



COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

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)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta legislativa de revisión del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), es una acción clave del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. El objetivo del Reglamento RTE-T es construir una red multimodal eficaz, a escala de la UE, de ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que estén conectados con nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales en toda la UE. Los problemas que se abordan en la revisión son el hecho de que las normas de infraestructura de la RTE-T son insuficientes o están incompletas y la falta de integración en la RTE-T de las normas relativas a la infraestructura para los combustibles alternativos, lo cual repercute negativamente en el clima y el medio ambiente. En segundo lugar, la red RTE-T adolece de cuellos de botella en cuanto a capacidad y de una conectividad de red insuficiente en todas las regiones, lo cual dificulta la multimodalidad. En tercer lugar, debe abordarse la insuficiencia de la infraestructura de la RTE-T en cuanto a seguridad y fiabilidad. Por último, los instrumentos de gobernanza son inadecuados frente a las nuevas necesidades y el diseño de la red RTE-T tiene que ser revisado para aumentar la coherencia con otras políticas.

Así pues, la revisión de la RTE-T tiene la finalidad de alcanzar cuatro objetivos principales. En primer lugar, pretende que el transporte sea más ecológico, proporcionando la base de infraestructuras adecuada para aliviar la congestión y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación del aire y del agua, aumentando la eficiencia de cada modo de transporte y permitiendo que crezca la actividad del transporte gracias a formas de transporte más sostenibles. Pretende, en particular, facilitar un aumento de la cuota del ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores con vistas a una composición modal más sostenible del sistema de transporte y, en consecuencia, reducir sus externalidades negativas. En segundo lugar, su objetivo es facilitar un transporte fluido y eficiente, fomentar la multimodalidad y la interoperabilidad entre los modos de transporte de la RTE-T e integrar mejor los nodos urbanos en la red. La eliminación de los cuellos de botella y la finalización de los enlaces pendientes, así como la mejora de la multimodalidad y la interoperabilidad en el sistema europeo de transporte contribuirán a la realización del mercado interior. En tercer lugar, procura aumentar la resiliencia de la RTE-T ante el cambio climático y otros peligros naturales o catástrofes de origen humano. La RTE-T debe ser resiliente ante los posibles efectos adversos del cambio climático a fin de proteger las inversiones públicas y de posibilitar que sigan utilizándose con el nuevo clima; y debe apoyar la neutralidad climática, integrando los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero en el análisis coste-beneficio. Por último en orden, que no en importancia, apunta a la mejora de la eficiencia de los instrumentos de gobernanza de la RTE-T, la racionalización de los instrumentos de notificación y de seguimiento y la revisión del diseño de la red RTE-T.

Con esta política revisada de la RTE-T debemos intentar construir una red transeuropea de transporte fiable, sin fisuras y de alta calidad, que garantice, a más tardar en 2050, una conectividad sostenible en toda la Unión Europea, en la que no haya discontinuidades físicas, cuellos de botella ni enlaces pendientes. Esta red contribuirá al buen funcionamiento del mercado interior, a la cohesión económica, social y territorial del territorio de la UE y a los objetivos del Pacto Verde Europeo. Debe desarrollarse gradualmente y por etapas, con plazos intermedios en 2030 y 2040.

Esta iniciativa forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2021 con arreglo al anexo I (nuevas iniciativas).

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Al ser el pilar principal de la política de infraestructuras de transporte de la UE, el Reglamento RTE-T sirve como elemento facilitador y depende también de políticas complementarias. Las normas y los requisitos establecidos en el Reglamento RTE-T están directamente relacionados con los objetivos y necesidades pertinentes en otros sectores o ámbitos del transporte y, por tanto, con otras legislaciones más sectoriales. Esto significa, por ejemplo, que, para garantizar un transporte y una movilidad de carácter transfronterizo y sin fisuras, la infraestructura ferroviaria de la RTE-T debe cumplir la legislación sobre interoperabilidad establecida en la política ferroviaria. Del mismo modo, la infraestructura de carreteras de la RTE-T tiene que asumir y cumplir la legislación de la UE en materia de seguridad vial. La ejecución de las políticas sectoriales también requiere un sólido marco reglamentario de la RTE-T, ya que esta proporciona la red de infraestructura para la ejecución de otras medidas sectoriales u otros actos legislativos, algunos de los cuales, sin embargo, van más allá de la RTE-T.

Los resultados del Reglamento RTE-T en indicadores como los relacionados con la distribución modal, la mejora de la calidad del servicio y la adopción de infraestructuras de recarga/repostaje dependen de cómo se coordinen los esfuerzos con los ámbitos políticos conexos. Esto es así, en particular, por lo que se refiere a las sinergias entre la RTE-T y la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (propuesta de infraestructura para los combustibles alternativos), así como entre la RTE-T y los sistemas de transporte inteligentes (STI), ya que ambos son intrínsecamente dependientes entre sí. Por ejemplo, la infraestructura para los combustibles alternativos regula la puesta a disposición de puntos de recarga/repostaje en la RTE-T, mientras que el Reglamento RTE-T establece la base de infraestructuras para que estos se implanten de forma generalizada con una perspectiva de red europea. Del mismo modo, los STI regulan la puesta a disposición de sistemas de transporte inteligentes en la RTE-T, como parte de un paquete más amplio de medidas. Para su implementación tanto la infraestructura para los combustibles alternativos como los STI necesitan una definición de la RTE-T (es decir, un ámbito geográfico de aplicación), que se facilita en los mapas que figuran en el Reglamento RTE-T. Estas consideraciones también son aplicables a otras iniciativas que forman parte del plan de acción de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, como la revisión del Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías, la revisión del paquete de movilidad urbana o el plan de acción NAIADES III. El Reglamento RTE-T definirá la configuración de los corredores europeos de transporte que sustituirán a los corredores ferroviarios de mercancías y a los corredores de la red básica, lo cual garantizará la coherencia en el desarrollo de la red y contribuirá a crear sinergias entre la infraestructura y los aspectos operativos de la red.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El Pacto Verde Europeo, adoptado por la Comisión Europea en diciembre de 2019, se centra en la acción por el clima y establece un objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050. En el ámbito del transporte, 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 UE se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al mismo tiempo que persigue un objetivo de contaminación cero.

Además, la RTE-T está estrechamente relacionada con las políticas de redes transeuropeas en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones y las disposiciones para explotar las

sinergias entre las tres políticas están consagradas en la legislación. Del mismo modo, la RTE-T también está estrechamente relacionada con la política marítima, dado que el transporte marítimo es uno de los sectores clave de la economía azul sostenible¹.

Por lo que se refiere a los fondos y la financiación de la UE, el Reglamento RTE-T está directamente relacionado con el Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), ya que define los proyectos de interés común que son subvencionables en el marco del MCE. Por otra parte, la infraestructura de la RTE-T está financiada en gran medida por los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) y, desde hace poco, también por el Fondo de Recuperación y Resiliencia (RRF). Por último, la RTE-T está plenamente en consonancia con las políticas medioambientales y climáticas de la UE, como la Estrategia y la legislación sobre biodiversidad, incluidas la Directiva marco sobre el agua y las Directivas sobre aves y hábitats y la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la UE².

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (artículos 170 a 172) establece la creación y el desarrollo de redes transeuropeas en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía³. La Unión tratará de promover la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Unión (artículo 170 del TFUE). A tal fin, la Unión elaborará un conjunto de orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las redes transeuropeas. Estas orientaciones identificarán proyectos de interés común, realizarán las acciones que puedan resultar necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes, especialmente en el ámbito de la armonización de las normas técnicas, y podrán apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros. Además, la Unión podrá aportar también una contribución financiera por medio del Fondo de Cohesión creado conforme a lo dispuesto en el artículo 177 a proyectos específicos en los Estados miembros en el ámbito de las infraestructuras del transporte. Para garantizar la interoperabilidad de las redes, también se prevé la cooperación con terceros países (artículo 171 del TFUE).

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El TFUE establece que las redes transeuropeas deberán hacer posible que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y las comunidades regionales participen plenamente de los beneficios resultantes de un espacio sin fronteras interiores. También deberán tener en cuenta la necesidad de reforzar la cohesión económica, social y territorial de la Unión y de promover un desarrollo armonioso del conjunto de la Unión.

La política de la RTE-T es, por su propia naturaleza, una política que se extiende más allá de las fronteras de los Estados miembros, ya que se centra en un sistema de red europea única a través de las fronteras. Obviamente, esta red a escala europea no puede ser creada por un solo Estado miembro. Si los Estados miembros desarrollaran la infraestructura por sí solos, los intereses nacionales a menudo pesarían más que el interés europeo. De ese modo se perderían

¹ Comunicación sobre un nuevo enfoque de la economía azul sostenible de la UE [COM(2021) 240].

² Forjar una Europa resiliente al cambio climático - La nueva estrategia de adaptación al cambio climático de la UE [COM(2021) 82 final].

³ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, título XVI, Redes transeuropeas (artículos 170 a 172).

los beneficios de una red europea de transporte sostenible y de alta calidad. En tal caso, es probable que las cuestiones de conectividad e interoperabilidad transfronterizas tampoco se abordasen suficientemente, pues los Estados miembros dan prioridad principalmente a las conexiones intranacionales a pesar de que los proyectos transfronterizos son esenciales para aprovechar los beneficios de toda la red y eliminar cuellos de botella que generan congestión. Esto no solo supondría el riesgo de una falta de conectividad que permita viajar sin interrupciones, sino que también daría lugar a una posible incoherencia de los enfoques nacionales de planificación. Por otra parte, la existencia de normas y requisitos de interoperabilidad diferentes en los distintos Estados miembros de la UE reduciría la fluidez del transporte en toda la UE e incluso aumentaría los costes para sus usuarios. En general, una RTE-T sin discontinuidades físicas y que integre soluciones inteligentes e innovadoras es fundamental para facilitar el mercado interior, aumentar la cohesión y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo.

Desde su creación como política de la UE en 1993, el valor añadido de la política de la RTE-T en general siempre ha sido confirmado con rotundidad por los Estados miembros, las regiones, las ciudades y las partes interesadas de la industria. El valor añadido que la RTE-T tiene para la UE ha sido también una de las principales conclusiones de la evaluación del actual Reglamento RTE-T. De hecho, concentrar los esfuerzos en la creación de una red de transporte común a escala europea es algo que está claramente reconocido como una visión cuyos beneficios van más allá de las acciones nacionales aisladas. Garantizar una base común y coherente a escala de la UE para identificar «proyectos de interés común» y, en consecuencia, para armonizar los esfuerzos de planificación y ejecución de una gran variedad de agentes es un valor añadido de la RTE-T que se reconoce clara y ampliamente.

Esto también es aplicable a la dimensión de los nodos urbanos, ya que es importante que el tráfico urbano esté bien conectado con el tráfico interregional e internacional. De hecho, el papel de los nodos urbanos en la RTE-T va más allá del nivel local, dado que las actividades de transporte en la RTE-T comienzan o terminan en dichos nodos, o transitan por ellos, lo que exige una buena coordinación entre los distintos niveles para evitar que se produzcan cuellos de botella.

No obstante, la movilidad urbana es y seguirá siendo una política que compete principalmente a los Estados miembros (autoridades locales). La acción de la UE debe limitarse a los aspectos de la movilidad urbana que están relacionados con el tráfico interregional e internacional, lo cual abarca también el mantenimiento de la infraestructura: si bien el mantenimiento de las infraestructuras es y seguirá siendo responsabilidad principal de los Estados miembros, es esencial garantizar en el Reglamento RTE-T, mediante normas mínimas, que la RTE-T siga prestando servicios de alta calidad a los ciudadanos y a las empresas.

- **Proporcionalidad**

Como se detalla en el capítulo 7 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, ninguna de las opciones políticas va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos políticos generales. La intervención propuesta incentiva un desplazamiento de los volúmenes de transporte hacia modos de transporte más sostenibles, necesarios para responder a la mayor ambición climática de aquí a 2030 y cumplir el objetivo general de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. Las opciones políticas están concebidas para crear un marco político congruente y una red de transporte coherente y de alto nivel, que sirvan de base para que otras políticas sectoriales alcancen sus objetivos. Están diseñadas para evitar repercusiones desproporcionadas en las autoridades públicas, los operadores de

infraestructuras y los proveedores de servicios de movilidad, en particular aprovechando y desarrollando un sistema de gobernanza bien establecido, lo cual ha quedado plenamente demostrado en la evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y en el análisis en el que se basa la evaluación de impacto para la revisión de dicho Reglamento. Por tanto, las opciones políticas respetan plenamente el principio de proporcionalidad.

- **Elección del instrumento**

Dado que se trata de una propuesta de revisión de un Reglamento existente, resulta legítimo mantener la categoría del instrumento jurídico.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

En la evaluación del Reglamento RTE-T [SWD(2021) 117 final]⁴ se concluyó que la RTE-T ofrece a todos los agentes pertinentes (es decir, Estados miembros, regiones, ciudades, sector del transporte, gestores de infraestructuras de todos los modos de transporte y usuarios) un marco político común destinado a completar gradualmente una red europea de infraestructuras de transporte común y coherente. Como tal, la RTE-T añade una perspectiva europea a la planificación de infraestructuras nacionales y aborda las necesidades y beneficios más allá de los enfoques nacionales individuales. Sin embargo, en la evaluación también se llegó a la conclusión de que es necesario redoblar esfuerzos para alcanzar nuevos objetivos políticos. De hecho, desde el establecimiento del Reglamento RTE-T en 2013, el contexto político ha cambiado significativamente, en particular a través de la adopción del Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, así como el Plan de acción «contaminación cero». A continuación se presentan los vínculos entre las conclusiones de la evaluación *ex post*, incluidas las deficiencias detectadas, y la propuesta:

Principales conclusiones de la evaluación <i>ex post</i>	Propuesta
Conclusiones sobre la pertinencia	
Los cuatro objetivos específicos del Reglamento RTE-T siguen siendo pertinentes, son igual de importantes y se complementan entre sí.	La propuesta mantiene y desarrolla los objetivos específicos del Reglamento.
La estructura de diseño, así como los plazos de finalización de 2030 y 2050, han demostrado ser idóneos.	La propuesta mantiene en líneas generales la estructura de la red y los plazos de finalización, pero añade un nuevo plazo intermedio (2040) para garantizar un enfoque gradual hacia 2050.
Por lo que respecta a los objetivos específicos «eficiencia del desarrollo de infraestructuras para facilitar el mercado interior» y «cohesión social, económica y territorial», es muy necesario avanzar en los requisitos que mejoran la calidad de la infraestructura de la RTE-T.	La propuesta tiene por objeto aumentar la calidad de la RTE-T y garantizar que tal calidad se mantenga durante toda la vida útil de la infraestructura. Se introducen nuevas medidas para avanzar en la interoperabilidad y accesibilidad de la red.

