuras que faciliten las actividades portuarias relacionadas con los parques eólicos marinos y las energías renovables.
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. La cantidad de referencia de este volumen total será la media disponible de los últimos tres años según 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. La cantidad de referencia de este volumen total será la media disponible de los últimos tres años según las estadísticas publicadas por Eurostat;
 - b *bis*) 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 del despliegue de las energías renovables sea una de las actividades principales del puerto. La cantidad de referencia de este volumen total será la media disponible de los últimos tres años según las estadísticas publicadas por Eurostat;

- c) 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 1059/2003⁵²;
- d) 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 25

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) [...] [relativo a la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos];
 - 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 para la entrega de desechos generados por buques de conformidad con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³;
 - c) el sistema VTMISS y SafeSeaNet se apliquen de conformidad con la Directiva 2002/59/CE;
 - d) las ventanillas únicas marítimas nacionales se implanten de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1239.

⁵² 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)

⁵³ 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 media disponible de los últimos tres años según las estadísticas publicadas por Eurostat.
 - b) cualquier 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 marinos, pasos portuarios y estuarios que comunican dos mares, o que dan acceso desde el mar a puertos marítimos, correspondan como mínimo a las vías navegables interiores que cumplen los requisitos del artículo 22;
 - d) los puertos marítimos de la red global conectados a vías navegables interiores estén equipados con una capacidad de carga específica 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 limitaciones físicas considerables que impidan dicha conexión.

3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 2 mediante actos de ejecución por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

La Comisión informará a otros Estados miembros de las excepciones establecidas con arreglo al presente artículo.

Artículo 26

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 25, 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 25, apartado 2, a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones del requisito establecido en el apartado 2 mediante actos de ejecución por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

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) mejorar los accesos marítimos, como rompehielos, canales marítimos, vías navegables, esclusas, dragado de apertura y ayudas a la navegación;
- b) la construcción o modernización de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, plataformas, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;
- b *bis*) la mejora de las infraestructuras, los equipos y los sistemas de interconexión definidos en el artículo 36;
- c) la mejora de los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a una mayor seguridad, protección, eficiencia y sostenibilidad;
- d) la introducción y promoción de las nuevas tecnologías y de la innovación, así como de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono;
- e) la mejora de la resiliencia de las cadenas logísticas y del comercio marítimo internacional, también en relación con la adaptación al cambio climático;
- f) las medidas de reducción del ruido y de eficiencia energética;
- g) promover buques de cero emisiones o con emisiones bajas que realicen y operen conexiones de transporte marítimo de corta distancia, y desarrollar medidas de mejora del impacto medioambiental del transporte marítimo para optimizar las escalas portuarias o las cadenas de suministro de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes, en particular la utilización de mecanismos de ecoincentivos.

- h) las acciones a que se refiere el artículo 24, apartado 2, letras b) y c).

SECCIÓN 4

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 28

Componentes de las infraestructuras

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) empalmes;
 - iv) cruces;
 - v) distribuidores;
 - vi) arcenes;
 - vii) suprimido;
 - viii) suprimido;
 - ix) suprimido;
 - x) infraestructuras que atenúen las consecuencias para el medio ambiente;

- b) equipos asociados, incluidos los sistemas de pesaje en movimiento;
 - c) infraestructuras digitales y sistemas de TIC para el transporte;
 - d) vías de acceso a terminales multimodales de transporte de mercancías;
 - e) conexiones entre las terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos dentro de la red transeuropea de transporte;
 - f) terminales de autobuses;
 - g) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos.
 - h) zonas de estacionamiento y 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), e indicadas en el anexo I, son las que desempeñan una función importante en el tráfico de largo recorrido 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 podrán figurar en particular los de gestión del tráfico, información y orientación vial, cobro de peajes o tarifas por el uso de las infraestructuras, seguridad, reducción de los efectos negativos sobre el medio ambiente, reabastecimiento de combustible o recarga de vehículos con sistemas alternativos de propulsión, y zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.

Artículo 29

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 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁴;
- b) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con un nivel elevado de seguridad del tráfico;
- c) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas 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 de agua;
- d) los túneles de carretera de longitud superior a 500 m sean conformes con la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁵;
- 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 Consejo⁵⁶, el Reglamento de Ejecución (UE) C/2019/9080 de la Comisión⁵⁷ y el Reglamento Delegado (UE) C/2019/8369 de la Comisión⁵⁸;

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- f) cuando proceda, los peajes o tasas de usuario se perciban de conformidad con la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹;
- g) todo sistema de transporte inteligente en infraestructuras de transporte por carretera cumpla lo dispuesto en la Directiva (UE) [...], por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes, y se implante de manera coherente con los actos delegados adoptados en virtud de dicha Directiva⁶⁰;
- h) se implanten infraestructuras para los combustibles alternativos en la red viaria de conformidad con el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos];

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, las carreteras a que se refiere el artículo 28, apartado 1, letra a), de la red global cumplan los requisitos siguientes:

- a) suprimida.
- b) zonas de descanso a una distancia máxima de 100 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de aparcamiento e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa;
- c) suprimida.
- d) sistemas de pesaje en movimiento instalados cada 300 km de media en la red de cada Estado miembro. Al implantar estos sistemas, 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.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ Directiva 2021/..., por la que se revisa la 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 [...]).

3. Los Estados miembros garantizarán la implantación o la utilización de los medios para detectar incidentes o situaciones relacionados con la seguridad, así como 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 886/2013 de la Comisión⁶¹:
- para las infraestructuras existentes de la red global, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;
 - 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 haya completado antes, en la fecha de finalización a más tardar.
4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones del requisito establecido en el apartado 2 mediante actos de ejecución cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. Las solicitudes de exención se coordinarán con los Estados miembros vecinos, cuando proceda. Los Estados miembros vecinos 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.