⁴ Evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, SWD(2021) 117 final de 26 de mayo de 2021.

Principales conclusiones de la evaluación <i>ex post</i>	Propuesta
En cuanto al objetivo específico «sostenibilidad», debe superarse la falta de adecuación para permitir la descarbonización en consonancia con el objetivo del Pacto Verde Europeo. La reducción de las emisiones del transporte en un 90 % de aquí a 2050 no puede lograrse sin una RTE-T adecuada que permita un transporte más ecológico.	La propuesta refuerza los requisitos en consonancia con la necesaria contribución a los objetivos del Pacto Verde Europeo para todos los modos de transporte.
En cuanto al objetivo específico «aumentar los beneficios para los usuarios», el Reglamento RTE-T debe adelantarse para reforzar la identificación, la combinación y la ejecución de proyectos desde la perspectiva de los servicios integrados para usuarios puerta a puerta. Esta falta de adecuación actual parece ser especialmente evidente en el sector de los pasajeros.	En la propuesta se definen medidas para reforzar la perspectiva de servicio y usuario de la RTE-T, especialmente en relación con el transporte de pasajeros.
La complementariedad entre la red básica y la red global podría reforzarse para ayudar a superar las lagunas persistentes en materia de accesibilidad y conectividad y garantizar la cobertura más amplia y eficaz posible de los nuevos parámetros de calidad de la infraestructura.	La propuesta define medidas destinadas a armonizar las normas y los requisitos entre las dos capas de red (redes global y básica) en ámbitos como la infraestructura ferroviaria, los combustibles alternativos o los nodos urbanos.
Conclusiones sobre la eficacia	
En general, el Reglamento RTE-T ha sido muy eficaz a la hora de identificar miles de proyectos sobre la base de un marco político único a escala europea.	En la propuesta se mantiene el marco para la identificación de proyectos en la red.
Sin embargo, siguen produciéndose retrasos problemáticos en una serie de proyectos, causados por complicados procedimientos preparatorios, por divergencias persistentes entre los objetivos europeos acordados y la planificación nacional de infraestructuras e inversiones, o por limitaciones de los instrumentos de gobernanza a escala de la UE.	La propuesta define medidas para garantizar la armonización de los intereses y las responsabilidades nacionales con los objetivos de la RTE-T, respetando al mismo tiempo la subsidiariedad ⁵ .
Existe margen de mejora en la ejecución de la RTE-T, especialmente teniendo en cuenta los nuevos retos y objetivos (descarbonización, digitalización y aumento del riesgo de crisis imprevistas).	La propuesta define medidas que refuerzan aún más los instrumentos existentes de la UE (por ejemplo, corredores de la red básica, planes de trabajo y decisiones de ejecución de la Comisión). Define también medidas destinadas a mejorar la resiliencia de la red.
El instrumento de los corredores de la red básica, incluidos los coordinadores europeos, ha resultado muy pertinente y eficaz.	La propuesta desarrolla y amplía el concepto de corredor y refuerza el papel de los coordinadores europeos
Conclusiones sobre la eficiencia	
En relación con las obligaciones de información y seguimiento establecidas en el Reglamento RTE-T, existe cierto margen para racionalizar y reforzar estas herramientas.	La propuesta define medidas que racionalizan los instrumentos de seguimiento y facilitan la notificación.
La coordinación entre los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías ha dado lugar a ciertas mejoras de eficiencia, pero existe un potencial no	La propuesta garantiza la armonización geográfica de ambos corredores con los corredores europeos de transporte y refuerza

⁵ La cuestión de la complejidad y la larga duración de los procedimientos preparatorios también se aborda en la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte (RTE-T).

Principales conclusiones de la evaluación <i>ex post</i>	Propuesta
aprovechado para una mejor armonización entre ambos instrumentos en cuanto a planificación de inversiones e identificación de proyectos.	aún más la coordinación entre ambos instrumentos.
Conclusiones sobre la coherencia y la coordinación	
La consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo requeriría que la infraestructura de la RTE-T se armonizara plenamente con las disposiciones resultantes de otras iniciativas políticas en los ámbitos de los combustibles alternativos (Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos), la iniciativa «FuelEU Maritime» y la iniciativa «ReFuelEU Aviation».	La propuesta garantiza la plena armonización con otras iniciativas políticas sobre combustibles alternativos.
Necesidad de mejorar la coherencia con los retos de la transición digital y otras nuevas tecnologías.	La propuesta garantiza la plena armonización con otras iniciativas políticas sobre sistemas de transporte inteligentes.
Conclusiones sobre el valor añadido de la UE	
El valor añadido de la política de la RTE-T en general siempre ha sido confirmado con rotundidad por los Estados miembros, las regiones, las ciudades y las partes interesadas de la industria. La política de la RTE-T también interesa cada vez más fuera de la UE, especialmente en los Estados vecinos pero también en otras regiones del mundo, por ejemplo con respecto a la ampliación de las conexiones de transporte terrestre con Asia.	Se mantiene el enfoque de la participación de terceros países y países vecinos. La visión de la UE sobre la ampliación de la RTE-T a terceros países se aborda en una Comunicación separada de la Comisión.
Garantizar una base común y coherente a escala de la UE para identificar «proyectos de interés común» y, en consecuencia, para armonizar los esfuerzos de planificación y ejecución de una gran variedad de agentes es algo que se reconoce clara y ampliamente y que no habría sido posible sin el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.	El marco de la RTE-T para una planificación y ejecución armonizadas de la red se ha mantenido y se ha seguido desarrollando en la propuesta.

• Consultas con las partes interesadas

Durante la fase de evaluación se llevaron a cabo las siguientes consultas con las partes interesadas:

Consulta pública abierta: la Comisión, como primer paso del proceso formal de revisión realizada entre el 24 de abril y el 17 de julio de 2019, llevó a cabo una consulta pública abierta. El cuestionario estaba disponible en todas las lenguas oficiales de la UE. Esta consulta dio lugar a más de 600 respuestas de gran variedad de partes interesadas, entre las que se encontraban autoridades públicas (desde el nivel internacional hasta el nivel local), administradores de infraestructuras, usuarios comerciales del transporte, representantes de la sociedad civil y ciudadanos. Es importante señalar que más de 150 partes interesadas, entre las que se encuentran varios Estados miembros y asociaciones europeas clave, ya aprovecharon este primer paso para presentar documentos de posición en los que se resaltan los puntos fuertes y débiles de la política, en particular sus futuras oportunidades y necesidades. Los resultados de la consulta pública abierta se analizaron y se incorporaron al proceso de evaluación general.

Consultas específicas con las partes interesadas: el enfoque de consulta a las partes interesadas expertas diseñado por el consultor constaba de tres elementos principales:

encuestas en línea, entrevistas y estudios de casos sobre cuestiones de especial importancia. El objetivo de las consultas específicas era recopilar datos de grupos específicos de partes interesadas a escala local, nacional y de la UE. En general, las opiniones de las partes interesadas mostraron una percepción muy coherente y no se halló ninguna distinción significativa entre los distintos grupos de partes interesadas, salvo disposición en contrario en la evaluación.

Encuestas en línea: Entre el 20 de enero y el 16 de marzo de 2020 se utilizó un cuestionario de encuesta para recoger datos sobre la percepción y la experiencia de las partes interesadas en relación con el Reglamento RTE-T, su aplicación y sus resultados hasta aquel momento, así como para conocer sus recomendaciones para el desarrollo futuro de las políticas de la UE en este ámbito. En conjunto se contactó, para realizar encuestas en línea, a más de 2 000 partes interesadas con experiencia en los temas en cuestión. Se recibieron en total 198 respuestas válidas.

Entrevistas: En total fueron entrevistadas 44 partes interesadas, con muestras representativas de participantes en la encuesta y representantes de los grupos de partes interesadas pertinentes. El principal objetivo de estas entrevistas semiestructuradas era obtener información detallada sobre la aplicación del Reglamento RTE-T, los avances logrados y los factores de éxito o los retos desde el punto de vista de las distintas partes interesadas. Las entrevistas generales fueron un complemento de la investigación documental, la consulta pública abierta y la encuesta general para explicar los datos cuantitativos obtenidos y colmar las lagunas, apoyar los estudios de casos temáticos y detallar cuestiones clave en las que los datos procedentes de otras fuentes no estaban claros o requerían una explicación más detallada.

Estudios de casos: Además de la evaluación general del Reglamento RTE-T, se llevaron a cabo nueve estudios de casos temáticos sobre determinados ámbitos políticos de la RTE-T. Fueron realizados en ámbitos en los que el trabajo de la Comisión durante la fase de aplicación del Reglamento RTE-T presentó pruebas de que podía haber falta de pertinencia, habida cuenta tanto de la evolución en los últimos años como de la evolución previsible en el futuro. Se desarrollaron y llevaron a cabo tres talleres en línea con partes interesadas, entre las que se encontraban funcionarios de la UE, partes interesadas del sector del transporte e interlocutores sociales, a fin de validar los resultados y debatir las conclusiones y recomendaciones de los estudios de casos que estaban relacionados con la movilidad urbana, la digitalización y la innovación y las nuevas tecnologías.

Durante la fase de evaluación de impacto se llevaron a cabo las siguientes consultas con las partes interesadas:

Durante la fase de evaluación de impacto se llevó a cabo una **consulta pública abierta adicional**: Se efectuó entre el 10 de febrero y el 5 de mayo de 2021 en el sitio web de EU Survey. La consulta se dividió en cinco secciones, empezando por una pregunta general sobre el Reglamento, a la que siguieron preguntas sobre las medidas adicionales que podrían adoptarse y sobre el posible enfoque de la modificación del Reglamento. La consulta dio origen a 496 respuestas en total. Los principales temas tratados fueron:

- medidas que permitan la descarbonización y la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sistema de transporte;
- medidas relacionadas con la calidad y la resiliencia de las infraestructuras;

- medidas relacionadas con la innovación, la digitalización y la automatización; y
- posibles ámbitos de interés para las opciones políticas.

Todas las aportaciones de las partes interesadas fueron utilizadas en el proceso de elaboración de la propuesta. Si bien las aportaciones recibidas durante la fase de evaluación se utilizaron sobre todo para definir y perfeccionar las diferentes medidas que debían analizarse más detenidamente en la evaluación de impacto, las aportaciones recibidas en la fase de evaluación de impacto fueron importantes para validar las medidas y opciones elegidas y, por tanto, para el enfoque de la revisión del Reglamento.

• **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Tribunal de Cuentas

El Tribunal de Cuentas ha llevado a cabo varias auditorías y revisiones de las políticas relacionadas con la infraestructura de transporte y la RTE-T, en particular con la red ferroviaria europea de alta velocidad, el transporte marítimo en la UE, el transporte ferroviario de mercancías en la UE y las infraestructuras de transporte de la UE⁶. Cuando fue procedente y en consonancia con las respuestas que dio a los respectivos informes, la Comisión tuvo en cuenta las recomendaciones pertinentes en la elaboración de la presente propuesta.

Evaluación

La evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, comenzó en septiembre de 2018 y se basó, en particular, en el estudio de apoyo para la evaluación de la RTE-T realizado por la consultoría Coffey⁷ y en el estudio de apoyo para la revisión de la política de la RTE-T realizado por Panteia⁸. Mientras que el primero de ellos abordaba la aplicación del Reglamento RTE-T en su totalidad y recababa información de todas las partes interesadas y todos los modos de transporte afectados, el segundo estaba dirigido principalmente a las autoridades de los Estados miembros. Se aplicó un enfoque de triangulación estándar para abordar las cuestiones de evaluación a través de distintos ángulos: trabajo de documentación, entrevistas y encuestas.

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto se basó en investigaciones y análisis realizados por la Comisión. La Comisión también contrató a un equipo externo de consultores independientes [Ricardo Nederland B.V., como líder del grupo, junto con Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) y M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)] para apoyar la evaluación de impacto en tareas específicas, a saber, la evaluación de las

⁶ Informe Especial n.º 19/2018, Informe Especial n.º 23/2016, Informe Especial n.º 8/2016 e Informe Especial n.º 10/2020; véanse además la Revisión n.º 9/2018 y el Informe Especial n.º 19/2019.

⁷ *Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network* [«Estudio de apoyo para la evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte», documento no disponible en español]; <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (y estudios de casos relacionados).

⁸ *Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in Member States* [«Estudio de apoyo para la revisión de la política de la RTE-T, relativo a los planes y programas nacionales pertinentes en los Estados miembros», documento no disponible en español]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

opciones políticas, la comparación de estas, la evaluación de los costes administrativos y el análisis de la consulta pública abierta. El estudio de apoyo externo se publicará junto con la presente propuesta. Además, el escenario de referencia fue elaborado por E3Modelling con el modelo PRIMES-TREMOVE, fundamentándose en el escenario MIX en el que también se basan las evaluaciones de impacto del paquete de medidas «Objetivo 55». Los modelos ASTRA y TRUST fueron calibrados en dicho escenario de referencia por M-FIVE y TRT, respectivamente.

- **Evaluación de impacto**

Para abordar adecuadamente los objetivos de la revisión de la RTE-T, se han evaluado tres opciones políticas (OP) en cuanto a su impacto económico, social y medioambiental. La OP1 tiene por objeto actualizar los requisitos y normas de calidad de la infraestructura de la RTE-T existentes y proporciona la base de infraestructuras adecuada para la implantación de combustibles alternativos y sistemas de transporte inteligentes. Además, incluye medidas para armonizar y racionalizar los instrumentos existentes de seguimiento y notificación de la RTE-T. Por lo que se refiere a la red RTE-T, también incluye una revisión de la red de transporte y los nodos de transporte. La OP2, que está basada en la OP1, representa un cambio radical, al introducir nuevas normas más ambiciosas para todos los modos de transporte de manera que contribuyan a la descarbonización, la reducción de la contaminación, la digitalización, la resiliencia y la seguridad del sistema de infraestructuras de transporte. Además, se garantiza una mejor integración de los nodos urbanos en la RTE-T mediante requisitos específicos para gestionar el tráfico de pasajeros y mercancías desde y hacia las ciudades. La OP3, que es la opción preferida, acelera la finalización de la RTE-T al adelantar el plazo, de 2050 a 2040, para la finalización de determinadas normas y secciones de la red, al mismo tiempo que se mantienen las ambiciosas normas y condiciones introducidas a través de la OP2. También garantiza un desarrollo amplio y coherente de la red, lo que se traduce en una revisión sustancial del diseño de la red RTE-T.

En cuanto a resultados, la OP3 aporta importantes beneficios económicos, en particular un aumento del 0,4 % del PIB en 2030, del 1,3 % en 2040 y del 2,4 % en 2050 con respecto al escenario de referencia. Esto se traduce en un aumento del PIB de 57 000 millones de euros con respecto al escenario de referencia en 2030, de 229 000 millones de euros en 2040 y de 467 000 millones de euros en 2050. El aumento de las inversiones en la RTE-T también crea empleo, lo que da lugar a un aumento estimado del empleo del 0,1 % en 2030 con respecto al escenario de referencia, del 0,3 % en 2040 y del 0,5 % en 2050, que equivale a 200 000 personas más con empleo en 2030, a 561 000 en 2040 y a 840 000 en 2050. La OP 3 también obtiene buenos resultados por lo que se refiere al cambio en la actividad de transporte de mercancías y pasajeros a modos de transporte más sostenibles. Se prevé que la aplicación anticipada de una nueva norma para el transporte ferroviario de pasajeros (con velocidad de línea de 160 km/h), la introducción del gálibo de carga P400 (que permite la circulación de semirremolques en vagones de ferrocarril), así como la ampliación de algunas normas ferroviarias de la red básica a la red global, junto con la ampliación de esta última, aumenten la actividad del transporte ferroviario. Esto también se refleja en una mayor cuota del ferrocarril en la distribución modal, en detrimento del sector del transporte por carretera. Si bien la cuota modal del transporte marítimo y por vías navegables interiores se mantiene en general estable, la aplicación de las nuevas normas permite al sector absorber el crecimiento que se prevé en los volúmenes de tráfico de la Europa de los Veintisiete y de tráfico marítimo dentro de la UE. Por otra parte, se prevé que el cambio de modos de transporte por carretera a modos menos emisores posibilitado por el conjunto de medidas incluidas en la OP3 dé lugar a una reducción de las emisiones de CO₂ y de la contaminación atmosférica. Se calcula que la reducción de los costes externos de las emisiones de CO₂ se situaría en torno a los 387

millones de euros con respecto al escenario de referencia del período 2021-2050, expresados como valor actual, mientras que la reducción de los costes externos de la contaminación atmosférica sería de unos 420 millones de euros. Además, se introducen mejoras en la seguridad vial mediante el establecimiento de normas de calidad y los correspondientes dispositivos de seguridad en todos los tramos de la red por encima de un determinado umbral de tráfico diario, lo que reduce el número de víctimas mortales y heridos. Se calcula que la reducción de los costes externos de los accidentes sería de aproximadamente 3 930 millones de euros con respecto al escenario de referencia durante el período 2021-2050, expresados como valor actual. Asimismo, se calcula que la reducción de los costes externos de la congestión en las carreteras interurbanas sería de aproximadamente 2 891 millones de euros con respecto al escenario de referencia durante el período 2021-2050.

Por lo que se refiere a los costes, la opción preferida logra el mejor equilibrio entre los objetivos alcanzados y los costes globales de ejecución. Se calcula que las inversiones para aplicar todas las medidas en el marco de la OP3 serían de aproximadamente 247 500 millones de euros con respecto al escenario de referencia, expresado como valor actual durante el período 2021-2050. Además, se calcula que los costes administrativos para el sector privado serían de alrededor de 8,6 millones de euros con respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período 2021-2050, y los costes para las autoridades públicas ascenderían a 25,4 millones de euros. Otros impactos, relacionados con las emisiones sonoras y la posible pérdida de biodiversidad, fueron difíciles de cuantificar, ya que el impacto acústico depende en gran medida de la situación local (en cuanto al tráfico) y de la biodiversidad en el lugar concreto, así como de las características específicas de la infraestructura.

La mejora de la infraestructura de transporte ferroviario combinado y de las terminales es un elemento importante para garantizar que el transporte intermodal se realice principalmente por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia y que cualquier trayecto inicial o final realizado por carretera sea lo más corto posible. Estas mejoras de las infraestructuras generarán oportunidades para las pymes, aunque en algunos segmentos también existen grandes operadores. Las principales partes interesadas son las empresas ferroviarias del mercado del transporte de mercancías, los operadores de terminales de carga ferroviaria, las empresas de transporte por camión y los operadores en las terminales de pasajeros. En el sector del transporte por carretera, la mejora de las zonas de descanso y la situación en cuanto al estacionamiento de camiones para el transporte regional y de larga distancia beneficiará a las numerosas pequeñas empresas de transporte por carretera, que se encuentran entre las empresas más pequeñas del ámbito del transporte, ya que dependen de que exista una red de zonas de estacionamiento que sea densa y de calidad.

La OP3 añade una dimensión importante al objetivo de cohesión de la RTE-T, mediante la identificación de nodos urbanos y la integración de terminales de pasajeros y mercancías, en todo el territorio de la UE, que desempeñen un papel crucial en la conectividad regional. La OP3 también es la que mejor estimula la resiliencia y la adaptación al cambio climático de la infraestructura de la RTE-T. Por último, la OP3 aporta un valor añadido importante para garantizar la coherencia con otras políticas, mediante la revisión del diseño de la red RTE-T (por ejemplo, con la creación de los corredores europeos de transporte, que sustituyen a los dos tipos de corredores existentes: los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías).

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta iniciativa forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2021 con arreglo al anexo I (nuevas iniciativas) y no forma parte del anexo II (iniciativas REFIT).

Mejora el funcionamiento de la política de la RTE-T, al aumentar la eficiencia del marco reglamentario en su conjunto. Además, aclara determinados requisitos y conceptos. Por ejemplo, numerosos expertos y promotores de proyectos han reconocido que el concepto de autopistas del mar, tal como se definen actualmente en el Reglamento, es excesivamente complejo. La evaluación del Reglamento RTE-T confirma que este mejoraría con una simplificación e integración en un concepto global e integrado de la RTE-T que abarcara los puertos, el transporte marítimo y todos los demás elementos de la infraestructura marítima en beneficio de todo el «Espacio Marítimo Europeo». Otro ejemplo es la armonización de los corredores ferroviarios de mercancías con los corredores de la red básica, que permitirá optimizar los instrumentos y evitar duplicaciones, por ejemplo el requisito de elaborar planes de inversión en virtud del Reglamento relativo a los corredores ferroviarios de mercancías, que simplemente debe suprimirse, ya que tales planes de inversiones se solapan con los planes de trabajo que elaboran periódicamente los coordinadores europeos de la RTE-T.

Se han identificado otras dos simplificaciones que pueden dar lugar a ahorros de costes:

- una introducción automatizada de datos en el sistema TENtec que permita un intercambio directo desde la fuente de datos (Estado miembro o administrador de infraestructuras);
- la sustitución de los planes bienales de trabajo de los coordinadores europeos y los informes bienales de situación sobre la ejecución de la RTE-T por parte de los Estados miembros por un plan de trabajo en el que consten las prioridades para el desarrollo del corredor respectivo cada cuatro años y por un breve informe anual de situación sobre la ejecución de los corredores, las autopistas del mar (en el futuro, el Espacio Marítimo Europeo) y el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS).

Si bien la propuesta aumenta los costes generales de ejecución para las autoridades, genera mejoras, en particular beneficios en materia de economía y empleo, y permite formas de transporte más sostenibles que compensan con creces el aumento de los costes reglamentarios.

• **Derechos fundamentales**

Al establecer los requisitos de infraestructura pertinentes, la propuesta reforzará la accesibilidad para todos los usuarios, mejorando así la accesibilidad para las personas con discapacidad y con movilidad reducida y contribuyendo a la igualdad de género.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

En la evaluación de impacto se ha calculado que los costes administrativos relativos al escenario de referencia son moderados, especialmente en comparación con los ambiciosos planes de revisión de la opción política preferida. Expresados como valor actual durante el período 2021-2050, se ha calculado que los costes administrativos para las autoridades públicas son de 25,4 millones de euros (es decir, 15,8 millones de euros para la Comisión Europea⁹ y 9,6 millones de euros para las autoridades públicas de los Estados miembros). Además, se calcula que la mayor parte de las inversiones procede de financiación pública (fondos públicos nacionales y fondos de la UE) y ascendería a 244 200 millones de euros con

⁹ Estos costes son un cálculo realizado en el marco de la evaluación de impacto y se basan en los costes y la experiencia pasados. No deben entenderse como costes adicionales para la Comisión. Todos los créditos relacionados con la RTE-T están totalmente cubiertos por el presupuesto del Mecanismo «Conectar Europa» [Reglamento (UE) 2021/1153].

respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período 2021-2050.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión hará un seguimiento de los avances, las repercusiones y los resultados de esta iniciativa a través de un conjunto de instrumentos de gobernanza basados en la gobernanza de la RTE-T, como el refuerzo de los coordinadores europeos y de sus planes de trabajo. El seguimiento se reforzará aún más en el Reglamento revisado.

Los coordinadores europeos han desempeñado un papel decisivo en este sentido, ya que actúan como embajadores de la política de la RTE-T y como mediadores para todas las partes interesadas pertinentes a las que reúnen en los llamados foros de los corredores. Este trabajo se intensificará gracias al papel reforzado de los coordinadores europeos. Además, cada corredor europeo de transporte y las dos prioridades horizontales serán objeto de estudios específicos en los que se hará un seguimiento de los avances en el cumplimiento de las normas, los plazos y la fijación de prioridades. Esto se refleja, por ejemplo, en un seguimiento muy estrecho de todos los proyectos previstos o en curso en la RTE-T (los denominados análisis de la «reserva de proyectos» y los «informes de ejecución de proyectos» semestrales). En este contexto, los proyectos se están evaluando en función de su madurez financiera, así como de su situación en cuanto a concesión de permisos y contratación pública, para que sea posible detectar fácilmente los problemas, por ejemplo de retrasos, y para que las intervenciones sean planificadas por la Comisión o los coordinadores europeos. El nuevo Reglamento también incluirá la posibilidad de basarse, en mayor medida que antes, en actos de ejecución que no solo fomentarán el establecimiento de prioridades a nivel nacional, sino que también facilitarán el seguimiento de los progresos realizados en la RTE-T con respecto a los hitos definidos y acordados en dichos actos de ejecución. Por tanto, constituyen también una base muy sólida para el seguimiento de esos proyectos, ya que se pueden comprobar los progresos periódicos por cada hito y pueden adoptarse medidas adecuadas en caso de que haya retrasos. Al adoptar estos actos de ejecución, los Estados miembros afectados convienen además en informar periódicamente sobre los progresos realizados. En cuanto al seguimiento, se supervisarán los progresos de la RTE-T por lo que se refiere a la finalización técnica de la infraestructura de la RTE-T, con las normas definidas de la RTE-T y con respecto a los plazos definidos de aquí a 2030, 2040 y 2050. De este modo, las normas y los requisitos constituirán los indicadores clave de rendimiento con respecto a los cuales se supervisará el éxito de la RTE-T (por ejemplo, porcentaje de longitud de los tramos de transporte ferroviario de mercancías que están electrificados, con una carga por eje de 22,5 y un tren de 740 m de longitud; número de puertos marítimos con acceso ferroviario, etc.). Además, existe un seguimiento constante a través de la denominada base de datos TENtec, un potente sistema de información que permitirá en el futuro un intercambio automatizado de datos directamente a partir de la fuente de datos (Estado miembro o administrador de infraestructuras) y en el momento oportuno.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La estructura del Reglamento revisado se diferenciará de la estructura del Reglamento actual. Ya no estará organizada por capas de red (básica y global), sino por modos de transporte, lo que permitirá comprender mejor los diversos requisitos. Incluirá requisitos y mapas específicos para los corredores europeos de transporte, así como el nuevo plazo intermedio de

2040. Los primeros capítulos del Reglamento explican los objetivos generales de la RTE-T y el enfoque gradual para completar la red. Constará de los siguientes capítulos principales:

Considerandos

Los considerandos se centran, en particular, en la contribución de la RTE-T al Pacto Verde Europeo y a los objetivos de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. Además, detallan los vínculos de la RTE-T revisada con otras políticas de transporte en los diferentes modos de transporte y con ámbitos políticos ajenos al sector del transporte, como la política medioambiental y climática, la política social, la política de cohesión, la política exterior, etc. Por otra parte, en los considerandos se resaltan aspectos de la planificación de infraestructuras nacionales y de la UE, así como de financiación.

Capítulo I: Principios generales

En el capítulo 1 se establecen los principios generales del Reglamento RTE-T. Se definen el objeto y el ámbito de aplicación del Reglamento. En él figuran las definiciones de los distintos elementos del Reglamento y de la terminología utilizada a lo largo del texto. Además, se introducen los objetivos del Reglamento (cohesión, sostenibilidad, eficiencia y beneficios para los usuarios) y cómo deben alcanzarse. En este capítulo se establece también que la red transeuropea de transporte debe planificarse, desarrollarse y explotarse de manera eficiente en cuanto al uso de recursos, cumpliendo los requisitos medioambientales nacionales y de la UE aplicables. En los artículos siguientes se describen la dimensión geográfica de la estructura de la red y los corredores europeos de transporte. Por último, en el capítulo 1 se describen los principios de los proyectos de interés común y de la cooperación con terceros países.

Capítulo II: Disposiciones generales

En el capítulo 2 figuran las disposiciones generales del Reglamento, en las que se especifican la red básica, la red básica ampliada y la red global, así como los corredores europeos de transporte, y se establece la priorización de las medidas en las distintas redes.

Capítulo III: Disposiciones específicas

El capítulo 3 contiene las disposiciones específicas relativas a los requisitos para cada modo de transporte, que se contemplan en el Reglamento con vistas a:

- la definición de los componentes de la infraestructura,
- los requisitos de infraestructura de transporte para la red global,
- los requisitos para la red básica y la red básica ampliada,
- prioridades adicionales.

Además, este capítulo contiene disposiciones relativas a los requisitos de la revisión que son aplicables a las terminales multimodales de transporte de mercancías y a los nodos urbanos.

Capítulo IV: Disposiciones para un transporte inteligente y resiliente

El capítulo 4 contiene disposiciones adicionales en relación con los requisitos del Reglamento con respecto a los sistemas de tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) para el transporte, los servicios sostenibles, las nuevas tecnologías y la innovación, unas infraestructuras seguras desde el punto de vista físico y operacional, la resiliencia, las

inversiones de terceros países, el mantenimiento y el ciclo de vida de los proyectos, así como la accesibilidad para todos los usuarios.

Capítulo V: Ejecución de los instrumentos de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

El capítulo 5 se refiere a la ejecución de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario y Espacio Marítimo Europeo). En él se describen el instrumento de los corredores europeos de transporte y las prioridades horizontales y figuran disposiciones sobre cómo deben coordinarse y regularse. El capítulo contiene además disposiciones sobre las herramientas de ejecución, como los planes de trabajo de los coordinadores y los actos de ejecución.

Capítulo VI: Disposiciones comunes

En el capítulo 6 figuran las disposiciones comunes del Reglamento relativas a las obligaciones de notificación y seguimiento, los procedimientos para actualizar la red y los principios para el compromiso con las partes interesadas públicas y privadas. También figuran disposiciones relativas a la armonización de los planes nacionales con la política de transportes de la UE, así como disposiciones relativas al ejercicio de la delegación, al procedimiento de comité, a la revisión del Reglamento, a los procedimientos relativos a los retrasos en la aplicación de la red y a la posibilidad de excepciones. Por último, en él se describe el impacto del Reglamento en otros actos legislativos, junto con la necesidad de modificarlos.

Anexos:

Los anexos del Reglamento contienen mapas detallados de la red básica, la red básica ampliada y la red global, listas de los nodos urbanos y de transporte incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y la definición de la configuración y los mapas de los corredores europeos de transporte. Contienen, además, mapas indicativos sobre los países vecinos, así como especificaciones sobre los requisitos para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible, así como un artículo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/1153 y una tabla de correspondencias entre el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y el presente Reglamento.

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) 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.

¹ DO C [...].

² DO C [...].

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, 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.

- (3) 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.
- (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 [...], para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática.
- (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.

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.

- (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) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse y mantenerse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, mediante el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras ya existentes y mediante medidas que promuevan su utilización con un consumo eficiente de recursos.
- (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) Al planificar, contratar y ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben tener debidamente en cuenta la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷.
- (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 las catástrofes antropogénicas. 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».
- (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», en el sentido del artículo 17 del Reglamento sobre la taxonomía⁸, 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

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

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)

clima. Los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos en las que se evalúe «si no se ha causado un perjuicio significativo» sobre la base de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga. En caso de que la ejecución de un proyecto de interés común suponga un perjuicio significativo para un objetivo medioambiental o climático, deben considerarse alternativas razonables.

- (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 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 disponga⁹. 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.
- (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 la neutralidad climática general de la Unión y los objetivos medioambientales: 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.
- (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 Consejo¹⁰, debe añadirse el plazo intermedio de 2040 para la red básica ampliada que forma parte de los corredores europeos de transporte. El

⁹ Comunicación de la Comisión. Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027 (DO C 373 de 16.9.2021, p. 1).

¹⁰ 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.)

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.

- (20) La red global 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 global con el fin de promover el desarrollo de una red de alta calidad en toda la Unión.
- (21) La red global 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 hitos fijados en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.
- (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 mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables y factibles económicamente a más tardar en 2030. 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, 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.
- (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 o físicas significativas, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en los casos de redes aisladas o parcialmente aisladas.
- (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. Debe abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte.

- (28) El Espacio Marítimo Europeo debe aplicarse en estrecha cooperación con las estrategias macrorregionales y de las cuencas marítimas europeas, que proporcionan un marco de cooperación territorial europeo adecuado tanto a nivel transnacional de la Unión como transfronterizo con terceros países.
- (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.
- (30) Como se indica en 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. 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.
- (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, ser multimodales, estar abiertos a la inclusión de todos los modos de transporte contemplados en el presente Reglamento, atravesar al menos dos fronteras e incluir, como mínimo, tres modos de transporte.
- (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. 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 y en los planes de trabajo de los coordinadores europeos.

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).

- (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) Los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión deben estar sujetos a un análisis de coste-beneficio socioeconómico basado en una metodología reconocida y que tome en consideración los costes y beneficios sociales, económicos, climáticos y medioambientales pertinentes, así como el enfoque basado en el ciclo de vida. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales debe basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
- (37) A fin de contribuir a los objetivos de reducción del cambio climático, incluidos en el Pacto Verde Europeo, de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 90 % de aquí a 2050, deben valorarse las medidas para mitigar el impacto en términos de emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de interés común que sean infraestructuras de transporte nuevas, ampliadas o modernizadas.
- (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 dichos países. En vista de ello, cuando proceda, la Unión debe promover proyectos de interés común con dichos países, en los que se evalúe y se garantice el cumplimiento de los objetivos y requisitos de la red transeuropea de transporte a fin de garantizar la interoperabilidad de la red 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 servicios ferroviarios que cumplan una velocidad mínima de línea. 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

¹² 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).

capitales y grandes ciudades. Complementar las líneas de alta velocidad existentes con líneas de pasajeros con una velocidad mínima de línea de 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. La finalización de una red de alto rendimiento también facilitará el desarrollo y la introducción de modelos nuevos o diferentes de asignación de capacidad, como, por ejemplo, los horarios de intervalos regulares posibilitados por la iniciativa de remodelación de los horarios.

- (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.
- (41) Dado que la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) se está acelerando en Europa y que varios Estados miembros ya han adoptado planes para desplegar el ERTMS en todas sus redes ferroviarias nacionales de aquí a 2040, es necesario tener en cuenta este cambio de paradigma y fijar un plazo más ambicioso de implantación del ERTMS para la red global.
- (42) El ERTMS debe implantarse de manera continua no solo en la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidos los nodos urbanos, sino también en las rutas de acceso a las terminales multimodales, lo cual permitirá operar únicamente con el ERTMS e impulsará las perspectivas de negocio de las empresas ferroviarias.
- (43) 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 2025, se implante únicamente el ERTMS basado en las radiocomunicaciones y por que, a partir de 2050 toda la red transeuropea de transporte esté equipada con dicho ERTMS.
- (44) La implantación del ERTMS debe ir acompañada de un plazo reglamentario para el desmantelamiento de los sistemas de clase B en tierra, de modo que el ERTMS sea el único sistema de señalización que se utilice en los Estados miembros. El desmantelamiento de los sistemas de clase B en tierra supondrá importantes ahorros de mantenimiento para los administradores de infraestructuras, ya que implantar el ERTMS y mantener sistemas adicionales en tierra durante un período prolongado es muy costoso y complicado. Los sistemas de clase B deben eliminarse de forma coordinada con un período transitorio suficiente, de aquí a 2040, que permita a las empresas ferroviarias prever el cambio y adoptar la estrategia de migración más adecuada. El ERTMS, al ser un sistema, requiere una implantación sincronizada tanto en tierra como a bordo, y los beneficios totales del sistema solo se producen cuando tanto los trenes como las vías están equipados.
- (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. Este enfoque debe considerarse a nivel de cuenca hidrográfica.

- (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 también como pasarelas comerciales, agrupaciones industriales y centros de energía, por ejemplo en lo que se refiere a la implantación de instalaciones eólicas marinas.
- (47) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir sustancialmente a la descarbonización del transporte transportando más mercancías y pasajeros. El 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.
- (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 Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesario mejorar la infraestructura viaria desde el punto de vista de la seguridad.
- (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.
- (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 red dentro de los nodos urbanos dejen de obstaculizar la multimodalidad a lo largo de la red transeuropea de transporte.
- (51) Como marco único eficaz para hacer frente a los retos de la movilidad urbana, los nodos urbanos deben desarrollar 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 funcional¹³. Debe incluir objetivos, metas e indicadores en los que se sustente el rendimiento actual y futuro del sistema de transporte urbano, como mínimo en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, congestión, accidentes y víctimas de accidentes, cuota modal y acceso a los servicios de movilidad, así como datos sobre contaminación atmosférica y acústica en las ciudades.
- (52) Los Estados miembros deben establecer un programa nacional de apoyo a los PMUS destinado a promover la adopción de estos y a mejorar la coordinación entre regiones, ciudades y municipios. Tal programa nacional debe ayudar a las regiones y las zonas

¹³ El concepto de PMUS se propuso por primera vez en el paquete de movilidad urbana de la UE de 2013 [COM(2013) 913 final, anexo I).

urbanas a desarrollar PMUS de alta calidad y a reforzar el seguimiento y la evaluación de la ejecución de los PMUS a través de medidas legislativas, orientación, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero.

- (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]¹⁴. 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.

¹⁴

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 [...]).

- (58) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación, como la infraestructura 5G, 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 conexas a lo largo de la red transeuropea de transporte.
- (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. Cuando la infraestructura de recarga se construya utilizando financiación de la Unión o pública, los precios deben fijarse sobre una base transparente y no discriminatoria para todas las empresas o personas autorizadas.
- (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, las catástrofes de origen humano, 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, las catástrofes provocadas por el ser humano 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 críticas¹⁵.

- (62) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19¹⁶ 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, las catástrofes provocadas por el ser humano 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) 2019/452¹⁷ 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) 2019/452.
- (64) Aunque el mantenimiento es y seguirá siendo responsabilidad principal de los Estados miembros, es importante que la red transeuropea de transporte, una vez construida, tenga un mantenimiento adecuado para garantizar una alta calidad de los servicios. Debe seguirse un enfoque basado en el ciclo de vida a la hora de planificar y contratar proyectos de infraestructura.
- (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

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

¹⁷ Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

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) De acuerdo con el Estado miembro de que se trate, los coordinadores europeos deben facilitar la aplicación coordinada de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales, el ERTMS y el Espacio Marítimo Europeo. Deben facilitar medidas para diseñar la estructura de gobernanza adecuada y determinar las inversiones prioritarias 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 fijar los hitos y las prioridades de las inversiones. Sobre la base de los planes de trabajo, la Comisión debe adoptar actos de ejecución que establezcan las prioridades para la planificación de infraestructuras y para la financiación.
- (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 el Plan de Acción de la Unión sobre Movilidad Militar¹⁸, de marzo de 2018, la Comisión debe evaluar la necesidad de adaptar la red transeuropea de transporte para reflejar el uso militar de la infraestructura. Sobre la base del análisis de las diferencias entre la red transeuropea de transporte y las necesidades militares¹⁹, deben añadirse carreteras y ferrocarriles en la red transeuropea a fin de mejorar las sinergias entre las redes de transporte civiles y militares.
- (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

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].

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).

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.
- (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 del uso real de determinados elementos de las infraestructuras de transporte, analizados en relación con umbrales cuantitativos preestablecidos, debe delegarse en la Comisión, en lo relativo a la modificación de los anexos I y II, 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 los actos de ejecución que especifiquen los niveles de agua de referencia y los requisitos mínimos por cuenca hidrográfica (buen estado de navegación), que definan una entidad única para la construcción y gestión de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas y que establezcan una metodología para los datos de movilidad urbana que deben recoger los Estados miembros, así como a los actos de ejecución para cada plan de trabajo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales, así como para la ejecución de tramos específicos del corredor europeo de transporte o para la ejecución de determinados requisitos de infraestructura del corredor europeo de transporte o de las prioridades horizontales. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²³.
- (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.
- (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 la configuración 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.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1

Objeto

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).