⁶¹ 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 podrá solicitar información adicional al Estado miembro en un plazo máximo de treinta días naturales a partir de la recepción de la solicitud con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

Artículo 30

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

1. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viaria de la red básica y la red básica ampliada cumplan lo dispuesto en el artículo 29, apartado 1.
- 1 *bis*. Los Estados miembros se asegurarán de que las carreteras a que se refiere el artículo 28, 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:
 - i) disponer, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de calzadas separadas para los dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación, o por otros medios que garanticen un nivel de seguridad equivalente; y

- ii) no presentar pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones.
 - iii) suprimido;
2. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viarias de la red básica y la red básica ampliada cumplan a más tardar el 31 de diciembre de 2040 los siguientes requisitos:
- a) haya zonas de descanso disponibles 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 aparcamiento e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa;
 - b) suprimida;
 - c) cumpla los requisitos previstos en el artículo 29, apartado 2, letra d).
3. Los Estados miembros harán todo lo posible por garantizar el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas situadas en las carreteras de la red básica y de la red básica ampliada, o en un radio de 3 km de distancia de conducción desde la salida más próxima de una carretera de la red transeuropea de transporte, con una distancia media de 150 km entre dos zonas de este tipo, que proporcionen suficientes plazas de aparcamiento para vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 a más tardar el 31 de diciembre de 2040⁶². Los Estados miembros podrán centrarse en los tramos de carretera con una elevada intensidad de tráfico de mercancías.

⁶² 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (*DO L 102 de 11.4.2006, pp. 1-14*).

4. Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras viarias cumplan los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 3:
- 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;
 - 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 haya completado antes, en la fecha de finalización a más tardar.
5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de los requisitos establecidos en los apartados 1 *bis* y 2 mediante actos de ejecución cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas considerables, del resultado negativo del análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de los posibles efectos negativos para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. Las solicitudes de exención se coordinarán con los Estados miembros vecinos, cuando proceda. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención. El Estado miembro adjuntará a su solicitud el dictamen o 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

Artículo 31

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte por carretera

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

- a) 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) atenuación de la congestión en las carreteras existentes, en particular mediante una gestión inteligente del tráfico, incluidas tasas dinámicas de congestión o peajes que varíen en función de la hora del día, de la semana o de la temporada;
- c) mejora de los procesos de digitalización y automatización, introducción de tecnologías innovadoras para mejorar el control del cumplimiento del marco jurídico de la Unión en materia de transporte por carretera, incluidas herramientas de garantía de cumplimiento inteligentes y automatizadas e infraestructuras de comunicación;

- d) al construir o modernizar las infraestructuras viarias, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos;
- e) desarrollo de zonas de aparcamiento seguras y protegidas que proporcionen espacio de aparcamiento para los vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006⁶³ sobre la red global.

SECCIÓN 5

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 32

Componentes de las infraestructuras

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 equipo asociado, incluidos los equipos espaciales;

⁶³ 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (*DO L 102 de 11.4.2006, pp. 1-14*).

- 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 pasajeros en tierra;
- g) infraestructuras utilizadas para la recogida selectiva de residuos, la prevención de residuos y las actividades en el ámbito de la economía circular;
- 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 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 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 está situado dispone de una línea de ferrocarril de alta velocidad.

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

Artículo 33

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 básica con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a cuatro millones estén conectados a la red ferroviaria transeuropea y a los nodos urbanos correspondientes, tal como se establece en el anexo II, por ferrocarril, metropolitano, metro ligero o tranvía, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, salvo que existan limitaciones geográficas o físicas significativas que impidan dichas conexiones;
- b) suprimida.
- c) los aeropuertos situados en su territorio ofrezcan al menos una terminal abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias conforme a lo dispuesto en la Directiva (CE) n.º 2009/12⁶⁴;
- d) las normas básicas comunes para proteger la aviación civil contra 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 Consejo⁶⁵, 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 implante una infraestructura para los combustibles alternativos en los aeropuertos de conformidad con el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

⁶⁴ Directiva 2009//12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2009 relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

⁶⁵ 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).

- g) los aeropuertos de las redes básica y 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 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.

2. A petición de un Estado miembro, la Comisión concederá, en casos debidamente justificados, exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a) y g), por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas, como la inexistencia de un sistema ferroviario en el territorio o el resultado negativo de un análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de posibles efectos negativos sobre el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma suficiente. El Estado miembro podrá 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

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 operacional;
- 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 de emisión cero y baja emisión e infraestructuras de emisión cero y baja emisión de carbono.
- 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 a los nodos urbanos correspondientes, tal como se establece en el anexo II, por ferrocarril, metropolitano, metro ligero o tranvía.
- g) disponer de infraestructuras que suministren aire preacondicionado a las aeronaves estacionadas en 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.

SECCIÓN 6

INFRAESTRUCTURAS PARA TERMINALES MULTIMODALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Artículo 35

Identificación 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 los mismos;
 - b) situadas en los puertos interiores de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II, o adyacentes a los mismos;
 - b *bis*) situadas en los aeropuertos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II; o
 - c) suprimida.
 - 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 a los flujos que dan servicio a nodos urbanos, centros industriales, puertos y centros logísticos.

3. En el plazo de tres años a partir de la 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, incluidos los flujos de tráfico de mercancías transportadas por carretera;
 - 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;
 - 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 ello se tendrán en cuenta las terminales situadas en las zonas fronterizas de los Estados miembros vecinos.

Los Estados miembros consultarán a los expedidores, a los transportistas y a los operadores logísticos 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. En caso de que el análisis contemplado en 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, incluidos los lugares en los que se hayan observado tales necesidades.
- 4 *bis*. El plan de acción se notificará a la Comisión a más tardar a los doce meses de haber finalizado el análisis contemplado en el apartado 3.
- 4 *ter*. Conforme a dicho plan de acción, los Estados miembros notificarán a la Comisión una lista de las terminales ferroviarias 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.

Artículo 36

Componentes de las infraestructuras

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 intermedia búfer y de espera, la zona de transbordo y los carriles de conducción o carga;
- d) sistemas de TIC 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;
- e) infraestructuras para los combustibles alternativos.

Requisitos de las infraestructuras de transporte

1. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles 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 indicadas en el anexo I y enumeradas en el anexo II, cumplan los requisitos siguientes:
 - a) estén conectadas al menos a dos modos de transporte disponibles en la zona;
 - b) estén equipadas, 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 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos] dedicada al servicio de los vehículos pesados, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;
 - c) estén equipadas con herramientas digitales para facilitar, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - i) la eficiencia de las operaciones en la terminal, con herramientas como, en su caso, fotopuertas, sistemas de operación de la terminal, registro digital de entrada/salida del conductor, cámaras u otros sensores en equipos de transbordo, así como sistemas de cámaras en los laterales de las vías;
 - ii) el flujo de información dentro de la terminal y entre modos de transporte en todas la cadena logística y la terminal, con capacidad para intercambiar información con sistemas abiertos e interoperables.
2. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que a más tardar el 31 de diciembre de 2030, dichas terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 17, apartado 1, que estén conectadas a la red ferroviaria y que realicen transbordo vertical sean capaces de gestionar los siguientes tipos de unidades de carga intermodales movibles: contenedor, caja móvil o semirremolque adecuados para el transporte intermodal.

3. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 37, apartado 1, que estén conectadas a la red ferroviaria sean capaces de 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. Suprimido.

5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión concederá exenciones a lo dispuesto en los apartados 1 a 3 mediante actos de ejecución por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas, en particular cuando la terminal esté situada en una zona con espacio restringido, o del resultado negativo de un análisis de costes y beneficios socioeconómicos o de posibles efectos negativos sobre el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo deberá justificarse de forma 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 con arreglo al 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.

La Comisión adoptará una decisión sobre la exención solicitada a más tardar 6 meses después de la recepción de la solicitud con arreglo al párrafo primero o, en caso de que los Estados miembros interesados hayan facilitado información adicional con arreglo al párrafo tercero, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la última fecha de recepción de dicha información. Se elegirá la fecha más tardía. A falta de una decisión explícita de la Comisión dentro de dichos plazos, se considerará que se ha concedido la exención.

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

Artículo 38

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 a través del 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, en su caso, el cambio de los apartaderos al ancho de vía estándar nominal europeo.

SECCIÓN 7

NODOS URBANOS

Artículo 39

Componentes de los nodos urbanos

1. Un nodo urbano comprenderá, en particular:
 - a) unas infraestructuras de transporte en el nodo urbano que forman parte de la red transeuropea de transporte, incluidas las circunvalaciones;
 - b) puntos de acceso a la red transeuropea de transporte, en particular estaciones ferroviarias y terminales de autobuses, terminales multimodales de transporte de mercancías, puertos o aeropuertos;
 - c) suprimida.
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 100.000 habitantes o más o, cuando no exista dicho nodo urbano en una región NUTS 2, será el nodo principal de esa región NUTS 2.

Artículo 40

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) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
- 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, y reducir la contaminación atmosférica y acústica;
 - ii) la recopilación y presentación a la Comisión de indicadores de movilidad urbana, según se define en el apartado 2 del presente artículo, para cada nodo urbano;
- c) a 31 de diciembre de 2030 a más tardar, el desarrollo de intercambiadores multimodales de pasajeros para facilitar conexiones de primer y último kilómetro que estén equipadas con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], dedicada a dar servicio a los autobuses y autocares;
- d) a 31 de diciembre de 2040 a más tardar, el desarrollo, siempre que sea económicamente viable, 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 puede 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.

- 1 *bis*. Al adoptar y seguir los PMUS, las autoridades locales, cooperando, en su caso, con las autoridades nacionales, 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.
2. La Comisión adoptará, a más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, un acto de ejecución por el que se definan, en número reducido, los indicadores relativos a la sostenibilidad y seguridad del transporte a los que se refiere el apartado 1, letra b). Dicho acto de ejecución especificará también cada uno de los plazos para la presentación de cada indicador. Dichos plazos se fijarán entre tres y cinco años. Al establecer el conjunto detallado de indicadores, se tendrán en cuenta la disponibilidad y accesibilidad de los datos a nivel regional y local. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.
3. Asimismo la Comisión establecerá, a más tardar al cabo de un año de la 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.

Artículo 41

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 39, apartado 1, letra b), con el fin de aumentar el rendimiento de la red transeuropea de transporte, como metros o tranvías;

- b) una interconexión sin fisuras entre las infraestructuras de la red transeuropea de transporte y las infraestructuras de transporte regional y local sostenible, que podrá incluir, para los pasajeros, la capacidad de acceder a la información, reservar, pagar sus viajes y obtener sus billetes mediante servicios digitales de movilidad multimodal, así como, 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 nodos ciclogísticos, en particular los relacionados con las infraestructuras de transporte ferroviario y acuático;
- b *bis*) una interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras de transporte de pasajeros ferroviarias, viarias, los modos de transporte activos y, en su caso, de vías navegables, aéreas y marítimas;
- b *ter*) una interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras de transporte de mercancías ferroviarias, viarias y, en su caso, de vías navegables, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas;
- c) la atenuación de la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;
- d) la promoción de un transporte y una movilidad eficientes, con cero emisiones y bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas de pasajeros y de mercancías;
- e) el aumento de la cuota modal del transporte público y de los modos activos y medidas para orientar principalmente la movilidad de los pasajeros en favor de estos modos;
- f) suprimida;
- g) el fomento del reparto urbano de mercancías eficiente, de bajo ruido e hipocarbónico.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES PARA UN TRANSPORTE INTELIGENTE Y RESILIENTE

Artículo 42

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 en el caso de operaciones de transporte multimodal y servicios de valor añadido relacionados con el transporte, mejoras de la resiliencia, la seguridad física y operacional, la congestión y el rendimiento operativo y medioambiental y los procedimientos administrativos simplificados. Los sistemas de TIC para el transporte también facilitarán la conexión sin fisuras 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 pasajeros a que se refiere la especificación técnica de interoperabilidad, en particular los resultados de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común Ferroviaria Europea;
 - b) para las vías navegables interiores: los SIF;
 - c) para el transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte: los STI;
 - d) para el transporte marítimo: para los servicios VTMISS de gestión del tráfico marítimo y para el intercambio de información, el entorno de ventanilla única marítima europea (EMSWe);
 - e) para el transporte aéreo: sistemas GTA/SNA, en particular los resultantes del proyecto SESAR;
 - f) para el transporte multimodal: la IETM.

3. suprimido.

Artículo 43

Servicios de transporte de mercancías sostenible

1. 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 negativos ambientales y socioeconómicos, encaminados a:
 - a) mejorar el uso sostenible de la infraestructura 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 expedidores, operadores, proveedores de servicios y sus clientes;
 - d) estimular la eficiencia en el uso de los recursos y un funcionamiento con cero o con bajas emisiones, en particular en los ámbitos de las tecnologías, las operaciones, la tracción, la conducción y la 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 escasamente pobladas, mediante la promoción de servicios regulares y frecuentes.
2. suprimido.

Nuevas tecnologías e innovación

A fin de que la red transeuropea de transporte se adapte continuamente a los avances tecnológicos innovadores y a su implantación, el objetivo será, en particular:

- a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles, de manera armonizada y coordinada;
- b) mejorar la descarbonización de todos los modos de transporte, estimulando la eficiencia energética, introduciendo soluciones de emisión cero y de bajas emisiones, incluidos los sistemas de suministro de hidrógeno y electricidad, así como otras soluciones nuevas, como los combustibles sostenibles, y proporcionar la infraestructura correspondiente, siempre que sea posible mediante sinergias con la RTE-E. Estas infraestructuras pueden incluir el acceso a la red y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, tener en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y englobar sistemas de TIC para el transporte. Las infraestructuras de transporte pueden servir como centro energético al servicio de diferentes modos de transporte, a fin de conectar la producción local de energía limpia con las aplicaciones de movilidad sin emisiones. Las infraestructuras de transporte también pueden contribuir al despliegue de otras tecnologías que aceleren la descarbonización de la economía.
- c) 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;
- d) mejorar la seguridad y sostenibilidad de la circulación de personas y del transporte de mercancías;

- e) mejorar la explotación, gestión, accesibilidad, interoperabilidad, multimodalidad y eficiencia de la red, por ejemplo mediante el desarrollo de servicios digitales de movilidad multimodal;
- f) 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 de sus elecciones de medios de transporte sobre el medio ambiente;
- g) suprimida;
- h) fomentar medidas de reducción de externalidades negativas tales como la congestión, los perjuicios para la salud y la contaminación de cualquier tipo, incluida la contaminación acústica 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, tanto naturales como antropogénicas;
- 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.

Artículo 45

Seguridad física y operacional de las infraestructuras

suprimido.

Resiliencia de las infraestructuras

1. Los Estados miembros harán todo lo posible por asegurarse de que, cuando se planifiquen y ejecuten proyectos de interés común, se tengan en cuenta la seguridad y la resiliencia de las infraestructura al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes antropogénicas y las interrupciones operativas, así como las perturbaciones intencionadas que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. En particular, se prestará la debida atención a:
 - a) las interdependencias, conexiones y efectos en cascada con otras redes, como las redes de telecomunicaciones y electricidad;
 - b) la seguridad física y operacional y el rendimiento en presencia de múltiples peligros;
 - c) la calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, prestando especial atención a las futuras condiciones climáticas previstas;
 - d) la protección civil debe reaccionar ante las perturbaciones;
 - e) la ciberseguridad y resiliencia de las infraestructuras, prestando especial atención 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 la protección contra el cambio climático. La protección contra el cambio climático se llevará a cabo 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 de la UE, 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 antes de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 47

Riesgos para la seguridad o el orden público

1. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar que la red transeuropea de transporte esté protegida frente a posibles riesgos para la seguridad o el orden público derivados de la participación o de las contribuciones de cualquier empresa de un tercer país en un proyecto de interés común.
2. 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 cualquier tipo de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país puede afectar a infraestructuras de la red transeuropea de transporte por motivos de seguridad o de orden público, el Estado miembro deberá informar a la Comisión de todas las medidas adecuadas adoptadas para mitigar dicho riesgo.

Artículo 48

Mantenimiento y ciclo de vida del proyecto

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

- a) que la infraestructura de la red transeuropea de transporte se mantenga de manera que ofrezca, durante su vida útil, un alto nivel de servicio y seguridad adaptada al flujo de tráfico y que mejore su resiliencia, y que se tengan en cuenta en la fase de planificación de la construcción o la mejora las necesidades de mantenimiento preventivo y los costes estimados a lo largo de la vida útil de las infraestructuras de transporte transeuropeas;
- b) La planificación del mantenimiento a largo plazo de las infraestructuras de las carreteras y, cuando proceda, de las vías navegables interiores;
- c) suprimida.
- d) 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 49

Accesibilidad para todos los usuarios

La infraestructura transeuropea de transporte permitirá una movilidad sin fisuras y accesibilidad para todos los usuarios, en particular:

- las personas en situaciones de vulnerabilidad, en particular las personas con discapacidad o movilidad reducida; y
- las personas que viven en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como en zonas escasamente pobladas;

CAPÍTULO V

EJECUCIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LOS CORREDORES EUROPEOS DE TRANSPORTE Y DE LAS PRIORIDADES HORIZONTALES

Artículo 50

El instrumento de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. Los corredores europeos de transporte son un instrumento para facilitar la aplicación 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.
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) 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;
 - c) desarrollo coordinado de la infraestructura, en particular en los tramos transfronterizos, especialmente con vistas a desarrollar un sistema de transporte ferroviario de mercancías interoperable, así como una red ferroviaria de viajeros de larga distancia eficaz, también de alta velocidad, en toda la Unión;
 - d) apoyar el desarrollo coordinado e integrado y la implantación de soluciones innovadoras para la digitalización y la interoperabilidad del transporte;
 - e) promover 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 Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (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 el despliegue oportuno del ERTMS y la integración de la infraestructura y los servicios de transporte marítimo en la red transeuropea de transporte.

Artículo 51

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

1. A fin de facilitar la aplicación coordinada de los corredores de transporte europeos, 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, 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 o a la financiación o 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, renovable. El mandato del coordinador europeo se referirá a la ejecución 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 aplicación 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 supervisar su ejecución de conformidad con el artículo 53;
 - c) consultar al foro del corredor o al foro consultivo para las prioridades horizontales, respectivamente, en relación con dicho plan de trabajo y su aplicación, e informar periódicamente al Foro sobre la ejecución del plan de trabajo;
 - d) informar a los Estados miembros, a la Comisión y, cuando proceda, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor europeo de transporte o prioridad horizontal sobre cualesquiera dificultades encontradas, en particular cuando se obstaculice el desarrollo de un corredor o una prioridad horizontal, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas;
 - e) presentar un informe de situación anual al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a los Estados miembros interesados sobre los avances realizados en la ejecución de las prioridades de los corredores europeos de transporte y horizontales; Este 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 podrá sugerir posibles soluciones.
6. Sin perjuicio de las competencias de la gobernanza 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 deberán:

- a) cooperar estrechamente con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías y los Estados miembros interesados para 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;
- b) supervisar el funcionamiento de los servicios de transporte ferroviario de mercancías, en estrecha cooperación con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías y, si procede, determinar qué posibles obstáculos existen, como los de carácter técnico y operativo, y formular recomendaciones al respecto.

7. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:

- a) cooperar estrechamente con los Estados miembros interesados para contribuir a determinar las prioridades y las necesidades de inversión para las líneas de transporte ferroviario de pasajeros de los corredores europeos de transporte;
- b) supervisar, en estrecha cooperación con los administradores de infraestructuras, el rendimiento de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros.

8. De conformidad con el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, la Comisión solicitará el dictamen consultivo del 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 en el ámbito del mandato del coordinador europeo, a fin de garantizar la coherencia y el avance de cada corredor o prioridad horizontal. El coordinador europeo comprobará si los proyectos propuestos por los Estados miembros para la cofinanciación del MCE son coherentes con las prioridades del plan de trabajo.

9. En caso de que el coordinador europeo no logre ejecutar su mandato de manera satisfactoria y conforme a los requisitos del presente artículo, la Comisión podrá en cualquier momento, tras consultar a los Estados miembros afectados, poner fin a su mandato y designar un nuevo coordinador europeo de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1.

Gobernanza 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 respectivo 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, respectivamente, el «foro del corredor» y el «foro consultivo para la prioridad horizontal».
2. El «foro del corredor» será creado oficialmente y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor europeo de transporte y garantizarán la representación de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías.
3. Con el acuerdo de los Estados miembros interesados, 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) cuellos de botella operativos;
 - e) nodos urbanos;
 - f) cooperación con terceros países;
 - g) otros temas considerados necesarios.

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

4. El foro consultivo para la prioridad horizontal será creado y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados y, en su caso y con el acuerdo de los Estados miembros, los representantes de los sectores pertinentes podrán participar. Los Estados miembros designarán un representante para asistir al Foro Consultivo del ERTMS. El coordinador europeo también podrá crear grupos de trabajo *ad hoc*.
5. 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, incluida 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.
6. El coordinador europeo podrá consultar a las autoridades regionales y locales, a los gestores de infraestructuras, a los operadores de transporte, en particular a aquellos que son miembros de la gobernanza 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. Además, el coordinador europeo responsable del ERTMS cooperará estrechamente con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la Empresa Común Ferroviaria Europea, y el coordinador europeo del Espacio Marítimo Europeo hará lo propio con la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Plan de trabajo del coordinador europeo

1. Cada coordinador europeo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales elaborarán, a más tardar dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento y, a continuación, cada cuatro años, un plan de trabajo que ofrezca un análisis detallado del estado de implantación del corredor o de la prioridad horizontal bajo su competencia y de su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, así como las prioridades para su futuro desarrollo.
2. El plan de trabajo se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros afectados y en consulta con el foro del corredor y la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, o en el foro consultivo de la prioridad horizontal. El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros interesados. La Comisión remitirá el plan de trabajo al Parlamento Europeo y al Consejo, para su información.

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 incluirá, 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 los requisitos de infraestructura de transporte del presente Reglamento y de los avances conseguidos;
 - c) una determinación de los enlaces pendientes y los cuellos de botella, en particular los operativos, que dificultan el desarrollo y la aplicación del corredor, en especial en los tramos transfronterizos;

- d) un análisis de las inversiones necesarias, incluidas las diferentes fuentes de financiación comprometidas o previstas 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;
- f) un plan, que podrá incluir hitos intermedios no vinculantes, para la eliminación de las barreras físicas, técnicas, digitales, operativas y administrativas entre modos de transporte y dentro de ellos y para la mejora del transporte multimodal eficiente, prestando especial atención a los tramos transfronterizos y a los enlaces nacionales pendientes.

Para el análisis de las inversiones y la elaboración del plan, el coordinador europeo deberá:

- cooperar con la comisión ejecutiva y el consejo de administración del corredor a que se refiere el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 en los aspectos relacionados con el transporte ferroviario de mercancías;
- 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 35, apartado 4, 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;
- tener en cuenta los resultados de la supervisión realizada de conformidad con el artículo 51, apartado 7, letra b), para el aspecto relacionado con los servicios de transporte de viajeros.

- g) los resultados de la supervisión del funcionamiento del tráfico de mercancías por ferrocarril realizado por la gobernanza 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 los requisitos operativos del artículo 18 del presente Reglamento;
- h) una determinación de las medidas en los nodos urbanos, en cooperación con los Estados miembros interesados y las autoridades locales pertinentes, 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, establecida junto a 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;
- k) las medidas que deban adoptarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido y, si procede, otras externalidades negativas.

4. El coordinador europeo prestará apoyo a los Estados miembros en la aplicación del plan de trabajo, en particular por lo que respecta a:

- a) a petición de los Estados miembros interesados, el establecimiento de prioridades en la planificación nacional, contribuyendo a determinar los problemas de ejecución y los cuellos de botella, incluidas las cuestiones operativas, en cada corredor o para cada prioridad horizontal;
- b) a petición de los Estados miembros interesados, la planificación del proyecto y la inversión, los costes correspondientes y el calendario de ejecución estimado para poner en marcha los corredores europeos de transporte o la prioridad horizontal;

- c) el trabajo en el órgano de supervisión o en un órgano de dirección similar de una entidad única, cuando proceda, para la coordinación, construcción o gestión de proyectos de infraestructura transfronterizos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5.

Artículo 54

Actos de ejecución

1. suprimido.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4 *bis*, y a expensas de la aprobación de los Estados miembros interesados, de conformidad con el artículo 172 del TFUE, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la ejecución de tramos transfronterizos de los corredores europeos de transporte, o para la ejecución de las prioridades horizontales. A petición del Estado o Estados miembros interesados, la Comisión también podrá adoptar actos de ejecución para la ejecución de otros tramos específicos de los corredores europeos de transporte en los Estados miembros afectados a fin de garantizar una determinación coherente de las prioridades en la planificación de las inversiones y de dichas infraestructuras mediante el establecimiento de hitos indicativos para la realización de los principales enlaces pendientes respectivos y para la eliminación de los cuellos de botella. Los actos de ejecución se elaborarán en estrecha colaboración con los Estados miembros interesados y se actualizarán cada cuatro años o a petición de los Estados miembros.
3. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 2 se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 59, apartado 3. La Comisión modificará los actos de ejecución de conformidad con ese mismo procedimiento para tener en cuenta los progresos realizados, los retrasos sufridos o la actualización de los programas nacionales.
4. Hasta que se hayan ejecutado completamente las medidas previstas en el acto de ejecución y a menos que se estipule lo contrario en el acto 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 55.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 55

Presentación de informes y seguimiento

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera regular, 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.
- 1 *bis*. Esta información incluirá datos técnicos anuales relacionados con los requisitos de las infraestructuras de transporte establecidos en el capítulo III del presente Reglamento, a menos que dicha información ya haya sido recopilada a nivel de la red transeuropea de transporte a efectos de otras aplicaciones o bases de datos de la Unión.
- 1 *ter*. 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.
- 1 *quater*. 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 (básica, básica ampliada y global).
- 1 *quinquies*. La Comisión especificará, mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3, la lista de datos técnicos que deben transmitirse con arreglo al apartado 1 *bis*.

2. 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 formas 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 que pueda perjudicar o tener una influencia indebida en cualquier procedimiento de contratación pública de un Estado miembro.

3. 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 las fuentes de datos nacionales y TENtec.

Artículo 56

Actualización de la red

1. A reserva de la aprobación del Estado miembro interesado de conformidad con el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 por los que se modifiquen los anexos I y II, a fin de:
 - a) tener en cuenta las modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en el artículo 20, apartado 3, letra a), el artículo 24, apartado 4, letras a) y b), y el artículo 32, apartado 2, y de los umbrales cuantitativos y requisitos cualitativos establecidos en el artículo 24, apartado 4, letra b *bis*). 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 media de los tres últimos años de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente;
 - 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 o a petición del Estado miembro interesado;

- b) incluir los nodos urbanos en la red transeuropea de transporte. si se demuestra que cumplen los requisitos previstos en el artículo 39, apartado 2, o excluir los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte a petición del Estado miembro interesado;
- c) incluir en la red transeuropea de transporte terminales ferrocarril-carretera y terminales situadas en las vías navegables interiores determinadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 35, apartado 5, excluir terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte a petición del Estado miembro interesado o excluir las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, letras a), b) y b *bis*), a petición de los Estados miembros interesados;
- d) adaptar, sobre la base de la información facilitada por el Estado miembro interesado, de conformidad con el artículo 55, 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 admitirá ningún cambio de configuración más allá de lo permitido por la decisión de autorización de proyecto pertinente.

Las adaptaciones a que se refieren las letras a) y b) del apartado 1 estarán basadas 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.

1 *bis*. El acto delegado que incluya un nodo urbano en el anexo II con arreglo al apartado 1, letra b, deberá:

- a) prorrogar los plazos establecidos en el artículo 40, apartado 1, letras b) y c), por tres años, hasta el 31 de diciembre de 2030 y el 31 de diciembre de 2033, respectivamente; en el caso de los nodos urbanos incluidos en el anexo II, una vez expirados los plazos establecidos en el artículo 40, apartado 1, letras b) o c), dichos plazos se prorrogarán por tres años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado;
- b) prorrogar por cinco años el plazo aplicable para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 40, apartado 1, letra d), hasta el 31 de diciembre de 2045; en el caso de los nodos urbanos incluidos en el anexo II, una vez expirado el plazo establecido en el artículo 40, apartado 1, letra d), dicho plazo se prorrogará por cinco años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado.

1 *ter*. El acto delegado que incluya una terminal ferrocarril-carretera en los anexos I y II con arreglo al apartado 1, letra c, deberá:

- a) prorrogar los plazos establecidos en el artículo 37, apartado 1, letra c), y en el artículo 37, apartado 2, por tres años, hasta el 31 de diciembre de 2033; en el caso de las terminales ferrocarril-carretera incluidas en los anexos I y II, una vez expirados los plazos establecidos en el artículo 37, apartado 1, letra c), y en el artículo 37, apartado 2, dichos plazos se prorrogarán por tres años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado;
- b) prorrogar el plazo establecido en el artículo 37, apartado 3, por cinco años, hasta el 31 de diciembre de 2045; en el caso de las terminales ferrocarril-carretera incluidas en los anexos I y II, una vez expirado el plazo establecido en el artículo 37, apartado 3, dicho plazo se prorrogará por cinco años después de la entrada en vigor de dicho acto delegado.

2. 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 que se refieran a infraestructuras que hayan sido excluidas de la red transeuropea de transporte dejarán de ser admisibles a partir de la fecha de entrada en vigor de los actos delegados adoptados con arreglo al apartado 1 del presente artículo. El fin de la admisibilidad no afectará a las decisiones de financiación o subvención adoptadas por la Comisión antes de tal fecha.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 172, apartado 2, del TFUE, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 a fin de modificar el 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 interesados.

Artículo 57

Relación 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 afectada por un proyecto de interés común se cumplirán, cuando proceda, en la fase de planificación y construcción de un proyecto. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas a este respecto, en particular en lo que se refiere a la consulta y la inclusión de las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Artículo 58

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.
2. suprimido.
3. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión el proyecto o proyectos de plan o programa nacional correspondientes que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte o un resumen de los mismos, así como cualquier modificación significativa de los mismos lo antes posible tras la organización de una consulta pública sobre dicho plan o programa. Asimismo los Estados miembros facilitarán a la Comisión los planes o programas nacionales definitivos una vez adoptados.

Artículo 59

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 22, apartado 3, la Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo⁶⁶.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite dictamen alguno, 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.

Artículo 60

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 56, apartados 1 y 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [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.

⁶⁶ 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).

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 3, y el artículo 56, apartados 1 y 3, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o 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.
- 3 bis. 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.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 11, apartado 3, o al artículo 56, apartados 1 y 3, entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan manifestado ninguna objeción en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto a ambas instituciones o en caso de que, antes de que expire ese plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo hayan informado a la Comisión de que no manifestarán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 61

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, según proceda, y con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la realización de la red básica y evaluará, en particular, su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento.

La evaluación tendrá en cuenta el informe anual de situación y los planes de trabajo elaborados por los coordinadores europeos de conformidad con el artículo 51, apartado 5, letra e), y el artículo 53, apartado 1, respectivamente.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, según proceda, y con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la realización de la red básica ampliada y de la red global y evaluará:

- a) la conformidad con el presente Reglamento;
- b) los avances registrados en la aplicación del presente Reglamento;
- c) los cambios en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías;
- d) la evolución de las inversiones en infraestructuras de transporte nacionales;
- e) la necesidad de realizar modificaciones en el presente Reglamento.

La evaluación también examinará las repercusiones de la evolución de las pautas 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 inversiones.

Artículo 62

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

1. De producirse un retraso significativo en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, la red básica ampliada y la red global, la Comisión podrá pedir al Estado miembro o Estados miembros interesados 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 4 *bis*, la Comisión, tras examinar las razones aducidas por el Estado miembro o los Estados miembros interesados de conformidad con el apartado 1, en caso de que el retraso significativo 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 miembro o a los Estados miembros sin justificación suficiente, podrá proveer al Estado o Estados miembros afectados de recomendaciones no vinculantes con el fin de eliminar ese retraso o impedir o reducir nuevos retrasos.
4. suprimido.

Artículo 63

Exenciones

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular cualquier exigencia 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, Malta y las regiones ultraperiféricas mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio. Las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y protegido no se aplicarán a dichos Estados miembros y regiones.

Las disposiciones relativas al ancho de vía nominal estándar europeo para el ferrocarril que figuran en el artículo 16 *bis* no se aplicarán a las islas ni a las regiones ultraperiféricas.

Artículo 64

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 65

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

El Reglamento (UE) n.º 913/2010 queda modificado como sigue:

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

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento dispone normas para la organización, gobernanza 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 a la gobernanza, gestión y 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.».

1 bis) «En el artículo 2, apartado 1, la referencia al artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al ‘artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE».

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

«2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1:

- a) "corredor de mercancías": las líneas ferroviarias de transporte de mercancías del corredor europeo de transporte tal como se definen en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T]* 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 interesadas se proponen aplicar y que son necesarios y suficientes para organizar y gestionar el corredor de mercancías;
- c) "terminal": instalación situada a lo largo del corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga y descarga de los trenes de mercancías, así como para la integración de los servicios ferroviarios de mercancías con los servicios de carretera, marítimos, fluviales y aéreos, y para la formación o modificación de la composición de 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 51 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].

* Reglamento [...]».

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

«ORGANIZACIÓN Y GOBERNANZA DE LOS CORREDORES DE MERCANCÍAS».

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

«*Artículo 3*

Organización y gobernanza de los corredores de mercancías

1. suprimido.
 2. A partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T] o en caso de modificación de la configuración de un corredor europeo de transporte de conformidad con el artículo 11, apartado 3, de dicho Reglamento, los Estados miembros y los administradores de infraestructuras responsables de la parte de ese corredor de transporte europeo de mercancías adaptarán la gobernanza del corredor de mercancías en un plazo de dieciocho meses a partir de la fecha del cambio. 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 conformidad con los artículos 9 a 19 al nuevo alineamiento geográfico.
 3. 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. Las disposiciones de los artículos 11 y 14 no se aplicarán a estos servicios.».
- 5) Se suprimen los artículos 4 a 7.

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, se añade la frase siguiente:

«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).»;

ab) en el apartado 2, la referencia al artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE;

ac) se añade el apartado siguiente:

«Todo Estado miembro que haya recurrido al artículo 5, apartado 4, del presente Reglamento, en su versión inicial, podrá decidir que, durante un período no superior a diez años a partir del [fecha de entrada en vigor del Reglamento RTE-T revisado], 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 interesado 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 interesados cooperarán con el consejo de administración cuando sea necesario para la ejecución de las funciones de dicho consejo.

Todo Estado miembro que recurra al párrafo primero del presente apartado podrá decidir, en cualquier momento posterior del período de diez años mencionado en el mismo, 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.»;

ad) se añade el apartado siguiente:

«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 o/ni en el consejo de administración establecido 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 interesados cooperarán con la comisión ejecutiva y el consejo de administración cuando sea necesario para la ejecución 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 establecido 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.»;

ae) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«La comisión ejecutiva adoptará sus decisiones por consenso de los representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados que participen en dicha comisión.»;

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

- «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 interesados que participen en dicho consejo. 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).»;

ag) en el apartado 6, la referencia al artículo 4, apartado 2, de la Directiva 91/440/CEE se sustituye por una referencia al artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE;

b) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. El consejo de administración creará un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías, incluidos, caso de ser necesario, los puertos marítimos y de vías navegables interiores. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen 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 interesado, actuará como intermediario y emitirá a su debido tiempo un dictamen al respecto. El coordinador europeo interesado también podrá emitir un dictamen al respecto a su debido tiempo. No obstante, la decisión final será adoptada por el consejo de administración.»;

c) en el apartado 8, se añade la frase siguiente:

«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 afectados por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva actuará como mediadora y emitirá un dictamen al respecto a su debido tiempo. El coordinador europeo interesado también podrá emitir un dictamen al respecto a su debido tiempo. La decisión final será adoptada por el consejo de administración.»;

d) se añade el apartado 10 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 a lo largo del 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 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 rendimiento, expresado en calidad de servicio y capacidad del corredor conforme a las disposiciones del artículo 19 del presente Reglamento y, cuando proceda, metas cuantitativas o cualitativas relacionadas con dichos objetivos. Los objetivos y las metas tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 12 *bis* del presente Reglamento;
- d) las medidas de aplicación de las disposiciones de los artículos 12 a 19 y las medidas para mejorar el rendimiento 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);
- e) las opiniones y la evaluación de los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre el proyecto de plan de implantación;
- 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.

Al elaborar el plan de implantación, el consejo de administración tendrá en cuenta los objetivos y medidas contenidos en el plan de trabajo del coordinador europeo a que se refiere el artículo 53 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T]. El plan de implantación incluirá una referencia a los elementos del plan de trabajo que sean pertinentes para el tráfico ferroviario de mercancías a lo largo del corredor.

El consejo de administración revisará y ajustará periódicamente los objetivos a que se refiere la letra c) y las medidas a que se refiere la letra d), 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, apartado 7 y el artículo 8, apartado 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 rendimiento 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.
4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales, incluido el análisis de mercado y prospectivo 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 35, apartados 3 y 4, del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].
5. Si procede, 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 un corredor 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 53 del Reglamento (UE) [... nuevo Reglamento RTE-T].
2. El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartado 7, y el artículo 8, apartado 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 nivel nacional y del corredor. Los dictámenes de los grupos consultivos sobre inversiones se fundamentarán con una justificación suficiente. La comisión ejecutiva garantizará una coordinación adecuada entre estas actividades de consulta y los mecanismos de coordinación a nivel nacional definidos en el artículo 7 *sexies* de la Directiva 2012/34/UE.
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, 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 RTE-T correspondientes al transporte de mercancías por ferrocarril, tal como se definen en los capítulos II y III del Reglamento (UE) [... nuevo Reglamento RTE-T];
 - c) la necesidad de inversiones específicas para eliminar los cuellos de botella locales, mejoras en los nodos y en las rutas de acceso ferroviario o equipos técnicos que mejoren el rendimiento operativo.»;

8 bis) Se añade un nuevo artículo 12 bis:

«Artículo 12 bis:

Requisitos operativos para los corredores ferroviarios de mercancías

1. La comisión ejecutiva, en estrecha cooperación con el consejo de administración, 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 de mercancías cumpla los siguientes valores objetivo:
 - a) para cada tramo transfronterizo interior, 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 sobre los trenes en aplicación del punto 1.2 del anexo VI del Reglamento (UE) 2016/399⁶⁷ 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 los 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 y no intrínsecamente relacionadas con él;

⁶⁷ 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).

- b) como mínimo el 75 % de los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera de un corredor de mercancías lleguen a su destino, o a la frontera exterior de la Unión si su destino está fuera de la Unión, en la hora prevista o con un retraso inferior a 30 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 cruzado los trenes de mercancías, y que se puedan atribuir a dichos países.

2. suprimido.

8 *ter*) El artículo 13 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 3, la referencia a la Directiva 2001/14/CE se sustituye por la referencia a la Directiva 2012/34/UE;
- b) en el apartado 4:
- la referencia al artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE;
 - la referencia al artículo 13 y al capítulo III de dicha Directiva se sustituye por una referencia al artículo 38 y al capítulo IV, sección 3, de dicha Directiva;

8 *quater*) El artículo 14 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 1, la referencia al artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al artículo 39 de la Directiva 2012/34/UE;
- b) en el apartado 3:
- la referencia al artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al artículo 40 de la Directiva 2012/34/UE;
 - la referencia al anexo III de la Directiva 2001/14/CE se sustituye por una referencia al anexo VII de la Directiva 2012/34/UE;
- c) en el apartado 5, la referencia al «artículo 23 de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 48 de la Directiva 2012/34/UE»;

- d) en el apartado 8, la referencia al «artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 44, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE»;
- e) en el apartado 10, la referencia al «artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE»;

8 *quater*) en el artículo 15:

- la referencia al «artículo 16, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 41, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE»;
- la referencia al «artículo 10, apartado 5, de la Directiva 91/440/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 28 de la Directiva 2012/34/UE»;

8 *quinquies*) en el artículo 17, apartado 2, la referencia al «artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE»;

8 *sexies*) en el artículo 18, letra a), la referencia al «artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE».

- 9) 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 a lo largo del 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 rendimiento 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 rendimiento pertinentes.
3. El consejo de administración evaluará los resultados de la supervisión del rendimiento con respecto a los objetivos y metas definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c), y los requisitos operativos a que se refiere el artículo 12 *bis*.
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 rendimiento 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.»;

9 *bis*) El artículo 20 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 1:
 - la referencia al «artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE»;
 - la segunda frase se sustituye por el texto siguiente: «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.»;
- b) en el apartado 6, la referencia al «artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE» se sustituye por una referencia al «artículo 40, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE ».

9 *ter*) se suprime el artículo 21;

10) los artículos 22 y 23 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 22

Seguimiento de la implantación

La comisión ejecutiva mencionada en el artículo 8, apartado 1, 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 estos resultados y notificará su análisis al Comité contemplado en el artículo 62 de la Directiva 2012/34.».

Artículo 23

Informe

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento. Presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento y, posteriormente, cada cuatro años.»;

11) se suprime el anexo del presente Reglamento.

Artículo 66

Derogación

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

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

Artículo 67

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 Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente