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 según se muestra en los mapas del anexo I. 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, del transporte multimodal y del transporte en los nodos urbanos, según se definen 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 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 define en la Nomenclatura 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 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;
- 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), respecto de la cual algunas de las principales inversiones en infraestructuras no pueden justificarse en términos de coste-beneficio debido a las características específicas de dicha red, resultantes de su alejamiento geográfico o su situación periférica;
- h) «administrador de infraestructuras»: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la creación o el mantenimiento de una infraestructura de transporte, incluida la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura;
- 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»: los servicios definidos en el artículo 4 de la Directiva (UE) [...], por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes²⁴;
- 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 aparcamientos disuasorios y 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, incluidas las plataformas logísticas multimodales a las que se hace referencia en el Reglamento (UE) 2021/1153;

²⁴ 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 [...]).

- 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 la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional (incluidas las zonas de cercanías) para las personas, las empresas y los bienes;
- p) «modos activos»: transporte de personas o mercancías, por medios no motorizados y basados en la actividad física humana;
- 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 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 implantados para supervisar y gestionar el tráfico y el transporte marítimo gracias a la información facilitada por los sistemas automáticos de identificación de buques (AIS), los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), los sistemas de radares costeros y de comunicaciones por radio conforme a lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, y que incluyen la integración de los sistemas nacionales de información marítima a través de SafeSeaNet;
- t) «servicios de información fluvial (SIF)»: tecnologías de la información y la comunicación en las vías navegables interiores tal y 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)»: marco jurídico y técnico para la transmisión electrónica de información relacionada con las obligaciones de información aplicables en las escalas portuarias en la Unión, que consiste en una red de ventanillas únicas marítimas nacionales y otros componentes armonizados, como se establece 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)»: sistemas y componentes utilizados para la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo, de servicios de navegación aérea, o de ambos tipos de servicios;
- w) «Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)»: el sistema definido en 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»: zona de tierra y de agua dotada de las infraestructuras y los equipos necesarios para hacer posible, fundamentalmente, la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, así como cualesquiera otras infraestructuras necesarias para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;
- aa) «transporte marítimo de corta distancia»: traslado de carga y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de los Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país vecino ribereño con los mares cerrados que limitan con aguas de la Unión;
- 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»: procedimientos 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

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).

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).

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;

- ad) «vertipuerto»: zona utilizada para el aterrizaje y despegue de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (VTOL);
- ae) «centro espacial»: instalación para ensayos y lanzamiento de naves espaciales;
- af) «proyecto SESAR»: proyecto del programa de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del cielo único europeo, el pilar tecnológico para Europa del marco del cielo único europeo;
- 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»: instrumento principal de planificación para la modernización de la gestión del tránsito aéreo que define las prioridades de desarrollo e implantación necesarias para llevar a cabo el proyecto SESAR, refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo³⁶;
- 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»: actividades que deben realizarse de forma rutinaria, periódica o en situaciones de emergencia para poder utilizar el activo durante su ciclo de vida útil previsto con el mismo nivel de servicio y seguridad, de conformidad con el presente Reglamento;
- 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, relacionados con el clima y medioambientales correspondientes. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales deberá basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷.
- al) «combustibles alternativos»: los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

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).

³⁶ 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).

³⁷ 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 28.1.2002, 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 Consejo³⁸ 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 Consejo³⁹.

Artículo 4

Objetivos de la red transeuropea de transporte

1. El objetivo general del desarrollo de la red transeuropea es establecer una red multimodal a escala de la Unión que tenga un alto nivel de calidad.
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, 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 de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂;
 - ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria de pasajeros de larga distancia y de alta velocidad y una red de transporte ferroviario de mercancías plenamente interoperable, así como de una red fiable de vías navegables interiores y de transporte marítimo de corta distancia en toda la Unión;
 - iii) una mayor protección medioambiental;
 - iv) la reducción de los costes externos, incluidos los relacionados con el medio ambiente, la salud, la congestión y los accidentes;
 - v) una mayor seguridad energética;
 - b) cohesión, a través de:

³⁸ 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).

³⁹ 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).

- 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 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 sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
 - ii) la eliminación de los cuellos de botella de interoperabilidad funcional, administrativa, técnica y operativa, incluidas las lagunas en materia de 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, así como la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de los usuarios, habida cuenta, en particular, de 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) estableciendo requisitos para las infraestructuras, en particular en el ámbito de la interoperabilidad y seguridad física y operacional, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de servicios de transporte que sean accesibles y asequibles;

- iv) apoyando una movilidad que sea adecuada ante el cambio climático y resiliente ante los peligros naturales y las catástrofes de origen humano, y que garantice una implantación rápida 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.

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, cumpliendo 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;
 - e) la optimización del uso de la infraestructura, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tránsito;
 - f) la consideración de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía o de telecomunicaciones;
 - g) el desarrollo de infraestructuras ecológicas, sostenibles y resistentes al cambio climático, diseñadas para minimizar el impacto negativo sobre la salud de los ciudadanos que viven en torno a la red, así como sobre 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 en relación con el cambio climático, los peligros naturales y las catástrofes provocadas por el ser humano, así como las perturbaciones intencionales con vistas a hacer frente a esos retos;
 - i) la resiliencia de las infraestructuras, especialmente en los tramos transfronterizos, que garantiza una respuesta y una recuperación rápida de las perturbaciones del tráfico.
2. Al planificar y desarrollar la red transeuropea de transporte, los Estados miembros podrán adaptar la configuración detallada de los tramos dentro de los límites

indicados en el artículo 56, apartado 1, letra e), 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.

3. La evaluación ambiental de los planes y proyectos se llevará a cabo de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁴⁰ y las Directivas 2000/60/CE⁴¹, 2001/42/CE⁴², 2002/49/CE⁴³, 2009/147/CE⁴⁴ y 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁵. En el caso de los proyectos de interés común cuya evaluación medioambiental aún no se haya llevado a cabo en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, también debe evaluarse si se cumple el principio de «no causar un perjuicio significativo».

Artículo 6

Desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte

1. 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. 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 y una red básica ampliada, con nodos de transporte y urbanos como puntos de conexión entre el tráfico de larga distancia y las redes de transporte regionales y locales.
2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras.
3. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

Artículo 7

Corredores europeos de transporte

Los corredores europeos de transporte consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte 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 y mediante medidas de fomento de un uso eficiente de los recursos de la red.
2. Todo proyecto de interés común:
 - a) contribuirá a cumplir los objetivos que entren dentro de por lo menos dos de las cuatro categorías definidas en el artículo 4;
 - b) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos;
 - c) demostrará un valor añadido europeo.
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 lleven a cabo 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.
5. La Comisión podrá exigir a los Estados miembros, mediante un acto de ejecución, que establezcan una entidad única para la construcción y la gestión de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas. El coordinador europeo pertinente tendrá la condición de observador en el consejo de administración o de supervisión, o en ambos, de tal entidad única.

Artículo 9

Cooperación con terceros países

1. La Unión podrá cooperar con los países vecinos para conectar la red transeuropea de transporte con sus redes de infraestructuras, con vistas a impulsar el crecimiento económico y la competitividad y, en particular, a:
 - a) fomentar la ampliación de la política de la red transeuropea de transporte a terceros países;
 - b) asegurar la conexión entre la red transeuropea de transporte y las redes de transporte de los terceros países en los pasos fronterizos, a fin de garantizar la

fluidez de los flujos de tráfico, los controles fronterizos, la vigilancia fronteriza y otros procedimientos de control fronterizo;

- 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.
 - f) facilitar el transporte en vías navegables interiores con terceros países;
 - g) facilitar el transporte aéreo con terceros países, con vistas a fomentar el 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.
2. El anexo IV establece 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 del presente Reglamento.

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, los aeropuertos, los puertos marítimos y puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera.
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 corredores europeos de transporte son los especificados 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 sus infraestructuras que formen parte de la red básica, salvo que se especifique otra cosa, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 con respecto a las infraestructuras que formen parte de la red básica ampliada, salvo que se especifique otra cosa.
3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 del presente Reglamento para modificar la configuración de los corredores europeos de transporte en el anexo III del presente Reglamento, a fin de tener en cuenta, en particular, la evolución de los flujos comerciales y el tráfico de mercancías más importantes o los cambios sustanciales en la red.

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 actividad de transporte de mercancías y pasajeros de modos de transporte que sean más sostenibles, con vistas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del 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 y la interoperabilidad entre modos de transporte;
 - d) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;

- e) implantar la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos de cero emisiones;
 - 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) ejecutar e implantar 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 la reducción de las emisiones del transporte y al aumento de la seguridad energética, promoviendo el uso de vehículos y buques de cero emisiones y combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, mediante la implantación de la correspondiente infraestructura para los combustibles alternativos;
 - b) atenuar la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;
 - c) eliminar los obstáculos administrativos, técnicos y operativos, en particular a la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte;
 - 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.

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 ferroviaria de pasajeros de alto rendimiento, plenamente interoperable y a alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;
- c) el desarrollo de un sistema sin fisuras de vías navegables interiores, aéreas y marítimas;
- 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) 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 de cero emisiones.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

SECCIÓN 1

Infraestructura de transporte ferroviario

Artículo 14

Componentes de las infraestructuras

1. La infraestructura ferroviaria se compondrá 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 el impacto en 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) las instalaciones de servicio ferroviario 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 Consejo⁴⁶, 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;
 - d) las rutas de acceso ferroviario y las conexiones ferroviarias de último kilómetro a las terminales multimodales de transporte de mercancías conectadas por

⁴⁶ 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).

- ferrocarril, también en los puertos interiores y marítimos, los aeropuertos y las instalaciones de servicio ferroviario;
- 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 infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red global:
 - a) sea conforme a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁷ 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, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 7, apartado 1, letras b), c), d) y e), de dicha Directiva;
 - c) cumpla los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2050:
 - a) esté totalmente electrificada 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) prevea un ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias de 1 435 mm, excepto en los casos en que la nueva línea sea una extensión de una red con un ancho de vía distinto y esté separada de las líneas ferroviarias principales de la Unión;
 - c) permita, sin permiso especial, una carga por eje de al menos 22,5 toneladas;
 - d) permita, 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, pueden asignarse, como mínimo, el 50 % de los surcos ferroviarios para trenes de mercancías y al menos dos surcos

⁴⁷ 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).

ferroviarios por hora y dirección a trenes de mercancías de una longitud mínima de 740 m;

ii) en las líneas de vía única, puede asignarse, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m;

- e) proporcione una norma de al menos P400 de conformidad con el punto 1.1.1.1.3.5 del cuadro 1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión⁴⁸, sin ningún requisito adicional de autorización especial para la explotación de servicios.

3. Son de aplicación las siguientes exenciones:

- a) las redes aisladas están exentas de los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), c), d) y e);
- b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refiere el apartado 2. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 16

Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red básica ampliada

- 1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1.
- 2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:
 - a) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) a e), y predomine en ella una velocidad operativa mínima de 100 km/h para los trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica ampliada;
 - b) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada;
 - c) permita que predomine una velocidad mínima de línea de 160 km/h para los trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada;

Al construir o modernizar una línea de pasajeros de la red básica ampliada o de tramos de esta, los Estados miembros llevarán a cabo un estudio para analizar

⁴⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE (DO L 139I de 27.5.2019, p. 312).

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).

la viabilidad y la pertinencia económica de velocidades superiores, y construirán o modernizarán la línea adaptada a dicha velocidad cuando se demuestre su viabilidad y pertinencia económica.

3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - a) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) a d), y predomine en ella una velocidad operativa mínima de 100 km/h para los trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica;
 - b) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), en las líneas de pasajeros de la red básica;
4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:
 - a) cumpla el requisito establecido en el artículo 15, apartado 2, letra e), en las líneas de pasajeros de la red básica;
 - b) cumpla el requisito del apartado 2, letra c), en las líneas de pasajeros de la red básica.
5. Son de aplicación las siguientes exenciones:
 - a) las redes aisladas están exentas de los requisitos establecidos en los apartados 2, 3 y 4;
 - b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 2 a 4. Toda exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 17

El sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario (ERTMS)

1. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:
 - a) el ERTMS esté equipado;
 - b) se hayan desmantelado los sistemas de clase B.
2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumpla, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, los requisitos del apartado 1, letra a).
3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumpla, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, los requisitos del apartado 1, letra b).

4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), esté equipada, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, con ERTMS basado en las radiocomunicaciones.
5. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2025 en el caso de que se construya una nueva línea o se modernice el sistema de señales, se implemente el sistema ERTMS basado en las radiocomunicaciones.
6. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 5. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de costes- beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 18

Requisitos operativos para los corredores europeos de transporte

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la calidad de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, los requisitos técnicos y operativos para el uso de la infraestructura y los procedimientos relacionados con los controles fronterizos no impidan que el rendimiento operativo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías a lo largo de las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte cumpla los siguientes valores objetivo:
 - a) para cada tramo transfronterizo interior de la Unión, el tiempo de parada de todos los trenes de mercancías al cruzar la frontera no supere una media de 15 minutos. Tiempo de parada de un tren en un tramo transfronterizo: el tiempo total adicional de tránsito que puede atribuirse a la existencia del paso fronterizo, con independencia de las causas subyacentes, como los controles policiales en las fronteras y los procedimientos o consideraciones de carácter infraestructural, operativo, técnico y administrativo, sin tener en cuenta 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;
 - b) como mínimo el 90 % de los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera de un corredor europeo de transporte lleguen a su destino, o a la frontera exterior de la Unión si su destino está fuera de la Unión, en la hora prevista o con un retraso inferior a 30 minutos.
2. Los Estados miembros modificarán, según proceda, los acuerdos contractuales a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2012/34/UE y adoptarán las medidas

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).

adecuadas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 913/2010 para cumplir los valores objetivo establecidos en el párrafo primero, letras a) y b).

Artículo 19

Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria

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

- a) la atenuación del impacto del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular mediante medidas relativas a la infraestructura y al material rodante, incluidas pantallas de protección acústica;
- b) la mejora de la seguridad de los pasos a nivel;
- c) si procede, la conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores;
- d) 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;
- e) 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;
- f) al construir o modernizar la infraestructura ferroviaria, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos;
- g) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como el hidrógeno para los tramos exentos del requisito de electrificación.

SECCIÓN 2

INFRAESTRUCTURA DE VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Artículo 20

Componentes de las infraestructuras

1. La infraestructura de las vías navegables interiores se compondrá en particular de:
 - a) ríos;
 - b) canales;
 - c) lagos;

- d) infraestructura relacionada 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 la infraestructura portuaria básica en forma de dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos, superficies ganadas al mar y las infraestructuras necesarias para las operaciones de transporte dentro y fuera de la zona portuaria;
 - h) equipos asociados;
 - 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, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
 - l) infraestructuras necesarias para 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, e instalaciones de recogida de aceite usado, 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. Un puerto interior formará parte de la red global cuando cumpla 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 infraestructura 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 la infraestructura viaria o ferroviaria;

- 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, incluidas instalaciones receptoras, instalaciones de desgasificación, medidas de reducción del ruido y medidas para reducir la contaminación del aire y del agua.
2. Los Estados miembros velarán por que se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos interiores de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos].

Artículo 22

Requisitos de infraestructura 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 unos requisitos y niveles de servicio mínimos de las vías navegables y evitando el deterioro de estos requisitos mínimos o de cualquiera de sus criterios subyacentes definidos (buena situación de navegación).
3. En particular, los Estados miembros velarán por que:
 - a) los ríos, canales, lagos, 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 adoptará actos de ejecución que especifiquen los niveles de agua de referencia a que se refiere el párrafo anterior por cuenca hidrográfica. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

Al especificar los niveles de agua de referencia, la Comisión tendrá en cuenta los requisitos establecidos en convenios internacionales y en acuerdos celebrados entre Estados miembros.

- 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 velarán por que estas funcionen y se mantengan de tal manera que se minimicen los tiempos de espera;
 - d) los ríos, canales y lagos 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.
4. 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 3, letra a), mediante actos de ejecución. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.
- 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.
- Los Estados miembros podrán beneficiarse de una exención en caso de fuerza mayor. Los Estados miembros restablecerán en el estado anterior las condiciones de navegabilidad tan pronto como la situación lo permita.
- Toda solicitud de exención se coordinará y acordará con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan requisitos que complementen los requisitos mínimos establecidos de conformidad con el apartado 3, letra a), párrafo segundo, por cuenca hidrográfica. Estos requisitos podrán estar relacionados, en particular, con lo siguiente:
- a) parámetros complementarios para vías navegables específicas de ríos de flujo libre;
 - b) especificaciones para la infraestructura de vías navegables interiores;
 - c) especificaciones para la infraestructura de los puertos interiores;
 - d) lugares de amarre y servicios adecuados para los usuarios comerciales;
 - e) la implantación de una infraestructura de energías alternativas para garantizar el acceso a los combustibles alternativos en todo el corredor;
 - f) requisitos para las aplicaciones digitales de la red y los procesos de automatización;
 - g) la resiliencia de la infraestructura 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.
- El acto de ejecución a que se refiere el párrafo primero se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

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).

6. La Comisión garantizará un enfoque coherente sobre la aplicación de la buena situación de navegación en la Unión y podrá adoptar directrices al respecto. Al establecer los requisitos mínimos de las letras e) y f), la Comisión velará por que la interoperabilidad entre cuencas hidrográficas no se vea comprometida.

Artículo 23

Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de las vías navegables interiores

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura 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) medidas de prevención y mitigación contra inundaciones y sequías;
- c) la promoción de un transporte por vías navegables interiores sostenible, seguro y protegido, también dentro de los nodos urbanos;
- d) la modernización y ampliación de la capacidad de la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte, tanto dentro como fuera de la zona portuaria;
- 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 el impacto sobre 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.

SECCIÓN 3

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y ESPACIO MARÍTIMO EUROPEO

Artículo 24

Componentes de la infraestructura

1. El Espacio Marítimo Europeo conecta e integra los componentes marítimos descritos en el apartado 2 con la red terrestre mediante la creación o modernización de rutas de transporte marítimo de corta distancia entre dos o más puertos marítimos en el territorio de la Unión o entre uno o varios puertos del territorio de la Unión y un puerto situado en el territorio de un tercer país vecino ribereño con los mares cerrados que limitan con aguas de la Unión, y mediante el desarrollo de puertos marítimos en el territorio de la Unión y sus conexiones con el interior para proporcionar una integración eficiente, viable y sostenible de otros modos de transporte.

2. El Espacio Marítimo Europeo consta de:
 - a) la infraestructura de transporte marítimo dentro de la zona portuaria de las redes básica y global;
 - 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), los sistemas de TIC para el transporte y los estudios hidrográficos.
3. La infraestructura de transporte marítimo a que se refiere el apartado 2, letra a), comprenderá, en particular:
 - a) puertos marítimos, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;
 - b) infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, 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 de los demás modos de transporte;
 - h) sistemas de TIC para el transporte, incluidos el EMSWe y los VTMISS;
 - i) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los 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, 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) infraestructura necesaria para las operaciones con cero residuos y medidas de economía circular.
4. Un puerto marítimo formará parte de la red global cuando cumpla al menos una de las siguientes condiciones:
 - a) 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) 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.

- c) esté ubicado en una isla y constituya el único punto de acceso a una región NUTS 3 en la red global;
- d) 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 infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos marítimos de la red global que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
 - b) los puertos marítimos de la red global estén equipados con la infraestructura necesaria para mejorar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, entre otras instalaciones receptoras para la entrega de desechos generados por buques de conformidad con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵²;
 - c) el sistema VTMS y SafeSeaNet se aplican de conformidad con la Directiva 2002/59/CE;
 - d) las ventanillas únicas marítimas nacionales se implanten de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1239.
2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050:
 - a) los puertos marítimos de la red global estén conectados con la infraestructura ferroviaria y viaria y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores, excepto cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas que impidan dicha conexión;
 - 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 comuniquen dos mares, o den acceso desde el mar a puertos marítimos, y correspondan como mínimo a vías navegables interiores que cumplan 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.

⁵² 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).

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. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

Artículo 26

Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura de transporte marítimo de la red básica cumpla lo dispuesto en el artículo 25, apartado 1.
2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura de transporte marítimo de la red básica cumpla 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 podrá conceder exenciones de los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 2 mediante actos de ejecución. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

Artículo 27

Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura marítima

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura marítima, 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) construcción o modernización de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;
- c) mejora de los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a una mayor seguridad, protección y sostenibilidad;
- d) introducción y promoción de nuevas tecnologías e innovación en combustibles y sistemas de propulsión de cero emisiones de carbono o con emisiones bajas.
- e) mejorar la resiliencia de las cadenas logísticas y el comercio marítimo internacional, también en relación con la adaptación al cambio climático;
- f) medidas de reducción del ruido y de eficiencia energética;
- g) promover buques de cero emisiones o con emisiones bajas que presten servicios realicen operaciones de enlace 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.

SECCIÓN 4

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 28

Componentes de la infraestructura

1. Las infraestructuras de transporte por carretera se compondrán en particular de los siguientes elementos:
 - a) carreteras, incluido lo siguiente:
 - i) puentes;
 - ii) túneles;
 - iii) empalmes;
 - iv) cruces;
 - v) distribuidores;
 - vi) arceles;
 - vii) zonas de estacionamiento y descanso, incluidas zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales;
 - viii) sistemas de pesaje en movimiento;
 - ix) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos que cumplan plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
 - x) infraestructuras que atenúen el impacto en el medio ambiente;
 - b) equipos asociados;
 - c) sistemas de TIC para el transporte;
 - d) rutas de acceso y conexiones de último kilómetro 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.
2. Las carreteras a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), 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 la infraestructura, 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 infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
- a) la seguridad de la infraestructura 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 Consejo⁵³;
 - b) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con el máximo nivel de seguridad del tráfico, en particular mediante la aplicación de las tecnologías más recientes;
 - c) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con el máximo nivel de protección medioambiental, incluso, en su caso, mediante pavimentos de bajas emisiones sonoras 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 Consejo⁵⁴;
 - 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 Consejo⁵⁵, el Reglamento de Ejecución (UE) C/2019/9080 de la Comisión⁵⁶ y el Reglamento Delegado (UE) C/2019/8369 de la Comisión⁵⁷;
 - f) cuando proceda, los peajes o tasas de usuario se perciban de conformidad con la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸;

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- 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 Directiva⁵⁹;
 - h) se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en la red viaria que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, la infraestructura viaria de la red global cumpla los siguientes requisitos:
- a) la carretera sea diseñada, construida o modernizada especialmente para la circulación automovilística y:
 - i) disponga, 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, excepcionalmente, por otros medios;
 - ii) no presente pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones; y
 - iii) no proporcione acceso a las propiedades colindantes.
 - b) se disponga de zonas de descanso a una distancia máxima de 60 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de aparcamiento, equipos de seguridad y protección e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa;
 - c) se disponga de zonas de estacionamiento seguras y protegidas a una distancia máxima de 100 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de aparcamiento para vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2020/1054⁶⁰;
 - d) se instalen sistemas de pesaje en movimiento a una distancia máxima de 300 km entre sí. Los sistemas de pesaje en movimiento permitirán determinar qué vehículos y conjuntos de vehículos pueden haber superado los pesos máximos autorizados establecidos en la Directiva 96/53/CE.
3. Los Estados miembros garantizarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, 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

⁵⁹ 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 [...]).

⁶⁰ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, tal como se define en el Reglamento Delegado 886/2013 de la Comisión⁶¹.

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones del requisito establecido en el apartado 2, letra a), mediante actos de ejecución, en particular cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad de las inversiones.

Artículo 30

Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red básica ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla lo dispuesto en el artículo 29, apartado 1.
2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y de la red básica ampliada cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 2, letras a), c) y d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040.
3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 2, letra b), a más tardar el 31 de diciembre de 2030.
4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 3, a más tardar el 31 de diciembre de 2025.
5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones del requisito establecido en el artículo 29, apartado 2, letra a), mediante actos de ejecución, en particular cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad de las inversiones.

Artículo 31

Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de transporte por carretera

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).

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura 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) 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 5G;
- d) al construir o modernizar la infraestructura viaria, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos.

SECCIÓN 5

INFRAESTRUCTURA 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 compañías aéreas;
 - b) aeropuertos, incluidas las infraestructuras y los equipos necesarios para las operaciones de tierra y de transporte dentro de la zona aeroportuaria, los vertipuertos y los centros espaciales;
 - 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;
 - e) infraestructuras relacionadas con combustibles alternativos y suministro de electricidad para aeronaves estacionadas, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
 - 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.
2. Un aeropuerto formará parte de la red global cuando cumpla 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 media disponible de los últimos tres años, según las estadísticas publicadas por Eurostat.

Artículo 33

Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:
- a) los aeropuertos de la red básica estén conectados a la red ferroviaria de larga distancia, incluida la red ferroviaria de alta velocidad, y a la infraestructura de transporte por carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo que existan limitaciones geográficas o físicas significativas que impidan dichas conexiones;
 - b) los aeropuertos de la red global con un volumen total anual de tráfico de pasajeros superior a cuatro millones de pasajeros estén conectados a la red ferroviaria de larga distancia, incluida la red ferroviaria de alta velocidad, y a la infraestructura de transporte por carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2050, excepto cuando limitaciones geográficas o físicas importantes impidan dichas conexiones;
 - c) los aeropuertos situados en su territorio ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;
 - d) Las normas básicas comunes para proteger 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 Consejo⁶², se apliquen a la infraestructura de transporte aéreo.
 - e) las infraestructuras para la gestión del tránsito aéreo permitan la implementación del cielo único europeo, de conformidad con el Reglamento

⁶² 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).

(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 combustibles alternativos que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
 - g) la infraestructura de transporte aéreo prevea el suministro de aire preacondicionado a las aeronaves estacionarias.
2. A petición de un Estado miembro, la Comisión podrá, en casos debidamente justificados, conceder exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a), b), c) y g). Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o relacionado con las limitaciones geográficas o físicas significativas, incluida la ausencia de un sistema ferroviario en el territorio.

Artículo 34

Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo

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

- a) aumentar la eficiencia energética y operativa de los aeropuertos;
- b) apoyar la aplicación 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;
- c) mejorar los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a una mayor seguridad y protección;
- 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 el impacto climático, medioambiental y sonoro, en particular mediante la introducción de nuevas tecnologías e innovación, combustibles alternativos, aeronaves de cero emisiones y emisiones bajas e infraestructuras de cero emisiones y emisiones bajas de carbono.

SECCIÓN 6

INFRAESTRUCTURA 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:
 - a) situadas en los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II;
 - b) situadas en los puertos interiores de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II;
 - c) situadas en un nodo urbano o en sus inmediaciones;
 - d) clasificadas como terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte enumeradas en el anexo II.
2. Los Estados miembros velarán por que exista suficiente capacidad de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a la red transeuropea de transporte, que responda a 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 dos 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 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 existentes de la red transeuropea de transporte 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 terminales multimodales de transporte de mercancías con capacidad de transbordo adecuada para satisfacer las necesidades identificadas 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.

4. Sobre la base del análisis a que se refiere el apartado 3, los Estados miembros elaborarán un plan de acción para el desarrollo de una red de terminales multimodales de transporte de mercancías. Los resultados del análisis y el plan de acción se presentarán a la Comisión a más tardar seis meses después de finalizar el análisis, junto con una lista de las terminales ferrocarril-carretera que el Estado miembro proponga añadir en los anexos I y II.
5. Las terminales ferrocarril-carretera formarán parte de la red transeuropea de transporte y figurarán en los anexos I y II cuando se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:
 - a) 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) 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) sea propuesta por el Estado miembro con el apartado 4.

Artículo 36

Componentes de la infraestructura

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

- a) infraestructura que interconecte 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) infraestructura relacionada con instalaciones para combustibles alternativos.

Artículo 37

Requisitos de la infraestructura de transporte

1. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1:
 - a) estén conectadas con los modos de transporte disponibles en la zona, cuando sea factible, a menos que no esté justificado en términos de coste-beneficio socioeconómico;
 - b) 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 al servicio de los vehículos pesados, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;
 - c) estén equipadas con herramientas digitales para garantizar, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - i) la eficiencia de las operaciones en la terminal, con herramientas como ftopuertas, 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 de ferrocarril;
 - ii) el flujo de la información dentro de la terminal y entre los modos de transporte a lo largo de la cadena logística y la terminal.

2. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, y que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, manejar todo tipo de unidades de carga intermodales si están clasificadas como terminales intermodales y realizan transbordo vertical.
3. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, acoger trenes de 740 m de longitud sin ninguna manipulación o, si esto no es económicamente viable, por que se adopten las medidas adecuadas para mejorar la eficiencia operativa para acoger trenes de 740 m de longitud, como la ampliación y electrificación de los apartaderos de salida y llegada, los ajustes de los sistemas de señalización y la mejora de la configuración de la vía.
4. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que todas las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, y que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, manejar cualquier tren de 740 m de longitud sin ninguna manipulación.
5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de las obligaciones previstas en los apartados 1 a 4 mediante actos de ejecución cuando la inversión en infraestructuras no pueda justificarse en términos de coste-beneficio socioeconómico, en particular cuando la terminal esté situada en una zona con espacio restringido.

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 prestará atención a:

- a) facilitar las interconexiones entre los diferentes modos de transporte;
- b) eliminar los principales obstáculos técnicos y administrativos al transporte multimodal, en particular 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 privados de la red transeuropea de transporte permitan el manejo de trenes de 740 m sin ninguna manipulación.

SECCIÓN 7

NODOS URBANOS

Artículo 39

Componentes de los nodos urbanos

1. Un nodo urbano comprenderá, en particular:
 - a) la infraestructura de transporte en el nodo urbano que forma parte de la red transeuropea de transporte, incluidas las circunvalaciones, y que aumenta el rendimiento de la red transeuropea de transporte;
 - b) los puntos de acceso a la red transeuropea de transporte, en particular las estaciones ferroviarias multimodales, las terminales multimodales de transporte de mercancías, los puertos o los aeropuertos;
 - c) las conexiones de primer y último kilómetro con estos puntos de acceso y entre ellos.
2. Los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte figuran en el anexo II.

Artículo 40

Requisitos de los nodos urbanos

Al desarrollar la red transeuropea de transporte en los nodos urbanos, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz de toda la red sin cuellos de botella, los Estados miembros velarán por:

- a) la disponibilidad de una infraestructura de recarga o repostaje de combustibles alternativos en las plataformas logísticas y para el transporte público que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
- b) a más tardar el 31 de diciembre de 2025:
 - i) la adopción de un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) en consonancia con el anexo V que incluya, en particular, medidas para integrar los diferentes modos de transporte, promover una movilidad eficiente de emisiones cero, incluida la logística urbana sostenible y de emisiones cero, reducir la contaminación atmosférica y acústica y tener en cuenta los flujos transeuropeos de transporte de larga distancia;
 - ii) la recogida y la comunicación a la Comisión de datos de movilidad urbana por nodo urbano, como mínimo sobre emisiones de gases de efecto invernadero, congestión, accidentes y víctimas de accidentes, cuota modal y acceso a los servicios de movilidad, así como de datos sobre contaminación atmosférica y acústica en las ciudades. Posteriormente, estos datos se presentarán cada año;
- c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030:
 - i) en cuanto al transporte de viajeros: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre el ferrocarril, la carretera, el aire, los modos de transporte activos y, en su caso, las infraestructuras fluviales y marítimas;

- ii) en cuanto al transporte de viajeros: la capacidad de los pasajeros para acceder a información, reservar, pagar sus viajes y recuperar sus billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal;
 - iii) en cuanto al transporte de mercancías: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras ferroviarias, viarias y, en su caso, fluviales, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas;
 - iv) 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 servir a los vehículos pesados;
- d) antes del 31 de diciembre de 2040: el desarrollo de al menos una terminal multimodal de carga que permita una capacidad de transbordo suficiente dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones.

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 establezca una metodología para la recopilación de los datos por parte de los Estados miembros a los que se refiere la letra b), inciso ii). Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

Artículo 41

Prioridades adicionales para los nodos urbanos

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

- a) la interconexión sin fisuras entre la infraestructura de la red transeuropea de transporte y la infraestructura de transporte regional y local;
- b) la atenuación de la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera, que podrá incluir circunvalaciones;
- c) la promoción del transporte y la movilidad eficientes, con cero emisiones y bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas;
- d) el aumento de la cuota modal del transporte público y de los modos activos;
- e) el intercambio digital de información sobre transporte y tráfico entre centros de gestión del tráfico urbano y no urbano y con entidades que prestan servicios de información, en consonancia con las normas ISO/CEN.

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. Los sistemas de TIC para el transporte se implantarán en toda la Unión, a fin de garantizar la presencia de un conjunto de capacidades básicas interoperables en todos los Estados miembros.
3. Los sistemas de TIC para el transporte a que se refiere el presente artículo incluirán:
 - 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, y otras mejoras de la digitalización, 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: los STI;
 - d) para el transporte marítimo: para los servicios VTMS 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, el espacio de datos de movilidad de la UE y marcos que faciliten el intercambio de datos entre empresas en aras de la transparencia y la optimización de la cadena de suministro.

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 dióxido de carbono y otros efectos negativos para el medio ambiente, 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, 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, así como el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes;
 - c) facilitar las operaciones de los servicios de transporte multimodal, incluidos los 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;
 - 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.
2. Los Estados miembros fomentarán la implantación de servicios de transporte innovadores, incluido el Espacio Marítimo Europeo, los sistemas de TIC y el desarrollo de la infraestructura auxiliar necesaria para alcanzar los objetivos medioambientales y de seguridad de esos servicios, así como el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes.

Artículo 44

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, los Estados miembros procurarán, 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, como el *Hyperloop*;
- b) hacer posible 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. 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. La infraestructura de transporte puede servir como centro energético al servicio de diferentes modos de transporte;
- c) apoyar la adopción y la implantación de nuevas tecnologías digitales, en particular promoviendo infraestructuras de conectividad con una cobertura ininterrumpida en los corredores europeos de transporte 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 el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, en particular mediante el desarrollo de servicios de movilidad digital multimodal y el desarrollo de infraestructuras que permitan una multimodalidad sin fisuras, como las conexiones en los aeropuertos con el ferrocarril de alta velocidad y los trenes y tranvías urbanos;
 - f) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y completa relativa a las interconexiones, la interoperabilidad y la multimodalidad;
 - g) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y completa relativa al impacto medioambiental de sus elecciones de medios de transporte;
 - h) fomentar medidas de reducción de costes externos tales como la congestión, los perjuicios para la salud y la contaminación de cualquier tipo, incluida la contaminación acústica y las emisiones;
 - i) introducir la tecnología de la seguridad y normas de identificación compatibles en las redes;
 - 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 y soluciones digitales y ciberseguras destinadas a la protección de la red en el contexto de los desastres, tanto naturales como antropogénicos;
 - 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

Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte proporcionen una seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Artículo 46

Resiliencia de las infraestructuras

1. Al planificar las infraestructuras, los Estados miembros mejorarán la seguridad de la infraestructura de transporte y su resiliencia al cambio climático, los peligros naturales, los desastres antropogénicos, así como las perturbaciones intencionales que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. Al ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros tendrán en cuenta lo siguiente:
 - a) interdependencias, conexiones y efectos en cascada con otras redes, como redes de telecomunicaciones y electricidad;
 - b) Seguridad física y operacional y rendimiento en presencia de múltiples peligros;

- c) calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, con especial atención a las futuras condiciones climáticas previstas;
 - d) la protección civil debe reaccionar ante las perturbaciones;
 - e) ciberseguridad y resiliencia de las infraestructuras, con 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 sobre la base de 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. Este requisito no es aplicable a los proyectos cuya evaluación de impacto medioambiental haya concluido antes de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 47

Riesgos para la seguridad o el orden público

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión cualquier proyecto de interés común en su territorio que cuente con la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, con el fin de permitir la evaluación de su impacto en la seguridad o el orden público de la Unión. Esta obligación no será de aplicación para las inversiones extranjeras directas notificadas a la Comisión y a los demás Estados miembros de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/452.
2. Los Estados miembros velarán por que la información notificada con arreglo al apartado 1 esté disponible al menos doce meses antes de la decisión final sobre la ejecución del proyecto de interés común. Dicha información incluirá, en particular:
- a) la estructura de propiedad de la empresa de un tercer país y, en su caso, de la empresa en la que se prevea la participación o la contribución, incluida información sobre el beneficiario efectivo y la participación en el capital;
 - b) el valor aproximado de la participación o contribución de la persona física de un tercer país o de la empresa de un tercer país en el proyecto de interés común y la descripción de la forma y las condiciones de dicha participación o contribución;
 - c) los productos, servicios y operaciones comerciales de la persona física de un tercer país o de la empresa de un tercer país y, en su caso, de la empresa en la que se prevea la participación o la contribución que afecten a la red transeuropea;
 - d) los Estados miembros en los que la persona física de un tercer país o la empresa de un tercer país y, en su caso, la empresa en la que se prevé la participación o la contribución realicen operaciones empresariales pertinentes que afecten a la red transeuropea de transporte;

- e) la financiación de la contribución o participación y su fuente, basándose en la mejor información de que disponga el Estado miembro;
- f) la fecha prevista de entrada en vigor de la participación o de finalización de la contribución.

Además, los Estados miembros procurarán facilitar cualquier información, si se dispone de ella, pertinente para la evaluación realizada por la Comisión con arreglo al apartado 5, párrafo segundo, letras a), b) y c).

3. A más tardar treinta días naturales después de la recepción de la información contemplada en el apartado 1, la Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común. Toda solicitud de información adicional deberá estar debidamente justificada, limitarse a la información necesaria para llevar a cabo la evaluación al amparo del apartado 5, ser proporcionada al objeto de la solicitud y no representar una carga injustificadamente gravosa para el Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común.

El Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común velará por que la información adicional solicitada por la Comisión se ponga a disposición de esta sin demora injustificada.

El Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común podrá solicitar a la persona física de un tercer país o a la empresa de un tercer país que facilite la información a que se refieren los apartados 2 y 3. La persona física de un tercer país o la empresa de un tercer país de que se trate facilitará la información solicitada sin demora injustificada.

4. Cuando la Comisión 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 críticas de la red transeuropea de transporte por motivos de seguridad o de orden público, o disponga de información pertinente en relación con dicha participación o contribución, o con el proyecto de interés común de que se trate, podrá emitir un dictamen a la atención del Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común.

Se entiende, por tanto, que la infraestructura crítica es un elemento, sistema o parte de estos utilizado para el transporte y situado en los Estados miembros que es esencial para el mantenimiento de funciones sociales vitales, la salud, la integridad física, la seguridad, y el bienestar social y económico de la población y cuya perturbación o destrucción afectaría gravemente a un Estado miembro si no pudiera mantener esas funciones.

5. Para determinar si la participación de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país puede afectar a infraestructuras críticas por motivos de seguridad o de orden público, la Comisión podrá considerar sus posibles efectos en, entre otras cosas:

- a) infraestructuras e instalaciones críticas para la explotación de dichas infraestructuras, así como terrenos y bienes inmuebles cruciales para el uso de dichas infraestructuras;

- b) tecnologías y productos de doble uso, tal como se definen en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2021/821⁶³, que sean esenciales para el funcionamiento de las infraestructuras críticas;
- c) el suministro de insumos esenciales para la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de infraestructuras críticas;
- d) el acceso a información sensible, incluidos los datos personales, o la capacidad de controlar dicha información en conjunción con la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de infraestructuras críticas.

Para determinar si una participación o contribución extranjera puede afectar a la seguridad o al orden público, la Comisión también podrá tener en cuenta, especialmente:

- a) si la tercera empresa está controlada directa o indirectamente por el gobierno (incluidos los organismos públicos o las fuerzas armadas) de un tercer país, en particular mediante una estructura de propiedad o una financiación significativa;
 - b) si la persona física de un tercer país o la tercera empresa ya ha participado en actividades que afecten a la seguridad o al orden público en un Estado miembro; o
 - c) si existe un riesgo grave de que la persona física de un tercer país o la tercera empresa participen en actividades ilegales o delictivas.
6. La Comisión podrá emitir un dictamen con arreglo al apartado 4 a más tardar tres meses después de la recepción de la información a que se refiere el apartado 3. El dictamen de la Comisión se dirigirá al Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común y se enviará a los demás Estados miembros. En caso de que la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país sea una inversión extranjera directa, tal como se define en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/452, que no esté sujeta a control por parte del Estado miembro en el que esté prevista o realizada la inversión extranjera directa, la Comisión emitirá dicho dictamen, cuando esté justificado, de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2019/452.
 7. El Estado miembro en el que esté previsto que el proyecto de interés común sea ejecutado por una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, o cuente con la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, tendrá en cuenta en la mayor medida posible el dictamen de la Comisión y facilitará una explicación a la Comisión si no se sigue su dictamen, a más tardar tres meses después de la emisión del dictamen.
 8. Cada Estado miembro y la Comisión establecerán un punto de contacto para la aplicación del presente artículo. Los Estados miembros y la Comisión harán participar a dichos puntos de contacto en todas las cuestiones relativas a la aplicación del presente artículo.
 9. La Comisión proporcionará un sistema seguro y cifrado para apoyar la cooperación directa y el intercambio de información entre los puntos de contacto.

⁶³ Reglamento (UE) 2021/821 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2021, por el que se establece un régimen de la Unión de control de las exportaciones, el corretaje, la asistencia técnica, el tránsito y la transferencia de productos de doble uso (versión refundida) (DO L 206 de 11.6.2021, p. 1).

10. Los Estados miembros y la Comisión velarán por la protección de la información confidencial obtenida en aplicación del presente artículo de conformidad con el Derecho de la Unión y las respectivas normativas nacionales.
11. Los Estados miembros y la Comisión velarán por que la información clasificada que se haya facilitado o intercambiado con arreglo al presente artículo no sufra una reducción del grado de clasificación o la desclasificación sin el consentimiento previo por escrito del originador.
12. Todo tratamiento de datos personales con arreglo al presente Reglamento se realizará de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679⁶⁴ y el Reglamento (UE) 2018/1725⁶⁵ y solo en la medida en que sea necesario para el control de la participación o contribución relativa al proyecto pertinente de interés común y para garantizar la eficacia de la cooperación prevista en el presente artículo. Los datos personales relacionados con la aplicación del presente artículo solo se conservarán durante el tiempo necesario para alcanzar los fines para los que fueron recogidos.

Artículo 48

Mantenimiento y ciclo de vida del proyecto

Los Estados miembros velarán por que:

- a) la infraestructura de la red transeuropea de transporte se mantenga de manera que ofrezca el mismo nivel de servicio y seguridad durante su vida útil;
- b) se establezcan planes de mantenimiento a largo plazo que incluyan información sobre los recursos financieros necesarios para cubrir los costes de mantenimiento a largo plazo de la infraestructura existente y prevista;
- c) en la fase de planificación de la construcción o mejora se tengan en cuenta las necesidades de mantenimiento y los costes a lo largo de toda la vida útil de la infraestructura;
- d) en el caso de la infraestructura ferroviaria, se garantice la coherencia entre las necesidades de mantenimiento y renovación relacionadas con el desarrollo de la red transeuropea de transporte y se reflejen en la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, el programa de actividad de los administradores de infraestructuras afectados a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE y el acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2012/34/UE.

⁶⁴ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁶⁵ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

Accesibilidad para todos los usuarios

Las infraestructuras de transporte permitirán una movilidad y una accesibilidad sin fisuras para todos los usuarios, en particular las personas en situación de vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida, así como 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***

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 partes de la red transeuropea de transporte y tienen por objeto, en particular, mejorar los enlaces transfronterizos 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 plenamente interoperable, así como una red ferroviaria de viajeros de larga distancia a alta velocidad en toda la Unión;
 - d) apoyar el desarrollo coordinado e integrado y la implantación de soluciones innovadoras para la digitalización del transporte.
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 prioridades horizontales para la aplicación de la red transeuropea de transporte. Garantizarán la implantación oportuna del ERTMS en toda la red y la integración de las conexiones marítimas en la red transeuropea de transporte.

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) elaborar un informe anual de situación sobre los progresos realizados en la ejecución de los corredores europeos de transporte y las prioridades 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 en su aplicación y propondrá soluciones.
6. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:
 - a) cooperar estrechamente con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías para identificar y priorizar 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 los aspectos administrativos, operativos y de interoperabilidad del tráfico de mercancías en las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte, incluida la supervisión del rendimiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, en estrecha cooperación con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías.
7. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:
- a) determinar y priorizar las necesidades de inversión de las líneas ferroviarias de pasajeros de los corredores europeos de transporte;
 - b) supervisar los aspectos administrativos, operativos y de interoperabilidad del tráfico de pasajeros en las líneas ferroviarias de pasajeros de los corredores europeos de transporte, incluida la supervisión del rendimiento de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril.
8. De conformidad con el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, la Comisión solicitará el dictamen 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 desempeñar su cargo de manera satisfactoria y conforme a los requisitos del presente artículo, la Comisión podrá en cualquier momento poner fin a su mandato y designar un nuevo coordinador europeo de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1.

Artículo 52

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 las prioridades horizontales».
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) interoperabilidad e implantación de nuevas tecnologías e infraestructuras digitales;
 - b) el desarrollo y la implementación coordinados de los proyectos de infraestructura en tramos transfronterizos;
 - c) servicios transfronterizos de transporte de viajeros por ferrocarril;
 - d) cuellos de botella operativos;

- e) nodos urbanos;
- f) cooperación con terceros países;
- g) otros grupos de trabajo *ad hoc* que se consideren 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 las prioridades horizontales será creado y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados y, en su caso, los representantes de los sectores pertinentes podrán participar. Los Estados miembros designarán un coordinador nacional del ERTMS 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 las prioridades horizontales 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 nacionales de infraestructura pertinentes.
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 representantes de la sociedad civil 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.

Artículo 53

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 las prioridades horizontales. 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;
- 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 que dificultan el desarrollo del corredor;
- 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;
- 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 del corredor;
- f) un plan con objetivos intermedios 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 preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con el transporte ferroviario de mercancías, el coordinador europeo cooperará con la comisión ejecutiva y el consejo de administración del corredor a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

Para el análisis de las inversiones y la preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con las terminales multimodales de transporte de mercancías, el coordinador europeo tendrá en cuenta los elementos pertinentes del análisis relativos al corredor, 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 19, letra b), del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

Para el análisis de las inversiones y la preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con los servicios de pasajeros, el coordinador europeo tendrá en cuenta los resultados de la supervisión realizada de conformidad con el artículo 51, apartado 7, letra b).

- 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 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) la determinación de las medidas en los nodos urbanos que sean pertinentes para el funcionamiento eficaz del corredor y la consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte;
- i) la determinación 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, otros efectos negativos para el medio ambiente.
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) el establecimiento de prioridades en la planificación nacional, mediante la determinación de los problemas de implantación y los cuellos de botella, incluidas las cuestiones operativas, en cada corredor o para cada prioridad horizontal;
 - b) la planificación del proyecto y la inversión, los costes correspondientes y el calendario de ejecución estimado para implantar los corredores europeos de transporte o la prioridad horizontal;
 - c) la creación de una única entidad para la construcción y gestión de proyectos de infraestructura transfronterizos.

Artículo 54

Actos de ejecución

1. Sobre la base del primer plan de trabajo de los coordinadores europeos, la Comisión adoptará un acto de ejecución para cada plan de trabajo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales. Dicho acto de ejecución establecerá las prioridades para la planificación de infraestructuras e inversiones y para la financiación.
2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la ejecución de secciones específicas del corredor europeo de transporte, en particular para la ejecución de tramos transfronterizos complejos o de requisitos específicos de infraestructura de transporte del corredor europeo de transporte o de las prioridades horizontales.
3. Los actos de ejecución a que se refieren los apartados 1 y 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 el mismo procedimiento cada vez que el coordinador europeo revise el plan de trabajo, o para tener en cuenta los progresos realizados, los retrasos encontrados o los programas nacionales actualizados.
4. Hasta la plena aplicación de las medidas previstas en el acto de ejecución, los Estados miembros afectados presentarán a la Comisión un informe anual sobre los progresos realizados, en el que se indiquen, en particular, los compromisos financieros contraídos en el plan presupuestario nacional.

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 ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad. Esta información incluirá la transmisión anual de datos a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec). Incluirá datos técnicos y financieros relativos a los proyectos de interés común de la red transeuropea de transporte, así como datos sobre la finalización de la red transeuropea de transporte.
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 comercial de carácter confidencial, ni que pueda perjudicar o tener una influencia indebida en cualquier procedimiento de contratación pública de un Estado miembro.
3. Los Estados miembros velarán por la calidad, exhaustividad y coherencia de los datos del sistema de información TENtec. Los sistemas nacionales y las fuentes de datos permitirán un intercambio automatizado de datos con el sistema TENtec.

Artículo 56

Actualización de la red

1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, deberán otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60, con el fin de modificar los anexos I y II, en particular para tener en cuenta las posibles modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en los artículos 20, 24 y 32. Cuando adapte esos anexos, la Comisión deberá:
 - a) incluir 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;
 - b) excluir 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;
 - c) incluir nodos urbanos en la red transeuropea de transporte, si se demuestra que el número de habitantes supera los 100 000;
 - d) incluir las terminales multimodales de transporte de mercancías identificadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 35, apartado 4, en la red transeuropea de transporte;
 - e) adaptar los mapas de infraestructuras de carreteras, ferrocarriles y vías de navegación interior en la medida estrictamente necesaria para que reflejen los avances en la finalización de la red. Al adaptar esos mapas, la Comisión no

admitirá ningún cambio de configuración más allá de lo permitido por el procedimiento pertinente de autorización del proyecto.

Las adaptaciones a que se refieren las letras a) a c) del párrafo primero deberán basarse en las últimas estadísticas disponibles publicadas por Eurostat o, en caso de no disponerse de ellas, por las oficinas nacionales de estadística de los Estados miembros. Las adaptaciones a que se refiere párrafo primero, letra d), deberán basarse en el plan de acción a que se refiere el artículo 35, apartado 4. Las adaptaciones a que se refiere párrafo primero, letra e), deberán basarse en la información facilitada por los Estados miembros afectados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55, apartado 1.

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 dichos actos delegados.

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.

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 nacionales de transporte y de inversión sean coherentes con la política de transportes de la Unión, con las prioridades y plazos establecidos en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores pertinentes y las prioridades horizontales para los Estados miembros afectados, así como con los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 54, apartado 1.
2. Los planes nacionales de inversión incluirán todos los proyectos de interés común y las inversiones conexas necesarias para la finalización oportuna de la red.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión los proyectos de planes y programas nacionales, o cualquier modificación de los mismos, con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, al menos doce meses antes de su adopción. La Comisión podrá emitir un dictamen a más tardar seis meses después de

la notificación por el Estado miembro sobre la coherencia de los proyectos de planes y programas nacionales con las prioridades establecidas en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores correspondientes y las prioridades horizontales y en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 54, apartado 1. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar dos meses después de la notificación del dictamen, sobre las medidas adoptadas para aplicar las recomendaciones formuladas en el dictamen.

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, apartados 3 y 5, 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. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 11, apartado 3, y en el artículo 56, apartados 1 y 3, por un período de cinco años a partir del [...]. 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, salvo que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a la prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
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 la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
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

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).

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. En caso de retraso significativo en la puesta en marcha o la finalización de los trabajos relativos a la red básica, la red básica ampliada y la red global en comparación con el calendario inicial establecido en actos de ejecución de conformidad con el artículo 54, o definido en los planes nacionales de transporte e inversión u otra documentación pertinente del proyecto, la Comisión podrá pedir al Estado miembro o a los Estados miembros afectados que expliquen las razones 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 la resolución del problema.
3. La Comisión, tras considerar las razones aducidas por el Estado miembro o los Estados miembros afectados de conformidad con el párrafo primero, podrá adoptar una decisión dirigida al Estado miembro o a los Estados miembros de que se trate en la que constate que el retraso significativo en la puesta en marcha o la finalización de las obras de la red básica, de la red básica ampliada o de la red global es imputable al Estado miembro o a los Estados miembros sin una justificación objetiva. La Comisión concederá al Estado miembro o a los Estados miembros afectados un plazo de seis meses para eliminar el retraso significativo.

En caso de que el tramo retrasado afecte a un proyecto financiado con fondos de la Unión en régimen de gestión directa, podrá iniciarse una reducción del importe de la subvención o una modificación o resolución del acuerdo de subvención de conformidad con las normas aplicables.

Artículo 63

Exenciones

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular toda exigencia de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y las terminales multimodales de transporte de mercancías no serán aplicables a Chipre, Malta y las regiones ultraperiféricas mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio.

Artículo 64

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1153

El anexo II 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) en el artículo 1, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. El presente Reglamento dispone normas para la organización 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) 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 el artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE;

- 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 GESTIÓN DE LOS CORREDORES DE MERCANCÍAS»;

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

«*Artículo 3*

Organización y gestión de los corredores de mercancías

- 1. La organización y gestión de los corredores de mercancías están sujetas a las normas de gobierno, planificación de inversiones, adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y gestión del tráfico, de conformidad con el presente Reglamento.
- 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 organización y gestión del corredor de mercancías en un plazo de doce meses a partir de la fecha del cambio.»;

- 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).»;

- 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 y al coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva y el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías actuarán como intermediarios y emitirán su dictamen 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 y al coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva y el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías actuarán como intermediarios y emitirán su dictamen 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 18 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T];
- 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 ejecución, 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 ejecución 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, apartados 7 y 8, y al coordinador europeo.

- 2. El consejo de administración revisará periódicamente, al menos cada cuatro años, el plan de implantación teniendo en cuenta la evolución de su ejecución, el mercado de transporte ferroviario de mercancías en el corredor, y el 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, apartados 7 y 8, sobre las necesidades de desarrollo de infraestructuras e

inversión. La consulta se basará en una documentación adecuada y actualizada de la planificación de la infraestructura a nivel nacional y del corredor. 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, 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 infraestructura de la RTE-T pertinentes para el transporte de mercancías por ferrocarril, tal como se definen en los capítulos II y III del Reglamento (UE) [... nuevo Reglamento RTE-T], en particular en lo que se refiere a las necesidades de capacidad de los trenes de mercancías de una longitud no inferior a 740 m;
 - c) la necesidad de inversiones específicas para eliminar los cuellos de botella locales, como desvíos, mejoras en los nodos y en la infraestructura de último kilómetro o equipos técnicos que mejoren el rendimiento operativo.»;
- 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 18 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].
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.»;

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 21.

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
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente