I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) Nº 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 nº 661/2010/UE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión de la propuesta de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones [2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [3] fue refundida en aras de la claridad mediante la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [4].

(2) La planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte contribuyen a la consecución de importantes objetivos de la Unión definidos, en particular, en la Estrategia Europa 2020 y en el Libro Blanco de la Comisión «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» («Libro Blanco»), como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial, y tienen asimismo los objetivos específicos de permitir la movilidad sin fisuras, segura y sostenible de personas y mercancías, de asegurar la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión y de contribuir a promover el crecimiento económico y la competitividad desde una perspectiva global. Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente y sostenible de los recursos. Por ejemplo, se podría aumentar la interoperabilidad ferroviaria mediante soluciones innovadoras destinadas a mejorar la compatibilidad entre sistemas, como por ejemplo equipos de a bordo y vías de ancho múltiple.

(3) 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.

(4) Tal y como se establece en el Libro Blanco, la eficiencia y eficacia del transporte se pueden mejorar significativamente asegurando una mayor integración modal en toda la red en cuanto a infraestructuras, flujos de información y procedimientos.

(5) El Libro Blanco insta al despliegue de tecnología de información y comunicación relacionada con el transporte para asegurar una gestión mejorada e integrada del tráfico y para simplificar los procedimientos administrativos mediante una mejor logística del transporte de mercancías, el seguimiento y la localización de la carga, y una programación y flujos de tráfico optimizados. Puesto que dichas medidas fomentan la gestión y el uso eficientes de las infraestructuras de transporte, deben entrar en el ámbito del presente Reglamento.

[1] DO C 143 de 22.5.2012, p. 130.
[2] DO C 225 de 22.7.2012, p. 150.
[3] Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1).
[4] Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

(6) La política de la red transeuropea de transporte tiene que tener en cuenta la evolución de la política de transporte y la titularidad de las infraestructuras. Los Estados miembros siguen siendo la entidad principal responsable de la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte. No obstante, ahora también han adquirido relevancia otras entidades, entre ellas socios del sector privado, para la implantación de una red transeuropea de transporte multimodal y las inversiones que lleva consigo, que suponen la intervención de autoridades regionales y locales, administradores de infraestructuras, concesionarios o autoridades portuarias y aeroportuarias.

(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. A fin de lograr plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, conviene establecer requisitos uniformes en relación con las infraestructuras en un reglamento que deben cumplir las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

(8) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existente, y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos. En ciertos casos, la rehabilitación de las infraestructuras ferroviarias se ha vuelto necesaria debido a la falta de mantenimiento regular en el pasado. La rehabilitación es un proceso que permite recuperar los parámetros originales de construcción de las instalaciones de las infraestructuras ferroviarias existentes, al tiempo que se mejora su calidad de forma duradera con respecto a la situación de partida mediante la aplicación de los requisitos y disposiciones del presente Reglamento.

(9) A la hora de ejecutar proyectos de interés común se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Cuando sea posible, se deben aprovechar las sinergias con otras políticas, por ejemplo, con los aspectos turísticos, incluyendo en las estructuras de ingeniería civil, como puentes o túneles, infraestructuras para vías ciclistas de largo recorrido como las rutas EuroVelo.

(10) La mejor forma de desarrollar la red transeuropea de transporte debe ser mediante una estrategia de doble capa consistente en una red global y otra básica, basada en una metodología común y transparente, ya que ambas capas representan el nivel máximo de planificación de infraestructuras en la Unión.

(11) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas, insulares y ultraperiféricas, al igual que persigue la Política Marítima Integrada tal como está establecida en el Reglamento (UE) nº 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo [1], y que refuerce la cohesión social y económica entre ellas. Las orientaciones establecidas en el presente Reglamento («las orientaciones») deben sentar los requisitos para las infraestructuras de la red global con vistas a promover el desarrollo de una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

(12) El Libro Blanco reconoce asimismo que subsisten importantes divergencias en cuanto a infraestructuras de transporte entre la parte oriental y la parte occidental de la Unión. Es necesario abordar estas divergencias con el fin de conseguir una red de infraestructuras de transporte plenamente integrada.

(13) A más tardar en 2030 debe determinarse la red básica y deben tomarse las medidas oportunas para desarrollarla con prioridad dentro del marco que ofrecerá la red global. Dicha red básica debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella, contribuyendo al objetivo indicado en el Libro Blanco de reducir en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050.

(14) En casos debidamente justificados debe ser posible conceder exenciones respecto de los requisitos de las infraestructuras aplicables a la red básica. Entre tales casos deben figurar aquellos en que la inversión no se pueda justificar, por ejemplo en zonas escasamente pobladas.

(15) Es conveniente que se reconozca la situación particular de las redes ferroviarias aisladas o parcialmente aisladas, mediante la concesión de exenciones respecto de ciertos requisitos de las infraestructuras.

(16) Cuando efectúe la revisión de la implantación de la red básica en 2023, la Comisión debe tener en cuenta los planes nacionales de implantación y las futuras ampliaciones.

(17) La red transeuropea de transporte abarca solo una parte de las redes de transporte existentes. Es conveniente que, en el marco de la revisión de la implantación de la red básica en 2023, la Comisión evalúe, en cooperación con los Estados miembros interesados, si deben integrarse en la red otras partes, como determinadas vías navegables interiores de la clase III. En el contexto de la referida revisión, la Comisión también debe evaluar el progreso de los proyectos y, en caso necesario, debe poder reconsiderar los plazos, teniendo en cuenta cualquier acontecimiento que pueda afectar a la probabilidad de que se cumplan.

[1] Reglamento (UE) nº 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2011, por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la política marítima integrada (DO L 321 de 5.12.2011, p. 1).

(18) Cuando la Comisión lleve a cabo la revisión de la implantación de la red básica en 2023, debe evaluar, tras consultar a los Estados miembros, la inclusión de otras partes en la red, especialmente los proyectos prioritarios incluidos en la Decisión nº 661/2010/UE.

(19) Para establecer la red básica de forma coordinada y oportuna de modo que pueda sacarse el máximo provecho de la red, los Estados miembros interesados deben garantizar que se tomen las medidas adecuadas para que los proyectos de interés común estén finalizados a más tardar en 2030. Por lo que respecta a la red global, los Estados miembros deberán poner su máximo empeño en finalizarla y dar cumplimiento a las disposiciones aplicables de las orientaciones en 2050 a más tardar.

(20) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte y al logro de los objetivos y que corresponden a las prioridades establecidas en las orientaciones. 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.

(21) Los proyectos de interés común deben presentar un valor añadido europeo. Los proyectos transfronterizos normalmente tienen un valor añadido europeo elevado, pero pueden tener unos efectos económicos directos inferiores en comparación con proyectos puramente nacionales. Estos proyectos transfronterizos podrían ser objeto de una intervención prioritaria de la Unión con el fin de garantizar su ejecución.

(22) Los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión deben estar sujetos a un análisis de rentabilidad socioeconómica basado en una metodología reconocida y que tome en consideración los costes y beneficios sociales, económicos, climáticos y medioambientales pertinentes. 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 Consejo ([1]).

(23) A fin de contribuir a los objetivos de reducción de efectos sobre el clima incluidos en el Libro Blanco del transporte de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050, en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, debe valorarse el impacto en términos de emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de interés común tales como infraestructuras de transporte nuevas, ampliadas o modernizadas.

(24) Algunas partes de la red son gestionadas por agentes distintos de 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. Dado que el desarrollo y la implantación de la red transeuropea de transporte requieren la aplicación uniforme del presente Reglamento, es conveniente que todas las partes de la red queden sujetas a los derechos y obligaciones que se establecen tanto en el mismo como en otras leyes de la Unión y nacionales aplicables.

(25) La cooperación con países vecinos y terceros países es necesaria para garantizar la conexión e interoperabilidad entre las respectivas redes de infraestructuras. La Unión debe por tanto fomentar, si procede, proyectos de interés común con esos países.

(26) Para lograr la integración modal en toda la red, es necesaria la planificación adecuada de la red transeuropea de transporte. Esto implica asimismo la aplicación de requisitos específicos en toda la red en lo que se refiere a infraestructuras, aplicaciones telemáticas, equipos y servicios. Es por lo 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 eficientes.

(27) A fin de determinar las infraestructuras existentes y planificadas de las redes global y básica, deben facilitarse mapas y adaptarlos regularmente para tener en cuenta la evolución de los flujos de tráfico. La base técnica de esos mapas la proporciona el sistema interactivo de información geográfica y técnica de la Red Transeuropea de Transporte (TENtec) que contiene un mayor nivel de detalle en relación con las infraestructuras transeuropeas de transporte.

(28) Las orientaciones deben establecer prioridades para desarrollar la Red Transeuropea de Transporte en el plazo de ejecución previsto.

(29) Son necesarias aplicaciones telemáticas que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte y la seguridad del tráfico y mejorar los servicios relacionados. La información a los pasajeros, incluida la relativa a los sistemas de emisión de billetes y de reservas, debe facilitarse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 454/2011 de la Comisión ([2]).

(30) Las orientaciones deben prever el desarrollo de la red global en los nodos urbanos, de conformidad con los objetivos de la Unión en relación con la movilidad urbana sostenible, ya que esos nodos son el punto de partida o el destino final («el último kilómetro») para los pasajeros y las mercancías que se desplazan por la red transeuropea de transporte y son los puntos de transbordo dentro de un mismo modo de transporte o entre modos distintos.

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

([2]) Reglamento (UE) nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011, p. 11).

(31) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte y reducir su huella de carbono. Ello contribuirá al logro de los objetivos de la Estrategia Europa 2020 y el Libro Blanco de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050 (en relación con los niveles de 1990) y, al mismo tiempo, contribuir al objetivo de aumentar la seguridad de abastecimiento de combustible de la Unión. Para alcanzar esos objetivos, es necesario aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos limpios a lo largo de la red transeuropea de transporte. La disponibilidad de combustibles alternativos limpios debe corresponder a la demanda de tales combustibles, sin que deba exigirse que haya acceso a todos los combustibles alternativos limpios en todas y cada una de las estaciones de repostaje.

(32) La red transeuropea de transporte tiene que 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. Esto hará la multimodalidad más interesante económicamente para los transportistas de carga, los usuarios y los viajeros.

(33) 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 y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, la contribución al cambio climático y el impacto del cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre las infraestructuras, y la accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

(34) Durante la planificación de las infraestructuras, es importante que los Estados miembros y demás promotores de proyectos presten la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático y las catástrofes medioambientales.

(35) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben realizar evaluaciones ambientales de los planes y proyectos, en consonancia con lo dispuesto en la Directiva 92/43/CEE del Consejo ([1]), la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) y la Directiva 2011/92/UE a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar o compensar los perjuicios medioambientales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, y a fin de proteger eficazmente la biodiversidad.

(36) Deben tenerse en cuenta la protección del medio ambiente y la biodiversidad así como los requisitos estratégicos del transporte por vías navegables.

(37) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos velarán por que las evaluaciones de proyectos de interés común se lleven a cabo de forma eficiente, evitando retrasos innecesarios.

(38) Las infraestructuras de transporte deben promover la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

(39) Conviene que los Estados miembros realicen evaluaciones ex ante sobre la accesibilidad de las infraestructuras y de los servicios relacionados con las mismas.

(40) La red básica debe ser un subconjunto de la red global superpuesta a ella. Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico. 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 la información.

(41) Se ha determinado la red básica sobre la base de una metodología de planificación objetiva, Mediante esta tecnología se han determinado los nodos urbanos, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos más importantes. En la medida de lo posible, estos nodos están conectados mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables económicamente, sostenibles desde el punto de vista del medio ambiente y factibles hasta 2030. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las principales islas en la red básica.

(42) A fin de poner en marcha la red básica en el plazo de ejecución previsto, se podría 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. Este instrumento no debe entenderse como una base para priorizar determinados proyectos de la red básica. Los corredores de la red básica deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red básica de forma que se eliminen los cuellos de botella, se incrementen las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión a través de una mejora de la cooperación territorial.

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

(43) Los corredores de la red básica deben contribuir asimismo a los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales. Se lograrían así corredores especialmente desarrollados que estarían optimizados en cuanto a las emisiones, minimizándose el impacto medioambiental e incrementándose la competitividad, y que serían además corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración. 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.

(44) Con el acuerdo del Estado miembro afectado, los coordinadores europeos previstos en el presente Reglamento deben facilitar medidas para el diseño de la estructura de gobernanza adecuada y la identificación de las fuentes de financiación, tanto públicas como privadas, para los proyectos transfronterizos complejos de cada corredor de la red básica. Los coordinadores europeos deben facilitar la realización coordinada de los corredores de la red básica.

(45) La función de los coordinadores europeos es de la mayor importancia para el desarrollo de los corredores y para la cooperación a lo largo de estos.

(46) Los corredores de la red básica deben estar en consonancia con los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), así como el Plan de Despliegue Europeo del ERTMS previsto en la Decisión 2009/561/CE de la Comisión ([2]).

(47) 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) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]). En consecuencia, su objetivo debe ser coordinar y combinar financiación de los instrumentos internos y externos pertinentes, tales como los Fondos Estructurales y de Cohesión, el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF) y el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA) ([4]), así como financiación del Banco Europeo de Inversiones, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y otras instituciones financieras.

(48) A fin de actualizar los mapas que figuran en el anexo I, 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 con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y a reserva de su artículo 172. Es especialmente importante que la Comisión proceda a las consultas adecuadas durante sus trabajos preparatorios, incluso a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

(49) 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 de la sociedad civil local, que se vean afectadas por un proyecto de interés común.

(50) Los marcos europeos y nacionales de planificación y ejecución de infraestructuras de transporte y de prestación de servicios de transporte brindan oportunidades para que los interesados contribuyan a la realización de los objetivos del presente Reglamento. El nuevo instrumento para la ejecución de la red transeuropea de transporte, esto es, los corredores de la red básica, constituye un medio sólido para materializar los potenciales respectivos de las partes interesadas, promover la cooperación entre ellas y reforzar la complementariedad con acciones de los Estados miembros.

(51) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]).

(52) Dado que los objetivos del presente Reglamento y, 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 también enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

([1]) Reglamento (UE) nº 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).

([2]) Decisión 2009/561/CE de la Comisión, de 22 de julio de 2009, por la que se modifica la Decisión 2006/679/CE en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 194 de 25.7.2009, p. 60).

([3]) Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010 (Véase la 129 página del presente Diario Oficial).

([4]) Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006, por el que se establece un Instrumento de ayuda Preadhesión (IPA) (DO L 210 de 31.7.2006, p. 82).

([5]) Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las 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).

(53) Debe derogarse la Decisión nº 661/2010/UE.

(54) El presente Reglamento debe entrar en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, a fin de permitir la adopción a su debido tiempo de los actos delegados y de los actos de ejecución en virtud del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global, y la red básica, que se establece sobre la red global.

2. El presente Reglamento determina proyectos de interés común, lo que incluye la especificación de los requisitos que se han de cumplir para la gestión de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

3. Las orientaciones establecen las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea.

4. El presente Reglamento establece medidas para la ejecución de la red transeuropea de transporte. La ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de maduración, del cumplimiento de los procedimientos legales de la Unión y nacionales y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a la red transeuropea de transporte según se muestra en los mapas del anexo I. La red transeuropea de transporte comprende las infraestructuras de transporte y las aplicaciones telemáticas, así como medidas de fomento de la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras, y que permitan la creación y 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 por carretera, del transporte marítimo, del transporte aéreo y del transporte multimodal, según se definen en las secciones correspondientes del capítulo II.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «proyecto de interés común»: cualquier proyecto realizado de conformidad con los requisitos contemplados en el presente Reglamento y en cumplimiento de lo que en él se dispone;

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

c) «tercer país»: cualquier país vecino y cualquier otro país con el que la Unión pueda cooperar para alcanzar los objetivos perseguidos por el presente Reglamento;

d) «valor añadido europeo»: el valor de un proyecto que, además de su valor potencial para el Estado miembro respectivo por sí solo, da lugar a una mejora significativa de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre los Estados miembros que pueda demostrarse mediante referencia a mejoras de la eficiencia, la sostenibilidad, la competitividad o la cohesión y se atiene a los objetivos establecidos en el artículo 4;

e) «administrador de infraestructuras»: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la creación o el mantenimiento de una infraestructura de transporte; estas funciones podrán incluir asimismo la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura;

f) «aplicaciones telemáticas»: sistemas que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación y posicionamiento/localización a fin de gestionar efectivamente las infraestructuras, la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte y de proporcionar servicios de valor añadido a ciudadanos y operadores, incluidos los sistemas necesarios para usar la red en condiciones seguras, fiables, respetuosas con el medio ambiente y eficientes desde el punto de vista de la capacidad. Pueden incluir también dispositivos a bordo siempre y cuando formen un sistema indivisible con los componentes de la infraestructura correspondientes, e incluyen los sistemas, tecnologías y servicios mencionados en las letras g) a l);

g) «sistema de transporte inteligente (STI)»: un sistema conforme a la definición establecida en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

h) «sistema de gestión del tránsito aéreo»: sistema conforme al especificado en el Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) y en el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo (ATM) definido en el Reglamento (CE) nº 219/2007 del Consejo ([3]);

([1]) 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).

([2]) Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (el Reglamento de interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

([3]) Reglamento (CE) nº 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

i) «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 Consejo ([1]), y que incluyen la integración de los sistemas nacionales de información marítima a través de SafeSeaNet;

j) «servicios de información fluvial (SIF)»: tecnologías de la información y comunicación en las vías navegables interiores tal y como se definen en la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]);

k) «servicios marítimos electrónicos»: servicios que utilizan tecnologías de la información avanzadas e interoperables en el sector del transporte marítimo para simplificar los procedimientos administrativos y facilitar el procesamiento de la carga en el mar y en las zonas portuarias, incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima integrada prevista en la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes;

l) «sistema europeo de gestión del transporte ferroviario (ERTMS)»: sistema definido en la Decisión 2006/679/CE de la Comisión ([4]), y la Decisión 2006/860/CE de la Comisión ([5]);

m) «tramo transfronterizo»: el tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común entre los nodos urbanos más próximos a ambos lados de la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino;

n) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte;

o) «interoperabilidad»: capacidad de las infraestructuras de un modo de transporte para permitir flujos de tráfico seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos por dicha infraestructura o modo;

p) «nodo urbano»: zona urbana en que las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte, por ejemplo puertos, incluidas las terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, plataformas logísticas y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de una zona urbana, están conectadas con otras partes de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local;

q) «cuello de botella»: barrera física, técnica o funcional que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos transfronterizos o de larga distancia y que se puede vencer mediante la creación de una infraestructura nueva o mediante una mejora sustancial de las infraestructuras existentes capaz de aportar mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella;

r) «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;

s) «terminal de mercancías»: estructuras equipadas para el transbordo entre al menos dos modos de transporte o entre dos sistemas ferroviarios diferentes y para el almacenamiento temporal de mercancías, tales como puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales ferroviarias;

t) «análisis de rentabilidad socioeconómica»: 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 relacionados con el clima y medioambientales se basará en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE;

u) «red aislada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un ancho de vía distinto del ancho de vía nominal normal europeo (1 435 mm), respecto de la cual algunas de las principales inversiones en infraestructuras no pueden justificarse en términos de rentabilidad debido a las características específicas de dicha red, resultantes de su alejamiento geográfico o su situación periférica;

v) «región NUTS»: región tal como se define en la Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas;

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

([4]) Decisión 2006/679/CE de la Comisión, de 28 de marzo de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 284 de 16.10.2006, p. 1).

([5]) Decisión 2006/860/CE de la Comisión, de 7 de noviembre de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y por la que se modifica el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 342 de 7.12.2006, p. 1).

w) «combustibles alternativos limpios»: los combustibles como la electricidad, el hidrógeno, los biocombustibles (líquidos), los combustibles sintéticos, el metano (gas natural —GNC y GNL— y biometano) y el gas de petróleo licuado (GPL) que sirven para sustituir, al menos en parte, a las fuentes fósiles de petróleo en el suministro de energía para el transporte, contribuyen a su descarbonización y mejoran los resultados medioambientales del sector del transporte.

Artículo 4

Objetivos de la red transeuropea de transporte

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 eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) cohesión, a través de:

i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a 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, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;

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;

b) eficiencia, a través de:

i) la eliminación de cuellos de botella 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 interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;

iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;

iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayores;

v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;

vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;

c) sostenibilidad, a través de:

i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;

iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO_2 de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO_2;

d) aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:

i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;

ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;

iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;

v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Artículo 5

Una red que utilice eficientemente los recursos

1. La red transeuropea de transporte se planificará, desarrollará y explotará utilizando de manera eficiente los recursos a través de las siguientes actuaciones:

a) el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes;

b) la optimización de la integración y la interconexión de las infraestructuras;

c) la implantación de nuevas tecnologías y aplicaciones telemáticas, siempre que tal implantación esté justificada desde el punto de vista económico;

d) la consideración de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía y las de telecomunicaciones;

e) la evaluación de los impactos medioambientales estratégicos, con el establecimiento de planes y programas apropiados, así como de los impactos sobre la mitigación de los efectos del cambio climático;

f) las medidas de planificación y ampliación de la capacidad de las infraestructuras en caso necesario;

g) la consideración adecuada de la vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático, así como frente a las catástrofes naturales o antropogénicas, a fin de superar esos retos.

2. En la planificación y desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte los Estados miembros tendrán presentes las circunstancias particulares de las diferentes zonas de la Unión, en especial los aspectos turísticos y las características topográficas de las regiones de que se trate. Podrán adaptar el trazado detallado de los tramos dentro de los límites establecidos en el artículo 49, apartado 4, letra c), garantizando al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mismo.

Artículo 6

Estructura de doble capa de la red transeuropea de transporte

1. El desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte se logrará en particular mediante la aplicación de una estructura de doble capa con un enfoque metodológico coherente y transparente, compuesta de una red global y de una red básica.

2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras. Se identificará y desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.

3. La red básica estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte. Se determinará y desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III.

Artículo 7

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 rehabilitación y 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 queden dentro de por lo menos dos de las cuatro categorías definidas en el artículo 4;

b) será conforme a lo establecido en el capítulo II y, si es relativo a la red básica, será conforme además con lo establecido en el capítulo III;

c) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos;

d) demostrará un valor añadido europeo.

3. Un proyecto de interés común podrá abarcar su ciclo entero, incluidos los estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la ejecución 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.

5. Los proyectos de interés común podrán optar a ayuda financiera de la Unión en el marco de los instrumentos disponibles para la rede transeuropea de transporte.

Artículo 8

Cooperación con terceros países

1. La Unión podrá apoyar, incluso desde el punto de vista financiero, los proyectos de interés común para conectar la red transeuropea de transporte con las redes de infraestructuras de países vecinos, en la medida en que dichos proyectos:

a) permitan conectar con la red básica en los pasos fronterizos y afecten a las infraestructuras necesarias para asegurar la ausencia de fisuras en el flujo del tráfico, los controles fronterizos, la vigilancia de fronteras y otros procedimientos de control de fronteras;

b) garanticen la conexión entre la red básica y las redes de transporte de terceros países, con vistas a incrementar el crecimiento económico y la competitividad;

c) completen las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlaces entre partes de la red básica de la Unión;

d) implanten sistemas de gestión del tráfico en esos países;

e) fomenten el transporte marítimo y las autopistas del mar, excluyendo el apoyo financiero a puertos de terceros países;

f) faciliten el transporte en vías navegables interiores con terceros países.

Dichos proyectos aumentarán la capacidad o utilidad de las redes transeuropeas de transporte en uno o mas Estados miembros.

2. Sin perjuicio del apartado 1, la Unión podrá cooperar con terceros países para promover otros proyectos, sin proporcionar asistencia financiera, en la medida en que la finalidad de dichos proyectos sea:

a) fomentar la interoperabilidad entre la red transeuropea de transporte y las redes de terceros países;

b) fomentar la ampliación de la política de la red transeuropea de transporte a terceros países;

c) 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;

d) facilitar el transporte marítimo y fomentar las autopistas del mar con terceros países.

3. Los proyectos del apartado 2, letras a) y d), deberán cumplir las disposiciones pertinentes del capítulo II.

4. En el anexo III figuran mapas indicativos de la red transeuropea de transporte ampliada a países vecinos específicos.

5. La Unión podrá usar los instrumentos de coordinación y financieros existentes, o crear y usar otros nuevos, con los países vecinos, tales como el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF) o el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA) para el fomento de proyectos de interés común.

6. Las disposiciones del presente artículo estarán sujetas a los procedimientos pertinentes aplicables en materia de acuerdos internacionales establecido en el artículo 218 del TFUE.

CAPÍTULO II

RED GLOBAL

Artículo 9

Disposiciones generales

1. La red global:

a) será la especificada en los mapas y las listas del anexo I y de la parte 2 del anexo II;

b) se especificará en mayor medida mediante la descripción de los componentes de las infraestructuras;

c) cumplirá los requisitos para las infraestructuras de transporte establecidos en el presente capítulo;

d) constituirá la base para determinar los proyectos de interés común;

e) tendrá en cuenta las limitaciones físicas y las particularidades topográficas de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros tal como se determinan en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI).

2. Los Estados miembros harán todo lo posible al objeto de completar la red global y cumplir con las disposiciones correspondientes del presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2050.

Artículo 10

Prioridades de carácter general

1. Al desarrollar la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:

a) garantizar la mayor accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, tomando en consideración el caso específico de las islas, las redes aisladas y las regiones escasamente pobladas, remotas y ultraperiféricas;

b) garantizar la integración óptima y la interoperabilidad de los modos de transporte;

c) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;

d) fomentar la eficiencia y la sostenibilidad en el uso de las infraestructuras y, en caso necesario, incrementar la capacidad;

e) mejorar o mantener la calidad de las infraestructuras en cuanto a la seguridad, la protección, la eficiencia, el clima y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, en particular para las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad, así como la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

f) implantar y desplegar las aplicaciones telemáticas y promover un desarrollo tecnológico innovador.

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

a) garantizar la seguridad de abastecimiento de combustible mediante una mayor eficiencia energética y fomentar el uso de fuentes de energía y sistemas de propulsión alternativos, en concreto los de emisiones bajas o nulas de carbono;

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 y técnicos, en particular a la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte y a la competencia.

SECCIÓN 1

Infraestructura de transporte ferroviario

Artículo 11

Componentes de la infraestructura

1. La infraestructura ferroviaria se compondrá en particular de los siguientes elementos:

a) líneas ferroviarias de alta velocidad y convencionales, incluidos:

i) apartaderos;

ii) túneles;

iii) puentes;

b) terminales de mercancías y plataformas logísticas para el transbordo de mercancías de tren a tren y entre el ferrocarril y otros modos de transporte;

c) 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;

d) conexiones entre las estaciones, terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos dentro de la red transeuropea de transporte;

e) equipos asociados;

f) aplicaciones telemáticas.

2. Las líneas ferroviarias serán de uno de los tipos siguientes:

a) Líneas ferroviarias para el transporte de alta velocidad, que sean:

i) líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades de 250 km/h o superiores;

ii) líneas convencionales especialmente acondicionadas, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h;

iii) líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, con características especiales debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye también las líneas de interconexión entre las redes de gran velocidad y convencionales, los tramos de estación, los accesos a las terminales almacenes, etc., por los que circula a velocidad convencional material rodante de «alta velocidad».

b) Líneas ferroviarias para el transporte convencional.

3. 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, plataformas logísticas y terminales de mercancías. Podrán incluir cualesquiera instalaciones, como las instalaciones de cambio automático de ancho de vía, necesarias para garantizar el funcionamiento seguro, tanto desde el punto de vista físico como operacional, y eficiente de los vehículos, reducir el impacto ambiental y aumentar la interoperabilidad.

Artículo 12

Requisitos de las infraestructuras de transporte

1. Las terminales de mercancías estarán conectadas con las infraestructuras de carreteras o, en su caso, de vías navegables interiores de la red global.

2. Los Estados miembros garantizarán que las infraestructuras ferroviarias:

a) estén equipadas con ERTMS, excepto en el caso de redes aisladas;

b) sean conformes a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [1] y sus medidas de ejecución, a fin de asegurar la interoperabilidad de la red global;

c) cumplan los requisitos de la ETI adoptada con arreglo al artículo 6 de la Directiva 2008/57/CE, excepto cuando lo permita la correspondiente ETI o al amparo del procedimiento previsto en el artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE;

d) salvo en el caso de las redes aisladas, que las líneas ferroviarias estén totalmente electrificadas y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, los apartaderos;

e) cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [2] en lo que se refiere al acceso a las terminales de mercancías.

3. A petición de un Estado miembro, la Comisión concederá, en casos debidamente justificados, exenciones con respecto a requisitos que rebasen los de la Directiva 2008/57/CE en lo relativo al ERTMS y la electrificación.

Artículo 13

Prioridades 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 el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:

a) la implantación del ERTMS;

b) la migración al ancho de vía nominal de 1 435 mm;

c) 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;

d) el cumplimiento de los requisitos de la infraestructura y la mejora de la interoperabilidad;

e) mejora de la seguridad de los pasos a nivel;

[1] Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

[2] 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).

f) si procede, conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores.

SECCIÓN 2

Infraestructura de vías navegables interiores

Artículo 14

Componentes de la infraestructura

1. La infraestructura de las vías navegables interiores se compondrá en particular de los siguientes elementos:

a) ríos;

b) canales;

c) lagos;

d) infraestructura relacionada como esclusas, ascensores, puentes, embalses y sistemas asociados de prevención de inundaciones que puedan tener efectos positivos en la navegación por vías navegables interiores;

e) puertos interiores, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;

f) equipos asociados;

g) aplicaciones telemáticas, incluidos los SIF;

h) las conexiones entre los puertos interiores y los demás modos de la red transeuropea de transporte.

2. Para formar parte de la red global, los puertos interiores deberán registrar 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 publicada por Eurostat.

3. Los equipos asociados a las vías de navegación interior podrán incluir equipos de carga y descarga de mercancías 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, instalaciones de electricidad en puerto y de recogida de aceite usado, así como equipos rompehielos, de prospección hidrológica y dragado del puerto y sus accesos, a fin de garantizar la navegabilidad todo el año.

Artículo 15

Requisitos de la infraestructura de transporte

1. Los Estados miembros garantizarán que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril.

2. Los puertos interiores ofrecerán al menos una terminal de carga abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y aplicarán tarifas transparentes.

3. Los Estados miembros garantizarán que:

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, como se establecen en la nueva clasificación de las vías navegables interiores de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), y asegurarán la continuidad de los gálibos de los puentes, sin perjuicio de los artículos 35 y 36 del presente Reglamento.

A petición de un Estado miembro, la Comisión concederá, en casos debidamente justificados, exenciones de los requisitos mínimos de calado (inferior a 2,50 m) y de altura mínima bajo los puentes (inferior a 5,25 m);

b) se mantengan los ríos, canales y lagos con el fin de conservar una buena situación de la navegación, respetando a la vez el Derecho aplicable en materia medioambiental;

c) los ríos, canales y lagos estén equipados con SIF.

Artículo 16

Prioridades para el desarrollo de la infraestructura de 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 el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:

a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV;

b) cuando proceda, logro de normas más estrictas a fin de modernizar las vías navegables actuales y crear otras nuevas, con arreglo a los aspectos técnicos de infraestructura de la CEMT, para atender a la demanda del mercado;

c) implantación de aplicaciones telemáticas, incluidos los SIF;

d) conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario de mercancías y de transporte por carretera;

e) atención especial a los ríos de flujo libre que se encuentren próximos a su estado natural y que, por tanto, puedan estar sujetos a medidas específicas;

f) fomento del transporte sostenible mediante las vías navegables interiores;

g) modernización y ampliación de la capacidad de las infraestructuras necesarias para las operaciones de transporte dentro de la zona portuaria.

SECCIÓN 3

Infraestructuras de transporte por carretera

Artículo 17

Componentes de las infraestructuras

1. Las infraestructuras de transporte por carretera se compondrán en particular de los siguientes elementos:

a) vías de alta calidad, incluidos:

i) puentes;

ii) túneles;

iii) empalmes;

iv) cruces;

v) distribuidores;

vi) arcenes;

b) zonas de estacionamiento y descanso;

c) equipos asociados;

d) aplicaciones telemáticas, incluidos los SIF;

e) terminales de mercancías y plataformas logísticas;

f) conexiones entre las terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos dentro de la red transeuropea de transporte;

g) estaciones de autocares.

2. Las carreteras de gran capacidad 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, comunican con otros modos de transporte y enlazan regiones NUTS 2 montañosas, remotas, interiores o periféricas con las regiones centrales de la Unión. Esas carreteras serán objeto de un mantenimiento adecuado a fin de hacer posible un tráfico seguro desde el punto de vista operacional y físico.

3. Las carreteras de gran capacidad estarán diseñadas y construidas para la circulación de vehículos de motor y podrán ser: autopistas, vías rápidas o carreteras convencionales estratégicas.

a) Una autopista es una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos de motor a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que:

i) está dotada, 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 presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones; y

iii) está especialmente señalizada como autopista.

b) Una vía rápida es una carretera destinada a la circulación de vehículos de motor accesible principalmente desde enlaces o cruces controlados y en la que:

i) está prohibido parar y estacionarse en el carril de circulación; y

ii) no existen pasos a nivel con ninguna vía férrea o de tranvía.

c) Una carretera convencional estratégica es una carretera que no es una autopista ni una vía rápida, pero que es no obstante una carretera de alta calidad contemplada en los apartados 1 y 2.

4. 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 protegidas para vehículos comerciales.

Artículo 18

Requisitos de las infraestructuras de transporte

Los Estados miembros garantizarán que:

a) las carreteras cumplan con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3, letras a), b) o c);

b) la seguridad de la infraestructura de transporte por carretera esté garantizada y supervisada y, llegado el caso, se mejore de conformidad con el procedimiento previsto en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

c) los túneles de carretera de longitud superior a 500 m sean conformes a la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]);

d) cuando proceda, la interoperabilidad de los sistemas de cobro de peajes se garantice de conformidad con la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) y mediante la Decisión 2009/750/CE de la Comisión ([4]);

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (DO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

([4]) Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos (DO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

e) todo sistema de transporte inteligente implantado por una autoridad pública en infraestructuras de transporte por carretera sea conforme a la Directiva 2010/40/UE y se haya implantado de forma coherente con los actos delegados adoptados en virtud de dicha Directiva.

Artículo 19

Prioridades para el desarrollo de las infraestructuras de transporte por carretera

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte por carretera, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

a) la mejora y la promoción de la seguridad vial;

b) el uso de STI, en particular sistemas de información multimodal y de gestión del tráfico, y los sistemas integrados de comunicación y pago;

c) la introducción de las nuevas tecnologías y la innovación para fomentar el transporte hipocarbónico;

d) la provisión de zonas de estacionamiento adecuadas para los usuarios comerciales, que ofrezcan un nivel de seguridad física y de protección adecuado;

e) la reducción de la congestión viaria en las carreteras existentes.

SECCIÓN 4

Infraestructura de transporte marítimo y autopistas del mar

Artículo 20

Componentes de la infraestructura

1. La infraestructura de transporte marítimo se compondrá en particular de los elementos siguientes:

a) espacio marítimo;

b) canales marinos;

c) puertos marítimos, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;

d) las conexiones entre los puertos y los demás modos de la red transeuropea de transporte;

e) diques, esclusas y muelles;

f) ayudas a la navegación;

g) accesos a los puertos y pasos portuarios;

h) espigones;

i) autopistas del mar;

j) equipos asociados;

k) aplicaciones telemáticas, incluidos los servicios electrónicos marítimos y los servicios VTMIS.

2. Los puertos marítimos serán los puntos de entrada y de salida para las infraestructuras terrestres de la red global. Cumplirán como mínimo uno de los siguientes criterios:

a) El volumen total anual de tráfico de pasajeros deberá ser superior en un 0,1 % al 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) El volumen total anual de mercancía gestionada —tanto a granel como general— será superior en un 0,1 % al 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) El puerto marítimo se encontrará ubicado en una isla y constituirá el único punto de acceso a una región NUTS 3 en la red global.

d) El puerto marítimo se encontrará ubicado en una región ultraperiférica o periférica, fuera de un radio de 200 km desde el puerto más cercano de la red global.

3. Entre los equipos asociados a las infraestructuras de transporte marítimo podrán figurar, en particular, equipos de gestión del tráfico y de la carga, de reducción de efectos negativos, entre otros, sobre el medio ambiente 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 y mantenimiento y protección del puerto y sus accesos.

Artículo 21

Autopistas del mar

1. Las «autopistas del mar», en tanto que representantes de la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte, contribuirán a la realización de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. Consistirán en rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones, así como formalidades administrativas simplificadas que permitan el transporte marítimo de corta distancia o los servicios marítimo-fluviales que operen entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las zonas de interior. Las autopistas del mar comprenderán:

a) enlaces marítimos entre los puertos marítimos de la red global o entre un puerto de la red global y un puerto de un tercer país, cuando dichos enlaces sean de importancia estratégica para la Unión;

b) instalaciones portuarias, terminales de mercancías, plataformas logísticas y plataformas multimodales de mercancías situadas fuera de la zona del puerto pero asociadas con las operaciones portuarias, tecnologías de la información y la comunicación (TIC) tales como los sistemas electrónicos de gestión logística, y procedimientos de seguridad y protección, administrativos y aduaneros en al menos un Estado miembro;

c) infraestructura de acceso terrestre y marítimo directo.

2. Los proyectos de interés común para autopistas del mar en la red transeuropea de transporte deberán ser propuestos por al menos dos Estados miembros. Estos contratos podrán comprender:

a) un enlace marítimo y sus conexiones con las zonas del interior dentro de la red básica entre dos o más puertos de la red básica; o

b) un enlace marítimo y sus conexiones con las zonas del interior entre un puerto de la red básica y puertos de la red global, con un especial hincapié en las conexiones con las zonas de interior de los puertos de las redes básica y global.

3. Los proyectos de interés común para autopistas del mar de la red transeuropea de transporte podrán también incluir actividades que redunden en beneficios más amplios no directamente vinculados a puertos específicos, tales como servicios y acciones destinados a garantizar la movilidad de personas y mercancías, actividades de mejora del comportamiento medioambiental, como el suministro de electricidad en puerto que contribuya a la reducción de las emisiones procedentes de los buques, instalaciones y equipos rompehielos, actividades que garanticen la navegabilidad todo el año, operaciones de dragado e instalaciones de abastecimiento de combustibles alternativos, así como de optimización de procesos, procedimientos y el elemento humano, plataformas y sistemas de información TIC, incluidos los sistemas de gestión del tráfico y de información electrónicos.

4. En el plazo de dos años desde su nombramiento de conformidad con el artículo 45, el coordinador europeo de las autopistas del mar presentará un plan de ejecución de las autopistas del mar basado en experiencias y progresos relacionados con el transporte marítimo en la Unión, así como el tráfico previsto en dichas autopistas del mar.

Artículo 22

Requisitos de la infraestructura de transporte

1. Los Estados miembros garantizarán que:

a) los puertos marítimos estén conectados con líneas de ferrocarril o carreteras y, en lo posible, vías navegables interiores de la red global, salvo cuando existan limitaciones físicas que impidan dicha conexión;

b) cualquier puerto marítimo que efectúe tráfico de mercancías ofrezca al menos una terminal que esté abierta a los usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes;

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 de la categoría VI.

2. Los Estados miembros garantizarán que los puertos incluyan los equipos necesarios para contribuir al comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, en particular instalaciones receptoras para los desechos y residuos de carga generados por buques de conformidad con la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [1], y de acuerdo con el restante Derecho pertinente de la Unión.

3. Los Estados miembros implantarán sistemas de información y gestión del tráfico de buques (VTMIS) y SafeSeaNet de conformidad con la Directiva 2002/59/CE y desplegarán servicios marítimos electrónicos, incluidos, en particular, los servicios de ventanilla única marítima, tal como prevé la Directiva 2010/65/UE.

Artículo 23

Prioridades 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 el artículo 10 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

a) el fomento de las autopistas del mar, incluido el transporte marítimo de corta distancia, el desarrollo de las conexiones con el interior y el desarrollo, en particular, de medidas que mejoren el comportamiento medioambiental del transporte marítimo con arreglo a los requisitos aplicables de conformidad con el Derecho de la Unión y con acuerdos internacionales pertinentes;

b) la interconexión de los puertos marítimos con las vías navegables interiores;

c) la implantación de los servicios VTMIS y marítimos electrónicos;

d) la introducción de nuevas tecnologías y de innovación para la promoción de los combustibles alternativos y de un transporte marítimo eficiente en el uso de la energía, incluido el GNL;

e) la modernización y ampliación de la capacidad de la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte dentro de la zona portuaria.

[1] Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

SECCIÓN 5

Infraestructura de transporte aéreo

Artículo 24

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;

c) las conexiones entre los aeropuertos y los demás modos de la red transeuropea de transporte;

d) equipos asociados;

e) sistemas de navegación aérea, incluido el sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (el sistema «SESAR»).

2. Los aeropuertos deberán cumplir uno de los criterios siguientes:

a) 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.

b) 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.

El volumen total anual de pasajeros y el volumen total anual de mercancías se basará en la media disponible de los últimos tres años publicada por Eurostat.

Artículo 25

Requisitos de las infraestructuras de transporte

1. Los Estados miembros garantizarán que los aeropuertos situados en su territorio ofrezcan al menos una terminal que esté abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes, pertinentes y justas.

2. Los Estados miembros garantizarán que 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) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo [1], se apliquen a la infraestructura de transporte aéreo de la red global.

3. Los Estados miembros garantizarán que las infraestructuras de gestión del tránsito aéreo permitan la puesta en marcha del Cielo Único Europeo de conformidad con el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo [2], el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo [3], el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo [4], y el Reglamento (CE) nº 552/2004, y de las operaciones de transporte aéreo, a fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema de aviación europeo, de las normas de desarrollo y de las especificaciones de la Unión.

Artículo 26

Prioridades 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 el artículo 10 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

a) aumentar la capacidad aeroportuaria;

b) apoyar la puesta en marcha del Cielo Único Europeo y de los sistemas de gestión del tránsito aéreo, en particular los que utilizan el sistema SESAR;

c) mejorar las interconexiones multimodales entre los aeropuertos y la infraestructura de otros modos de transporte;

d) mejorar la sostenibilidad y atenuar el impacto medioambiental de la aviación.

SECCIÓN 6

Infraestructuras de transporte multimodal

Artículo 27

Componentes de las infraestructuras

Las terminales de mercancías y las plataformas logísticas cumplirán al menos uno de los criterios siguientes:

a) su transbordo anual de mercancías será, para la carga general, superior a 800 000 toneladas, o será, a granel, superior al 0,1 % del volumen total anual correspondiente de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión;

b) cuando no exista ninguna terminal de mercancías o plataforma logística conforme a lo dispuesto en la letra a) en una región NUTS 2, la terminal o plataforma en cuestión será la principal terminal de mercancías o plataforma logística que el Estado miembro interesado designe, y que estará conectada al menos con las carreteras y ferrocarriles de esa región

[1] Reglamento (CE) nº 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) nº 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

[2] Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

[3] Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

[4] Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

NUTS 2 o, en el caso de los Estados miembros que carezcan de sistema ferroviario, solo a las carreteras.

Artículo 28

Requisitos de la infraestructura de transporte

1. Los Estados miembros garantizarán, de forma justa y no discriminatoria, que:

a) los modos de transporte estén conectados en alguno de los lugares siguientes: terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos interiores, aeropuertos y puertos marítimos, a fin de permitir el transporte multimodal de pasajeros y mercancías;

b) sin perjuicio de las disposiciones aplicables establecidas en las legislaciones de la Unión y de los Estados miembros, las terminales de mercancías y plataformas logísticas, los puertos interiores y marítimos y los aeropuertos con terminales de carga estén equipados para facilitar flujos de información dentro de la propia infraestructura y entre modos de transporte a lo largo de la cadena logística. Dichos sistemas deben, en particular, poder proporcionar información en tiempo real sobre la capacidad de infraestructura disponible, los flujos de tráfico y el posicionamiento, el seguimiento y la trazabilidad, y garantizar la seguridad y la protección de principio a fin en los viajes multimodales;

c) sin perjuicio de las legislaciones de la Unión y de los Estados miembros, el tráfico ininterrumpido de pasajeros por toda la red global se lleve a cabo mediante los equipos adecuados y la disponibilidad de aplicaciones telemáticas en las estaciones de ferrocarril, estaciones de autobuses, aeropuertos y, cuando sea pertinente, en los puertos marítimos e interiores.

2. Las terminales de mercancías estarán equipadas con grúas, cintas transportadoras y otros dispositivos para transbordar mercancías entre modos de transporte distintos y para la localización y el almacenamiento de mercancías.

Artículo 29

Prioridades 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 el artículo 10 se considerarán prioritarios los aspectos siguientes:

a) la existencia de una interconexión e integración efectivas de la infraestructura de la red global, incluso a través de la infraestructura de acceso cuando sea necesario, y a través de terminales de mercancías y plataformas logísticas;

b) la eliminación de las principales barreras técnicas y administrativas al transporte multimodal;

c) el desarrollo de un flujo continuo de información entre los modos de transporte y la prestación de servicios multi y unimodales en todo el sistema transeuropeo de transporte.

SECCIÓN 7

Disposiciones comunes

Artículo 30

Nodos urbanos

A la hora de desarrollar la red global en los nodos urbanos, los Estados miembros procurarán, siempre que sea viable, garantizar:

a) en cuanto al transporte de viajeros: la interconexión entre las infraestructuras ferroviaria, de carreteras, de transporte aéreo y, según proceda, de navegación interior y de transporte marítimo de la red global;

b) para el transporte de mercancías: la interconexión entre las infraestructuras ferroviaria, de carreteras y, según proceda, de navegación interior, de transporte aéreo y de transporte marítimo de la red global;

c) la conexión adecuada entre las diferentes estaciones de ferrocarril, puertos o aeropuertos de la red global en un mismo nodo urbano;

d) la conexión sin fisuras entre la infraestructura de la red global y la infraestructura para el tráfico regional y local y el reparto urbano de mercancías, incluidos los centros de consolidación logística y de distribución;

e) la atenuación de la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera, que podrá abarcar la circunvalación de las zonas urbanas;

f) el fomento del reparto urbano de mercancías eficiente, de bajo ruido e hipocarbónico.

Artículo 31

Aplicaciones telemáticas

1. Las aplicaciones telemáticas deberán hacer posible la gestión del tráfico y el intercambio de información dentro de los modos de transporte y entre los mismos en el caso de operaciones de transporte multimodal y servicios de valor añadido relacionados con el transporte, mejoras la seguridad operacional y física y el comportamiento medioambiental y simplificando los procedimientos administrativos. Las aplicaciones telemáticas facilitarán la conexión sin fisuras entre la infraestructura de la red global y la infraestructura de transporte regional y local.

2. Las aplicaciones telemáticas se implantarán si es factible en toda la Unión con el fin de posibilitar la existencia de un conjunto de capacidades básicas de interoperabilidad en todos los Estados miembros.

3. Las aplicaciones telemáticas a que se refiere el presente artículo comprenderán en particular, para los respectivos modos de transporte:

— para el ferrocarril: el ERTMS;

— para las vías navegables interiores: los Servicios de Información Fluvial;

— para el transporte por carretera: los STI;

— para el transporte marítimo: los servicios de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) y servicios marítimos electrónicos, incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes;

— para el transporte aéreo: los sistemas de gestión del tránsito aéreo, en particular los resultantes del sistema SESAR.

Artículo 32

Servicios de transporte de mercancías sostenible

Los Estados miembros prestarán especial atención a los proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red global 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, incluso mediante las autopistas del mar, las aplicaciones telemáticas y el desarrollo de infraestructuras auxiliares necesarias para alcanzar los objetivos principalmente medioambientales de esos servicios, así como el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes;

c) facilitar las operaciones de servicios de transporte multimodal, incluidos los consiguientes flujos de información necesarios, y mejorar la cooperación entre los proveedores de servicios de transporte;

d) fomentar la eficiencia en términos de consumo de recursos y de emisiones de carbono, en particular en los campos de la tracción, la conducción y la propulsión de vehículos, los sistemas y la planificación de operaciones;

e) llevar a cabo análisis y facilitar información sobre las características y el rendimiento de las flotas, los requisitos administrativos y los recursos humanos;

f) mejorar los enlaces con las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular, con las regiones ultraperiféricas, insulares, remotas y de montaña.

Artículo 33

Nuevas tecnologías e innovación

A fin de que la red global se adapte continuamente a los avances y despliegues tecnológicos innovadores, se fijará el objetivo particular de:

a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición hacia tecnologías de transporte innovadoras y sostenibles;

b) posibilitar la descarbonización de todos los modos de transporte mediante el fomento de la eficiencia energética, introducir sistemas de propulsión alternativos, incluidos los sistemas de suministro de electricidad, y proporcionar las infraestructuras correspondientes. Estas infraestructuras pueden incluir redes y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, que tengan en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y puedan englobar aplicaciones telemáticas;

c) mejorar la seguridad y sostenibilidad de la circulación de personas y del transporte de mercancías;

d) mejorar la explotación, gestión, accesibilidad, interoperabilidad, multimodalidad y eficiencia de la red en particular mediante la expedición de billetes integrados multimodales y la coordinación de los horarios de viaje;

e) promover modos eficaces de ofrecer a todos los ciudadanos información accesible y completa relativa a las interconexiones, la interoperabilidad y la multimodalidad;

f) 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;

g) introducir la tecnología de la seguridad y normas de identificación compatibles en las redes;

h) aumentar la resiliencia ante el cambio climático;

i) seguir potenciando el desarrollo y la implantación de aplicaciones telemáticas entre modos de transporte y dentro de los mismos.

Artículo 34

Seguridad física y operacional de las infraestructuras

Los Estados miembros prestarán la debida consideración a garantizar que las infraestructuras de transporte proporcionen una seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Artículo 35

Resistencia de las infraestructuras frente al cambio climático y las catástrofes

Durante la planificación de las infraestructuras, los Estados miembros tomarán debidamente en consideración la mejora de la resistencia frente el cambio climático y las catástrofes medioambientales.

Artículo 36

Protección del medio ambiente

La evaluación medioambiental de los planes y proyectos se llevará a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión en materia medioambiental, incluidas las Directivas 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE y 2011/92/CEE.

Artículo 37

Accesibilidad para todos los usuarios

Las infraestructuras de transporte permitirán la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad.

El diseño y la construcción de las infraestructuras de transporte se atendrán los requisitos pertinentes que prevé el Derecho de la Unión.

CAPÍTULO III

RED BÁSICA

Artículo 38

Determinación de la red básica

1. La red básica, conforme aparece en los mapas del anexo I, estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte y reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal. Contribuirá, en particular, a hacer frente al aumento de la movilidad y a asegurar un alto nivel de seguridad, así como a desarrollar un sistema de transporte hipocarbónico.

2. La red básica estará interconectada por medio de nodos y establecerá conexiones entre los Estados miembros y con las redes de infraestructuras de transporte de los países vecinos.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, y el artículo 41, apartados 2 y 3, los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para que la red básica se desarrolle con objeto de cumplir lo dispuesto en el presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

De conformidad con el artículo 54, la Comisión evaluará la aplicación de la red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2023.

Artículo 39

Requisitos de las infraestructuras

1. A fin de garantizar el uso eficiente de los recursos de las infraestructuras de transporte, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías, y de proporcionarle capacidad suficiente, se tendrán en cuenta las tecnologías innovadoras, las aplicaciones telemáticas y las medidas reglamentarias y de gobernanza para gestionar la utilización de las infraestructuras.

2. Las infraestructuras de la red básica deberán cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II. Además, deberán cumplir asimismo los requisitos siguientes, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3:

a) En cuanto a las infraestructuras de transporte ferroviario:

   i) electrificación total de la línea ferroviaria y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, de los apartaderos;

   ii) líneas de mercancías de la red básica según se indica en el anexo I: como mínimo 22,5 t de carga por eje, 100 km/h de velocidad de línea y la posibilidad de que en ellas circulen trenes de 740 m de longitud;

   iii) la implantación íntegra del ERTMS;

   iv) 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.

   Las redes aisladas quedan dispensadas de los requisitos de los incisos i) a iii).

b) En cuanto a las infraestructuras de transporte por vías navegables interiores y marítima:

   — disponibilidad de combustibles alternativos limpios.

c) En cuanto a las infraestructuras de transporte por carretera:

   — los requisitos establecidos en virtud del artículo 17, apartado 3, letras a) o b);

   — la construcción de zonas de descanso en las autopistas aproximadamente cada 100 kilómetros de forma acorde con las necesidades de la sociedad, del mercado y del medio ambiente, con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento adecuadas con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

   — disponibilidad de combustibles alternativos limpios.

d) En cuanto a las infraestructuras de transporte aéreo:

   — capacidad de ofrecer combustibles alternativos limpios.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE, a petición de un Estado miembro, en lo que atañe a las infraestructuras de transporte por ferrocarril la Comisión podrá conceder, en casos debidamente justificados, exenciones respecto de la longitud del tren, el ERTMS, la carga por eje, la electrificación y la velocidad de línea.

A petición de un Estado miembro, en lo que atañe a las infraestructuras de transporte por carretera la Comisión podrá conceder, en casos debidamente justificados, exenciones respecto de lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3, letras a) o b), siempre y cuando se garantice un nivel apropiado de seguridad.

Los casos debidamente justificados a que se refiere el presente apartado comprenderán los casos en que las inversiones en infraestructuras no puedan justificarse desde el punto de vista de la relación entre coste y beneficio socioeconómico.

Artículo 40

Desarrollo de la red básica

Las infraestructuras de transporte de la red básica se desarrollará de conformidad con las disposiciones correspondientes del capítulo II.

Artículo 41

Nodos de la red básica

1. Los nodos de la red básica están establecidos en el anexo II y comprenden:

a) los nodos urbanos, incluidos sus puertos y aeropuertos;

b) los puertos marítimos y los puertos interiores;

c) los pasos fronterizos hacia los países vecinos;

d) las terminales ferrocarril-carretera;

e) los aeropuertos de mercancías y de pasajeros.

2. Los puertos marítimos de la red básica indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera y, en lo posible, con las de transporte por vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión.

3. Los aeropuertos principales indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte para el 31 de diciembre de 2050, salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión. Teniendo en cuenta la demanda potencial de tráfico, dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible.

CAPÍTULO IV

REALIZACIÓN DE LA RED BÁSICA MEDIANTE CORREDORES DE LA RED BÁSICA

Artículo 42

El instrumento de los corredores de la red básica

1. Los corredores de la red básica son un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica. A fin de conseguir un transporte multimodal eficiente, contribuyendo así a la cohesión a través de la mejora de la cooperación territorial, los corredores de la red básica se centrarán en:

a) la integración modal;

b) la interoperabilidad; y

c) el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular en los tramos transfronterizos y en los cuellos de botella.

2. Los corredores de la red básica permitirán a los Estados miembros adoptar un enfoque coordinado y sincronizado de las inversiones en infraestructuras para gestionar las capacidades de la forma más eficiente. Los corredores de la red básica apoyarán la implantación general de sistemas interoperables de gestión del tráfico, y cuando proceda, recurrirán a la innovación y las nuevas tecnologías.

Artículo 43

Definición de corredores de la red básica

1. Los corredores de la red básica abarcarán los flujos de larga distancia más importantes de la red básica y estarán destinados, en particular, a mejorar los enlaces transfronterizos en el interior de la Unión.

2. Los corredores de la red básica serán multimodales y estarán abiertos a la inclusión de todos los modos de transporte contemplados en el presente Reglamento. Cruzarán al menos dos fronteras y, en lo posible, comprenderán al menos tres modos de transporte, con inclusión, cuando proceda, de las autopistas del mar.

Artículo 44

Lista de corredores de la red básica

1. La red básica de corredores figura en la parte I del anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013. Los Estados miembros participarán, con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo, en estos corredores de la red básica.

2. La Comisión elaborará mapas esquemáticos indicativos de los corredores de la red básica en un formato fácilmente accesible para el público.

Artículo 45

Coordinación de los corredores de la red básica

1. A fin de facilitar la realización coordinada de los corredores de la red básica, el ERTMS y las autopistas del mar, la Comisión, de acuerdo con los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo y al Consejo, designará a uno o varios coordinadores europeos.

2. El coordinador europeo será elegido, en particular, atendiendo a su conocimiento de las cuestiones relativas al trasporte y a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos, así como a su experiencia en las instituciones europeas.

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 el apartado 5.

4. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión, que proporcionará la asistencia de secretaría necesaria. El mandato del coordinador europeo se referirá a un único corredor de la red básica. o a la ejecución del ERTMS o de las autopistas del mar, respectivamente.

5. El coordinador europeo deberá:

a) respaldar la realización coordinada del corredor de la red básica de que se trate, y en particular la ejecución puntual del plan de trabajo de dicho corredor de la red básica;

b) elaborar el plan de trabajo del corredor junto con los Estados miembros y hacer el seguimiento de su ejecución;

c) consultar al foro del corredor en relación con dicho plan y su ejecución;

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 de la red básica sobre cualesquiera dificultades encontradas, en particular cuando se obstaculice el desarrollo de un corredor, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas;

e) elaborar un informe anual para el Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión y los Estados miembros interesados sobre los avances realizados en la realización del corredor de la red básica;

f) estudiar la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de fondos para inversión y financiación, así como los pasos que hay que dar y las condiciones necesarias para facilitar el acceso a esos fondos o financiación y hacer las recomendaciones necesarias.

6. El coordinador europeo podrá consultar, junto con los Estados miembros interesados, a las autoridades regionales y locales, a los operadores, usuarios de transporte y representantes de la sociedad civil por lo que se refiere al plan de trabajo y a su ejecución.

7. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones que le atribuye el presente artículo, incluida la información sobre el desarrollo de corredores en cualquier plan nacional de infraestructuras pertinente.

8. Sin perjuicio de las legislaciones de la Unión y nacionales, la Comisión podrá solicitar el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los corredores de la red básica que se le hayan confiado con objeto de garantizar la coherencia y el progreso de cada corredor.

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 destituirlo de dicho cargo en todo momento, con el acuerdo de los Estados miembros interesados. Se podrá nombrar a un sustituto de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 1.

Artículo 46

Gobernanza de los corredores de la red básica

1. Para cada corredor de la red básica, el coordinador europeo correspondiente contará, para el desempeño de sus funciones relativas al plan de trabajo y a su ejecución, con la asistencia de una secretaría y de un foro consultivo (el foro del corredor). El foro del corredor se establecerá con el acuerdo de los Estados miembros interesados y estará presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros de que se trate acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor de la red básica.

2. Con el acuerdo de los Estados miembros interesados, el coordinador podrá crear y presidir grupos de trabajo sobre los corredores, cuya labor se centrará en:

a) la integración modal;

b) la interoperabilidad;

c) el desarrollo coordinado de las infraestructuras en los tramos transfronterizos.

Artículo 47

Plan de trabajo

1. Cada coordinador europeo, a más tardar el 22 de diciembre de 2014, presentará al Estado miembro interesado un plan de trabajo en el que analice el desarrollo del corredor. Una vez aprobado por los Estados miembros interesados, el plan de trabajo se transmitirá a efectos informativos al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión.

En el plan de trabajo figurará, en particular, una descripción de las características, los tramos transfronterizos y los objetivos del corredor de la red básica, aplicando los objetivos y las prioridades enunciados en los artículos 4 y 10. Asimismo, el plan de trabajo incluirá un análisis de:

a) la implantación de sistemas interoperables de gestión del tráfico;

b) un plan de eliminación de los obstáculos físicos, técnicos, operacionales y administrativos entre los modos de transporte y dentro de los mismos, y para el refuerzo de transportes y servicios multimodales eficientes;

c) si procede, medidas para mejorar la capacidad administrativa y técnica de concebir, planificar, diseñar, licitar, ejecutar y hacer el seguimiento de proyectos de interés común;

d) los posibles efectos del cambio climático en las infraestructuras y, llegado el caso, medidas propuestas para aumentar la resistencia frente el cambio climático;

e) 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.

El plan de trabajo contendrá asimismo los pormenores de las consultas públicas que respalden el desarrollo del plan de trabajo y su ejecución.

El plan de trabajo comprenderá también un análisis de las inversiones necesarias, que incluya:

— la lista de proyectos de ampliación, renovación o reconversión de infraestructuras de transporte a que hace referencia el artículo 2, apartado 2, para cada modo de transporte que forme parte del corredor de la red básica;

— las distintas fuentes de fondos y financiación previstas en asociación con los Estados miembros interesados, en los niveles internacional, nacional, regional, local y de la Unión, incluidos, siempre que sea posible, los sistemas de financiación cruzada así como el capital privado previstos, junto con el importe de los compromisos ya asumidos y, llegado el caso, haciendo referencia a la contribución de la Unión prevista en los programas financieros de la Unión.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4 y en el artículo 54, y previa aprobación por los Estados miembros interesados, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para las dimensiones transfronteriza y horizontal de los planes de trabajo de corredores de la red básica.

Una vez adoptados, y previa aprobación de los Estados miembros interesados, la Comisión adaptará los actos de ejecución atendiendo a los progresos realizados, los retrasos producidos o la actualización de los programas nacionales.

Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 52, apartado 2.

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

a) la planificación de la inversión, los costes relacionados y el calendario de ejecución, considerados necesarios para la realización de los corredores de la red básica;

b) la definición de medidas destinadas a promover la introducción de nuevas tecnologías de gestión del tráfico y de la capacidad y, cuando proceda, a reducir los costes externos, en particular las emisiones de gases de efecto invernadero y de ruido.

Artículo 48

Cooperación con los corredores ferroviarios de mercancías

1. Se velará por la adecuada coordinación entre los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 913/2010, para evitar todo posible solapamiento de actividades, especialmente a la hora de establecer el plan de trabajo o de constituir grupos de trabajo.

2. Lo dispuesto en el presente capítulo se entenderá sin perjuicio de las estructuras de gobernanza establecidas en el Reglamento (UE) nº 913/2010.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 49

Actualización e informes

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera regular, completa y transparente sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad. Esta información incluirá la transmisión de datos anuales, en lo posible a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec). Abarcará todos los datos pertinentes sobre los proyectos de interés común que reciban financiación de la Unión.

La Comisión velará por que el TENtec sea accesible al público de manera sencilla y por que contenga 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 velará por que el 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.

La Comisión dará a conocer información sobre la ayuda financiera ofrecida en el marco de otros instrumentos legislativos de la Unión, incluidos el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y Horizonte 2020, o en forma de préstamos e instrumentos financieros facilitados por el Banco Europeo de Inversiones.

2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión resúmenes de los planes y programas nacionales que estén elaborando con objeto de desarrollar la red transeuropea de transporte. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.

3. Cada dos años a partir de 21 de diciembre de 2013, la Comisión publicará un informe de situación sobre su ejecución, que se remitirá a efectos informativos al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. El informe abarcará la utilización de las distintas formas de ayuda financiera mencionadas en el apartado 1, para los distintos modos de transporte y otros elementos de la red básica y de la global en cada Estado miembro.

El informe analizará asimismo el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Además, presentará la coordinación por parte de la Comisión de todas las formas de ayuda financiera, con el fin de respaldar una aplicación coherente de las orientaciones acorde con sus objetivos y prioridades.

4. 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 53 del presente Reglamento con el fin de adaptar los anexos I y II para tener en cuenta las posibles modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en los artículos 14, 20, 24 y 27 del presente Reglamento. Cuando adapte esos anexos, la Comisión deberá:

a) incluir en la red global las plataformas logísticas, los terminales de mercancías, las terminales ferrocarril-carretera, los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de los dos últimos años de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente;

b) excluir de la red global las plataformas logísticas, las terminales de mercancías, las terminales ferrocarril-carretera, los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de los seis últimos años de su volumen de tráfico es inferior al umbral pertinente;

c) 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 trazado más allá de lo permitido por el procedimiento pertinente de autorización del proyecto.

Las adaptaciones previstas en las letras a) y b) 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 previstas en la letra c) deberán basarse en la información facilitada por el Estado miembro interesado, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.

5. Los proyectos de interés común relativos a las infraestructuras recientemente añadidas a la red transeuropea de transporte mediante un acto delegado serán admisibles a efectos de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 5, a partir de la fecha de entrada en vigor de dicho acto delegado adoptado con arreglo al apartado 4 del presente artículo.

Los proyectos de interés común que interesen 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 4 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.

6. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 53 del presente Reglamento con el fin de adaptar el anexo III, para incluir o adaptar mapas indicativos de los países vecinos, basándose en acuerdos de alto nivel sobre redes de infraestructuras de transportes entre la Unión y los países vecinos de que se trate.

Artículo 50

Relación con partes interesadas públicas y privadas

1. Los proyectos de interés común se relacionan con todas las partes directamente interesadas. Puede tratarse de entidades distintas de los Estados miembros, entre ellas autoridades regionales y locales, administradores y usuarios de las infraestructuras, así como el sector de los transportes y la sociedad civil.

2. En la fase de planificación y de construcción de un proyecto deberán cumplirse, según proceda, los procedimientos nacionales relativos a las autoridades regionales y locales y a la sociedad civil afectadas por un proyecto de interés común. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas en este ámbito.

3. Las partes interesadas a que se refiere el apartado 1 también podrán recurrir, dentro del ámbito de sus competencias y además del Mecanismo «Conectar Europa» y del Fondo de Cohesión, a otros programas específicos europeos, especialmente los que apoyan el desarrollo regional, la «Cooperación Territorial Europea», «Investigación e Innovación» o «Medio Ambiente y Acción por el Clima». Estas partes interesadas podrán contribuir a los objetivos del presente Reglamento al tiempo que refuerzan específicamente:

a) el aumento de la movilidad regional, promoviendo con ello el acceso a la red transeuropea de transporte para todas las regiones de la Unión;

b) el fomento de proyectos transfronterizos;

c) la integración de los nodos urbanos en la red transeuropea de transporte (incluido el fomento de una movilidad urbana sostenible);

d) la promoción de soluciones de transporte sostenibles, como una mayor accesibilidad por el transporte público, las aplicaciones telemáticas, las terminales intermodales/las cadenas de transporte multimodal, los modos de transporte hipocarbónicos y otras soluciones de transporte innovadoras, y de mejoras para el medio ambiente;

e) la intensificación de la cooperación entre las diversas partes interesadas.

Artículo 51

Principios subyacente para la evaluación de los análisis de rentabilidad socioeconómica y del valor añadido europeo

Basándose en los objetivos fijados en el artículo 4, la Comisión publicará los principios subyacentes que utiliza para la evaluación del análisis de rentabilidad socioeconómica y del valor añadido europeo por lo que respecta a los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión.

Artículo 52

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en la acepción del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011. 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) nº 182/2011.

Artículo 53

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 poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 49, apartados 4 y 6, por un período de cinco años a partir del 21 de diciembre de 2013. La Comisión presentará un informe sobre los poderes delegados 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 nueve meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49, apartados 4 y 6, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de competencias que en ella se especifique. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que en ella se especifique. 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 49, apartados 4 y 6, entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan manifestado ninguna objeción en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto a ambas instituciones o en caso de que, antes de que expire ese plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo hayan informado a la Comisión de que no manifestarán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 54

Examen

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2023, 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:

a) el cumplimiento de las disposiciones establecidas en 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 examinará asimismo, entre otras cosas, las repercusiones de la evolución de las pautas de tráfico y las novedades pertinentes de los planes de inversión en infraestructuras.

Además de llevar a cabo este examen, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, evaluará si deben incluirse nuevos tramos en la red básica, como es el caso de algunos antiguos proyectos prioritarios transfronterizos enumerados en la Decisión nº 661/2010/UE. Si procede, la Comisión presentará una propuesta legislativa al respecto.

2. Al proceder a esta revisión, la Comisión evaluará si la red básica prevista en el presente Reglamento puede cumplir para 2030 lo dispuesto en el capítulo III, 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 la red básica debe modificarse para tener en cuenta la evolución de los flujos del transporte y la planificación nacional de inversiones. En caso necesario, la Comisión podrá presentar una propuesta de modificación del presente Reglamento.

En dicha propuesta, la Comisión podrá también especificar la fecha para la finalización de la red global conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2.

Artículo 55

Autoridad única de contacto

Los Estados miembros podrán designar una autoridad única de contacto para facilitar y coordinar el proceso de concesión de permisos para proyectos de interés común, en particular los proyectos transfronterizos, de conformidad con el Derecho aplicable de la Unión.

Artículo 56

Retraso en la finalización de la red básica

De producirse un retraso significativo en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, la Comisión podrá pedir a los Estados miembros interesados que le comuniquen los motivos del retraso. Los Estados miembros comunicarán dichos motivos en un plazo de tres meses. En función de la respuesta obtenida, la Comisión consultará a todos los Estados miembros de que se trate a fin de resolver el problema que haya ocasionado el retraso.

Artículo 57

Exenciones

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles y en particular toda exigencia de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles no se aplicarán a Chipre y Malta mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio.

Artículo 58

Disposiciones transitorias

1. Las decisiones de financiación adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) basándose en la Decisión nº 661/2010/UE que estén en curso en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento seguirán estando sujetas a la Decisión nº 661/2010/UE en la versión que esté en vigor el 20 de diciembre de 2013.

2. Las referencias a los «proyectos prioritarios» relacionados en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE se entenderán como referencias a la red básica definida en el presente Reglamento.

Artículo 59

Derogación

Sin perjuicio del artículo 58 del presente Reglamento y del artículo 7, apartado 2, letra d) del Reglamento (UE) nº 1316/2013, queda derogada la Decisión nº 661/2010/UE.

Artículo 60

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente 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 11 de diciembre de 2013.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
El Presidente
V. LEŠKEVIČIUS

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

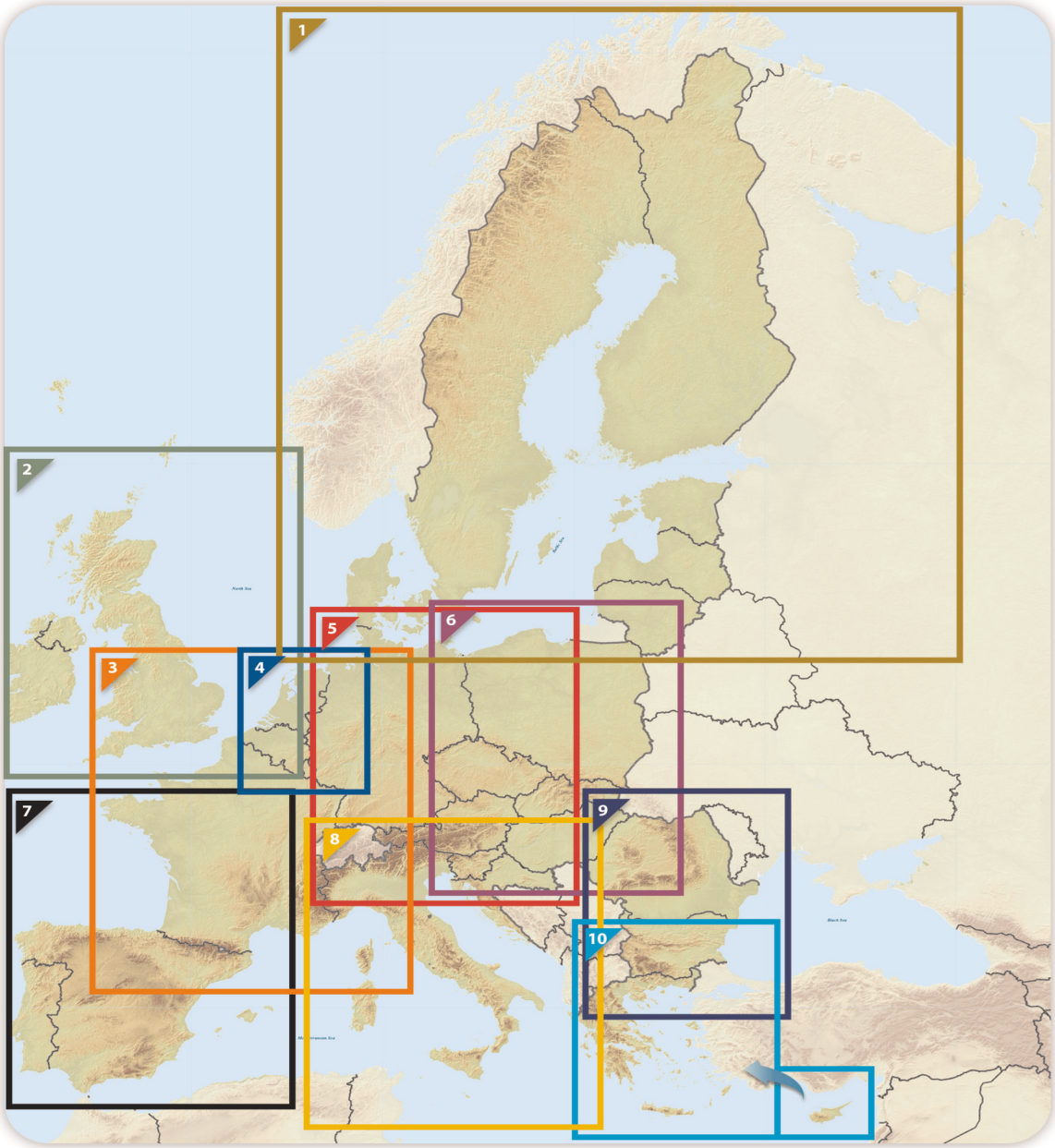
ANEXO I

MAPAS DE LA RED GLOBAL Y DE LA RED BÁSICA

Leyenda

Red Básica	Red global	
		Vías navegables interiores / Completas
		Vías navegables interiores / En desarrollo
		Vías navegables interiores / Planificadas
		Ferrocarril convencional / Completa
		Ferrocarril convencional / En desarrollo
		Ferrocarril convencional / Planificadas
		Ferrocarril de alta velocidad / Completa
		A transformar en ferrocarril de alta velocidad
		Ferrocarril de alta velocidad / Planificada
		Carretera / Acabada
		Carretera / En desarrollo
		Carretera / Planificada
		Puertos
		TFC (terminales ferrocarril-carretera)
		Aeropuertos

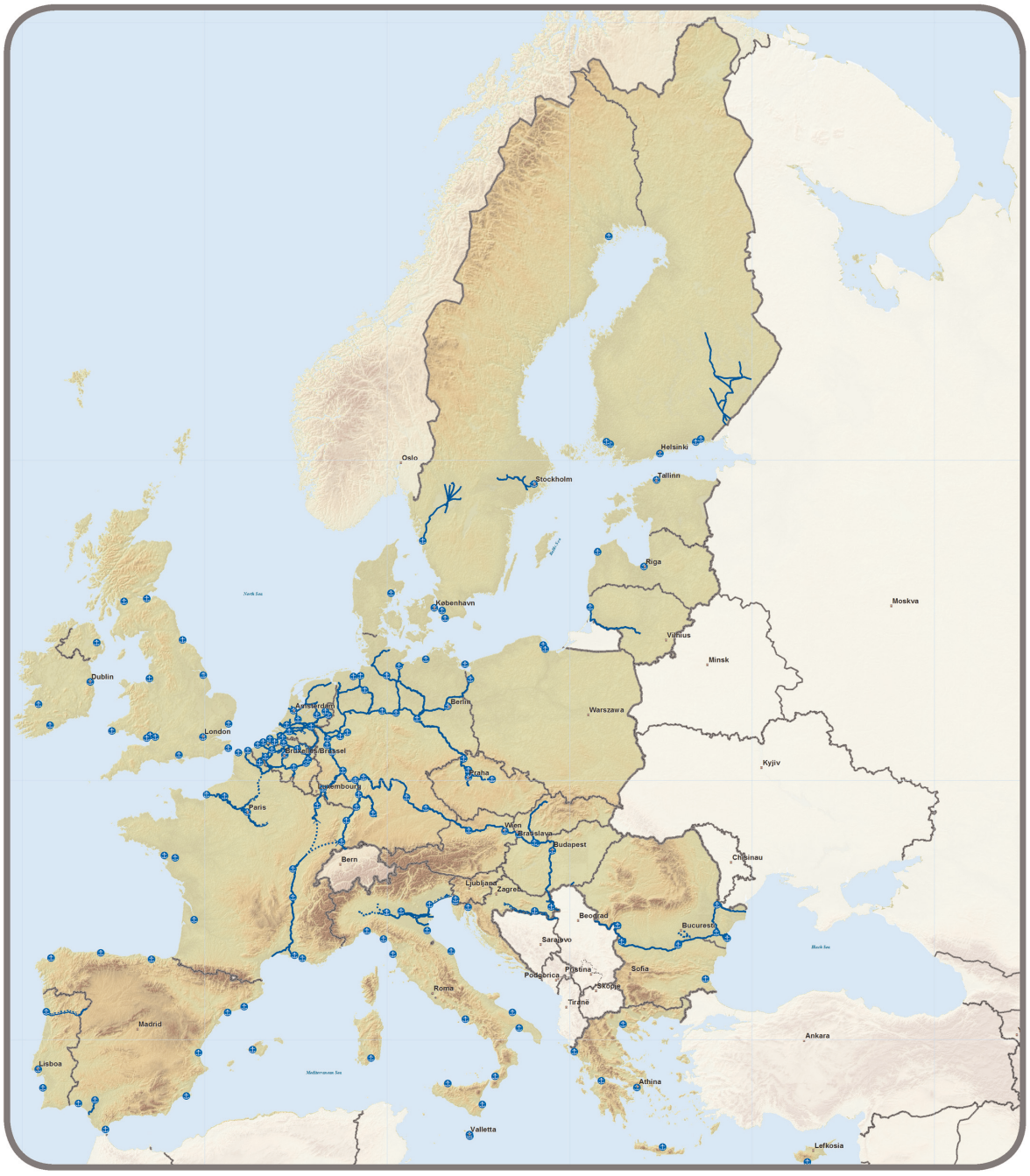
Mapa buscador para Estados miembros de la UE



0.1. Red básica:
Vías navegables interiores y puertos

Estados miembros de la UE

UE

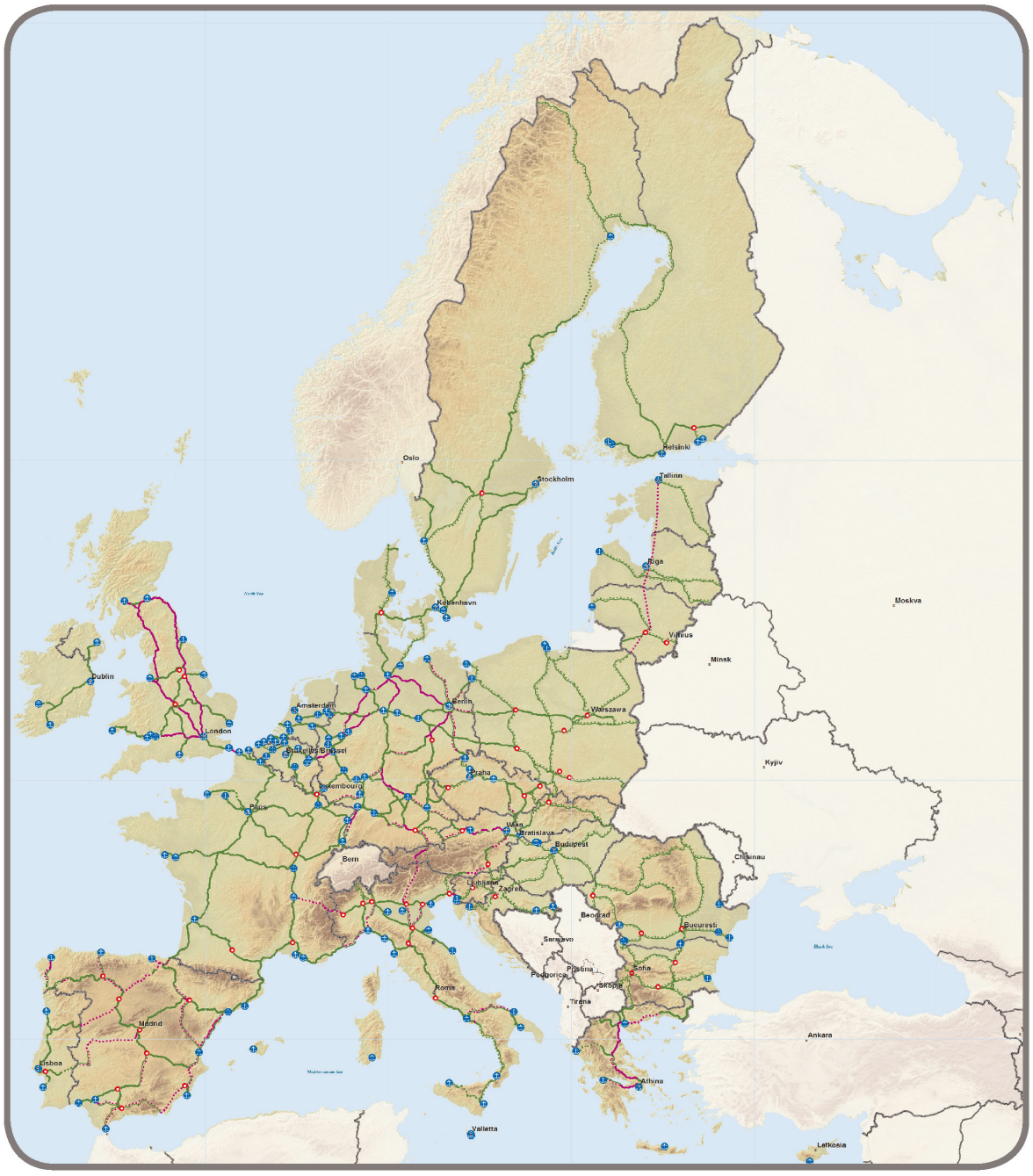


Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

UE

0.2. Red básica:
Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Estados miembros de la UE

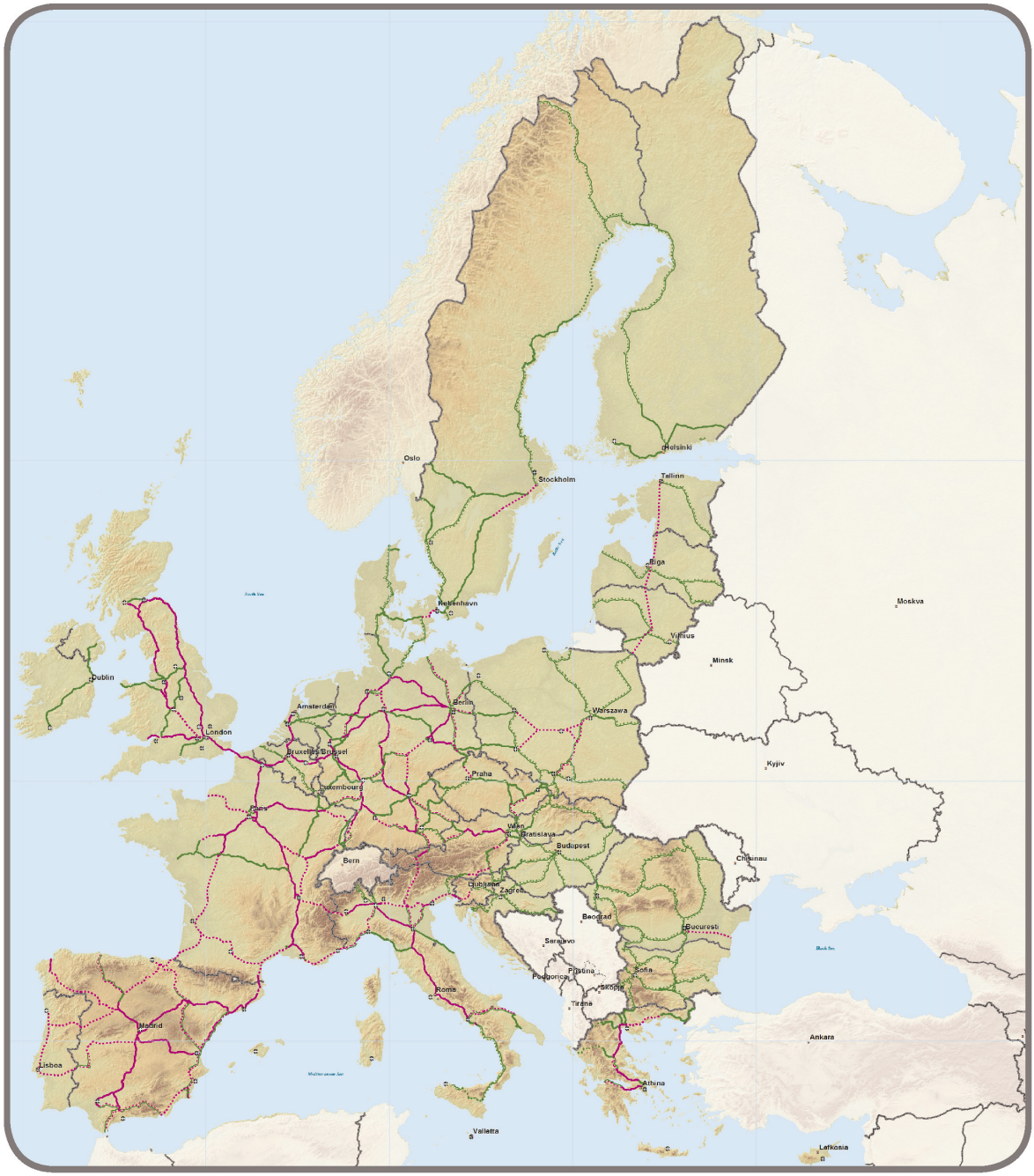


Básica		Básica		Básica	
	Ferrocarril convencional / Completa		Ferrocarril de alta velocidad / Completa		Puertos
	Ferrocarril convencional / En desarrollo		A transformar en ferrocarril de alta velocidad		TFC
	Ferrocarril convencional / Planificadas		Ferrocarril de alta velocidad / Planificada		

0.3. Red básica:
Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Estados miembros de la UE

UE

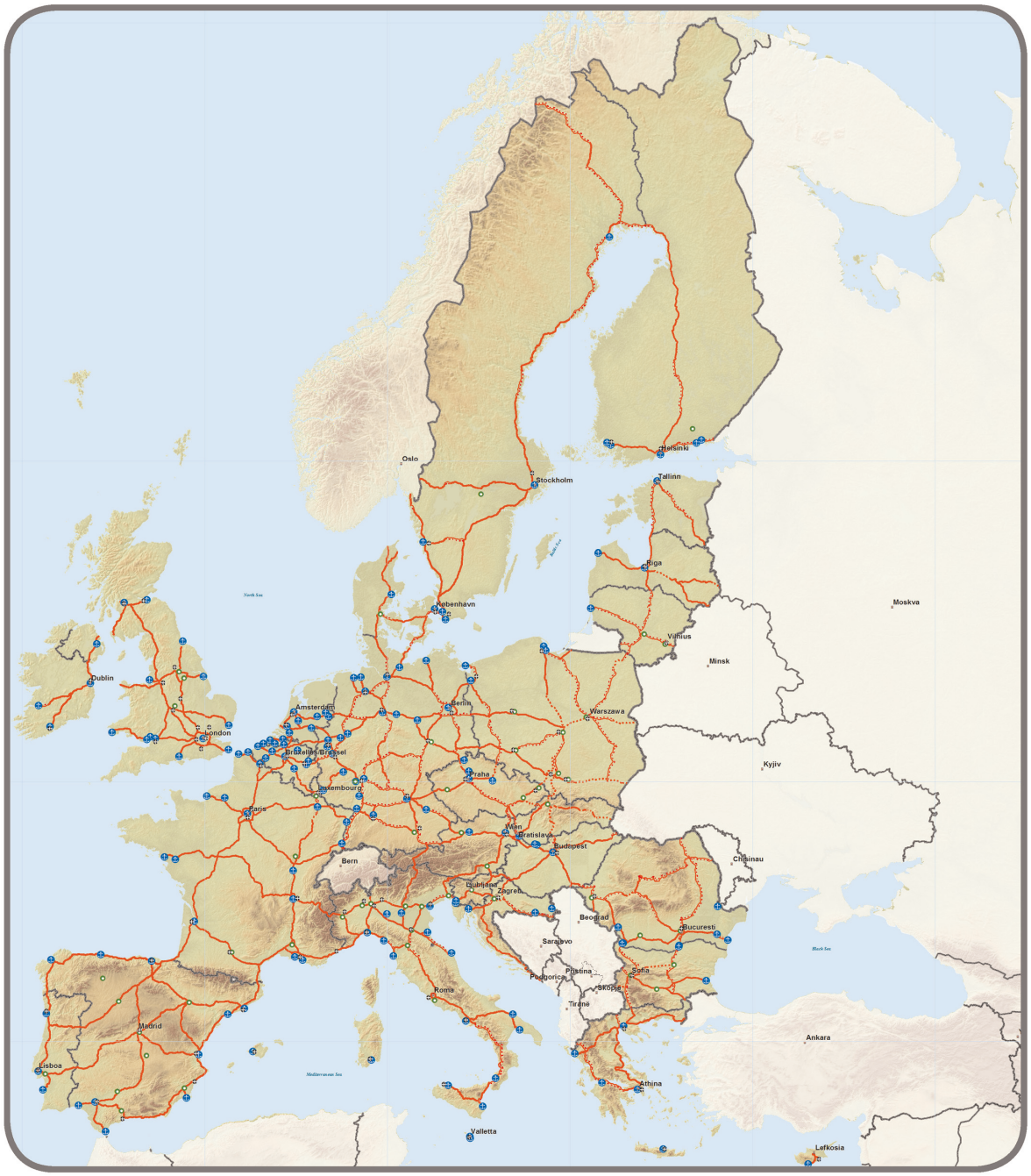


Básica		Básica		Básica	
	Ferrocarril convencional / Completa		Ferrocarril de alta velocidad / Completa		Aeropuertos
	Ferrocarril convencional / En desarrollo		A transformar en ferrocarril de alta velocidad		
	Ferrocarril convencional / Planificadas		Ferrocarril de alta velocidad / Planificada		

UE

0.4. Red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril (TFC) y aeropuertos

Estados miembros de la UE



Básica		Básica		Básica	
	Carretera / Acabada		Puertos		Aeropuertos
	Carretera / En desarrollo		TFC		
	Carretera / Planificada				

1.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas			

1.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

1.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

1.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

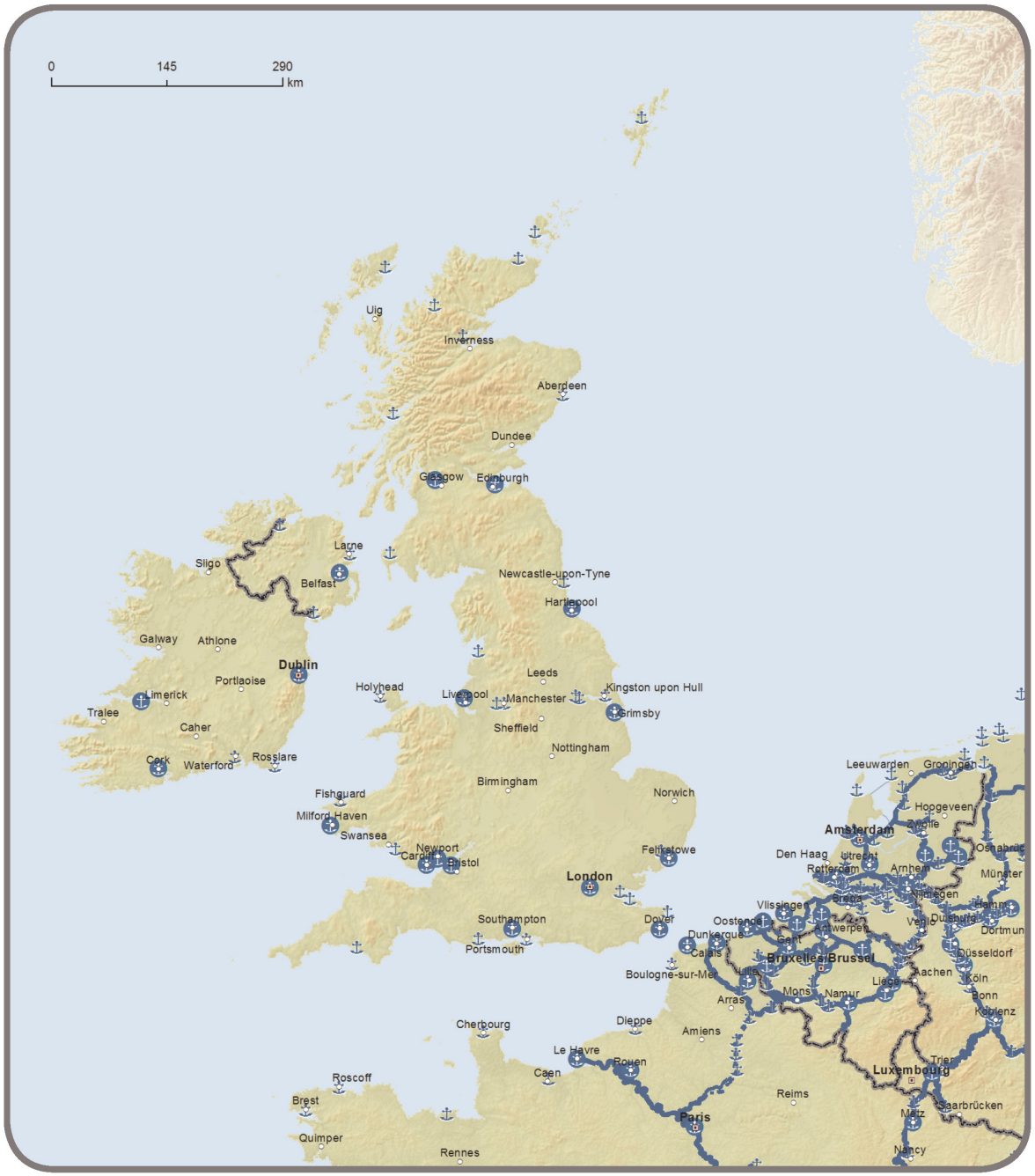
1

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

2.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

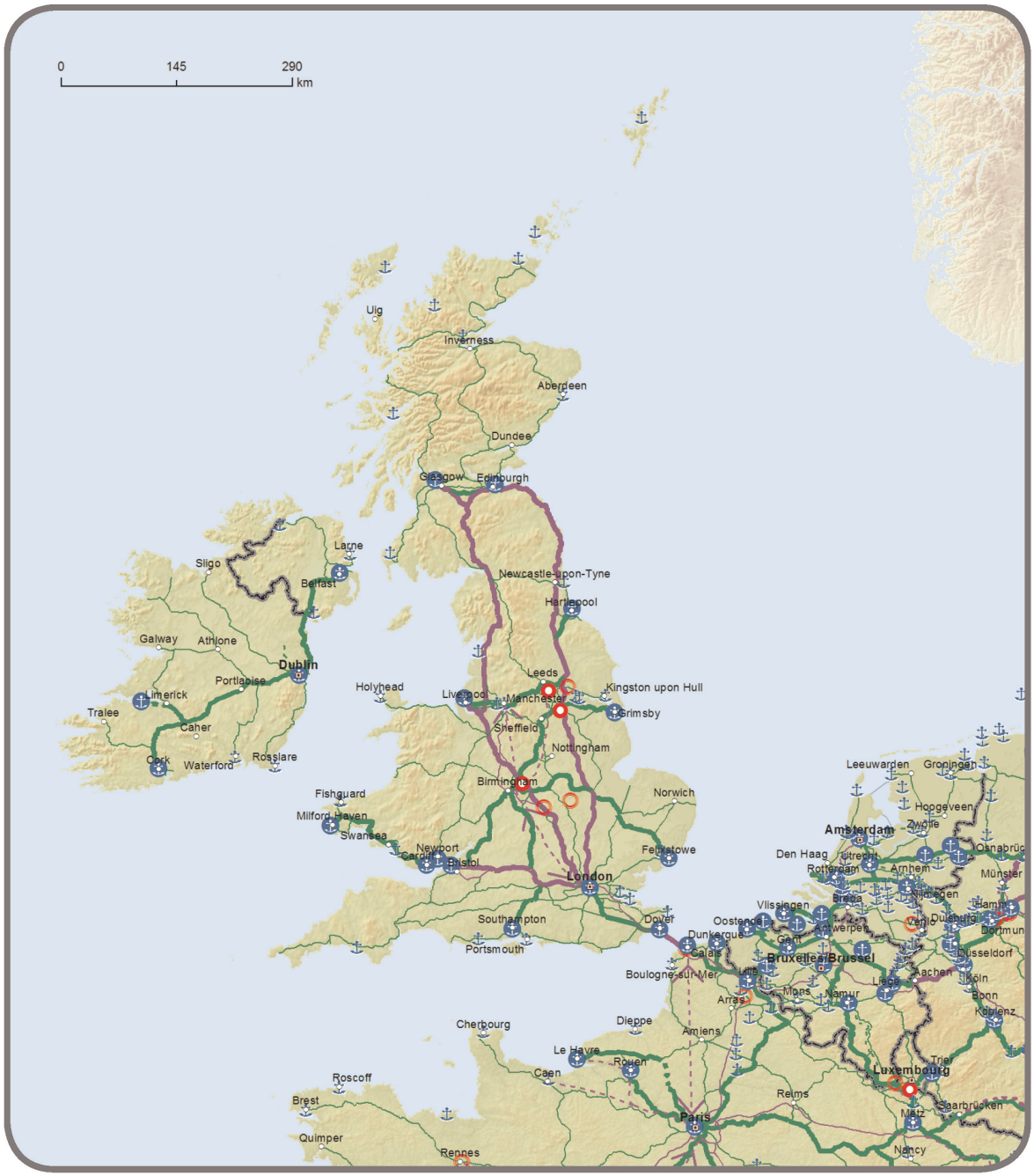


Básica	Global	Básica
Vías navegables interiores / Completas Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas		Puertos

2.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

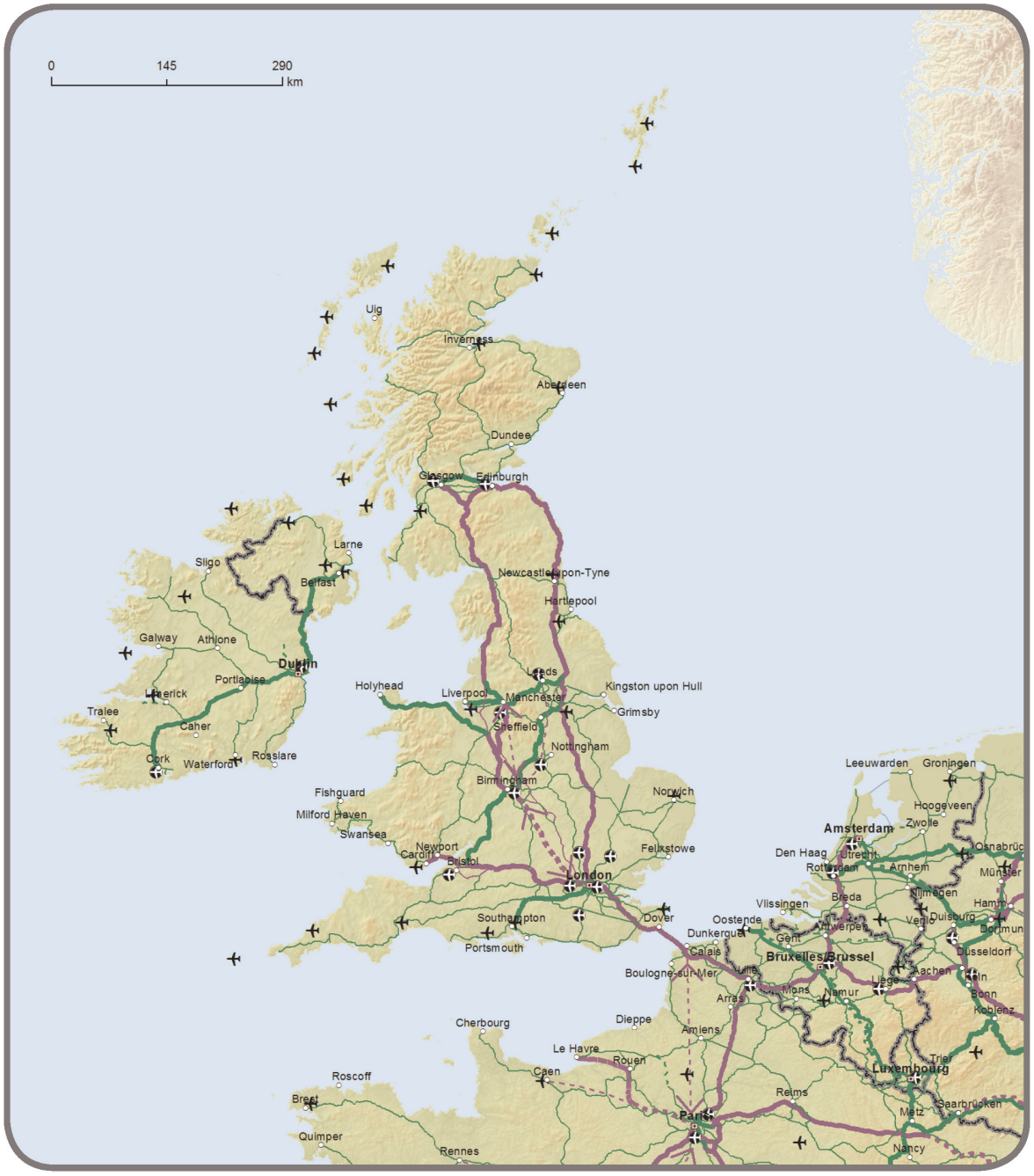


Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

2.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

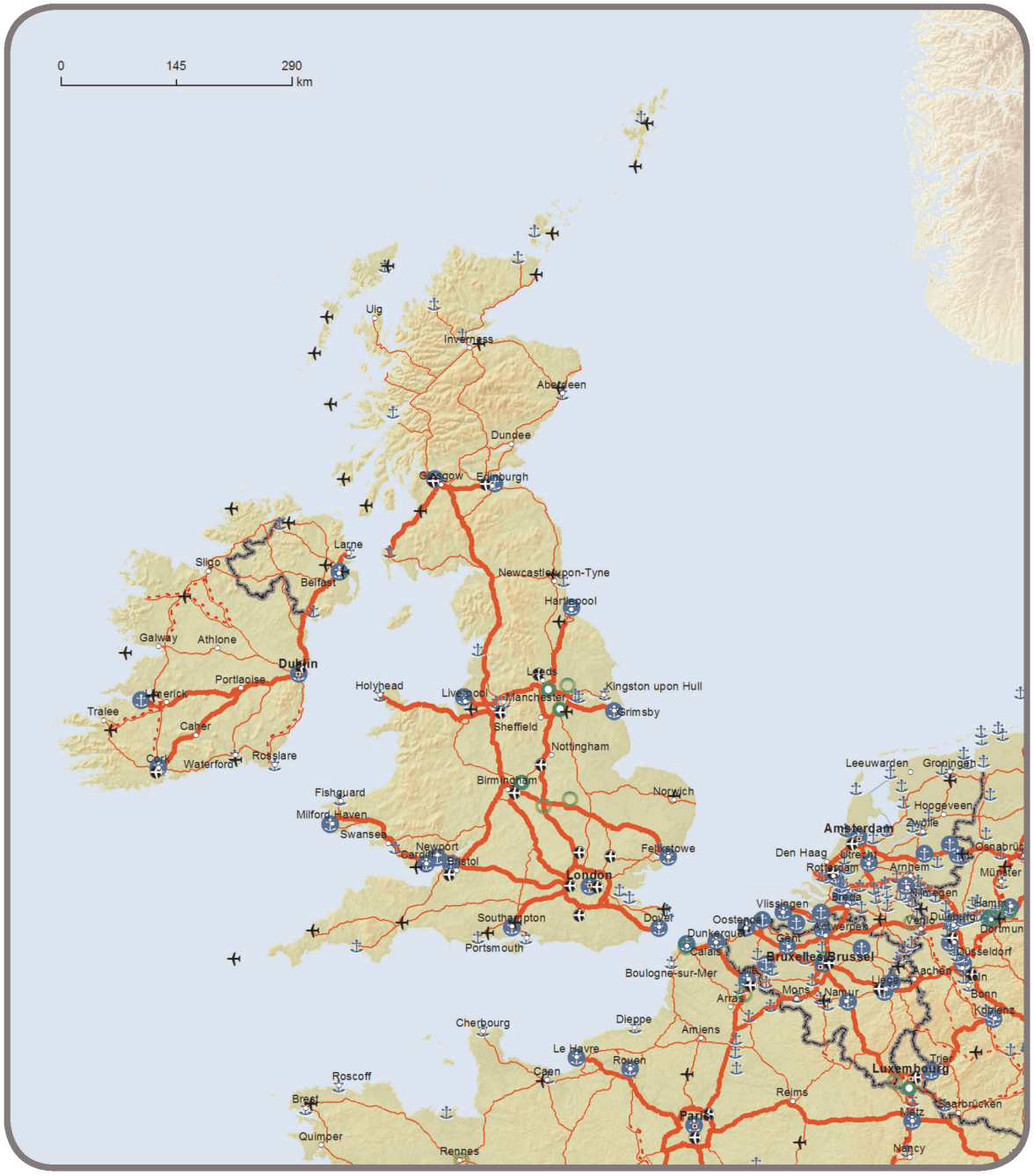


Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

2.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

3.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

3

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Básica	Global	Básica
Vías navegables interiores / Completas		Puertos
Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas		

3.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

3

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

3.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

3.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril (TFC) y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

4.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas			

4.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

4.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

4.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril (TFC) y aeropuertos

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

5.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

5.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK

5

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

5.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

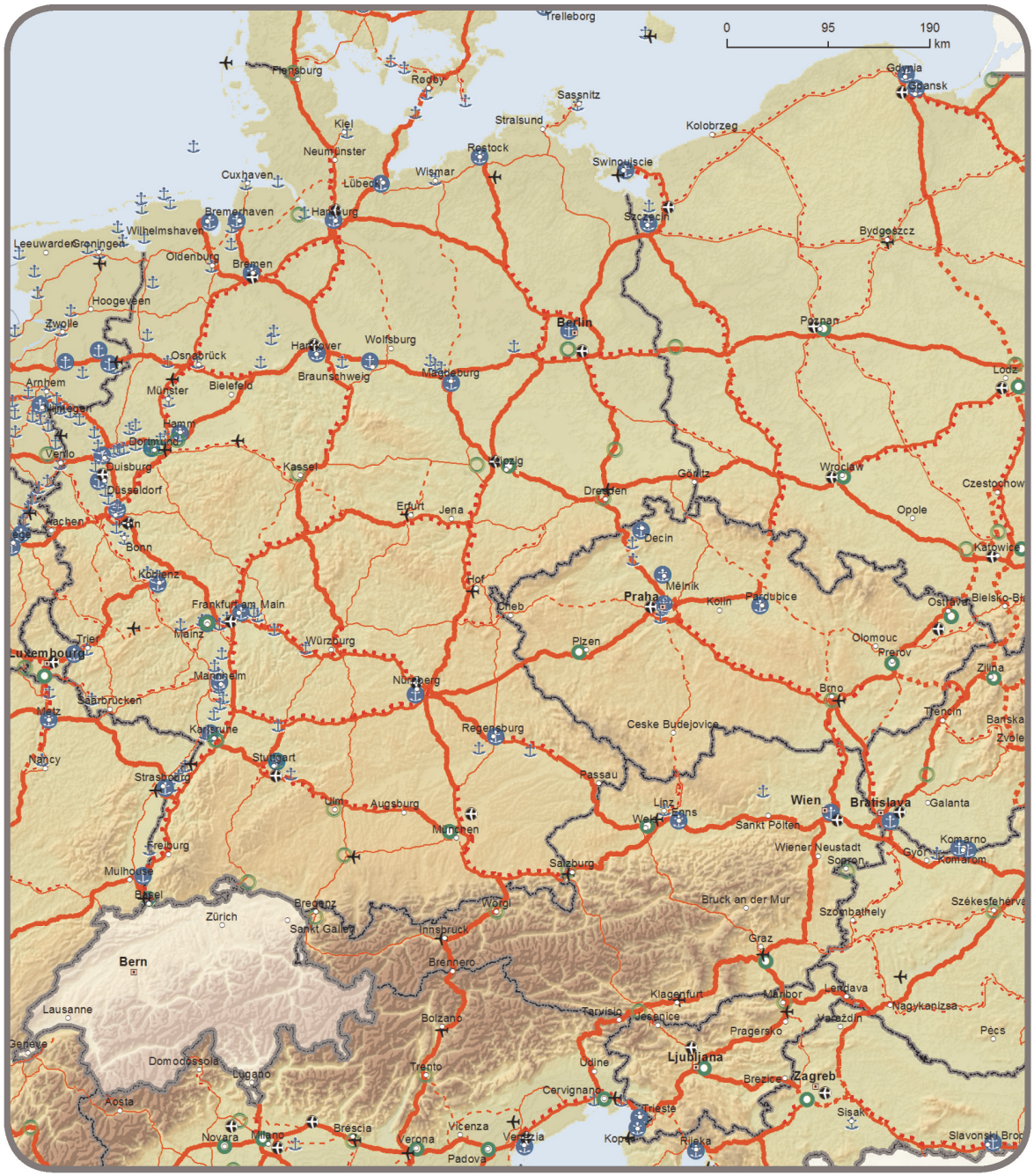
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

5.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

5

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

6.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

6

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas			

6.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

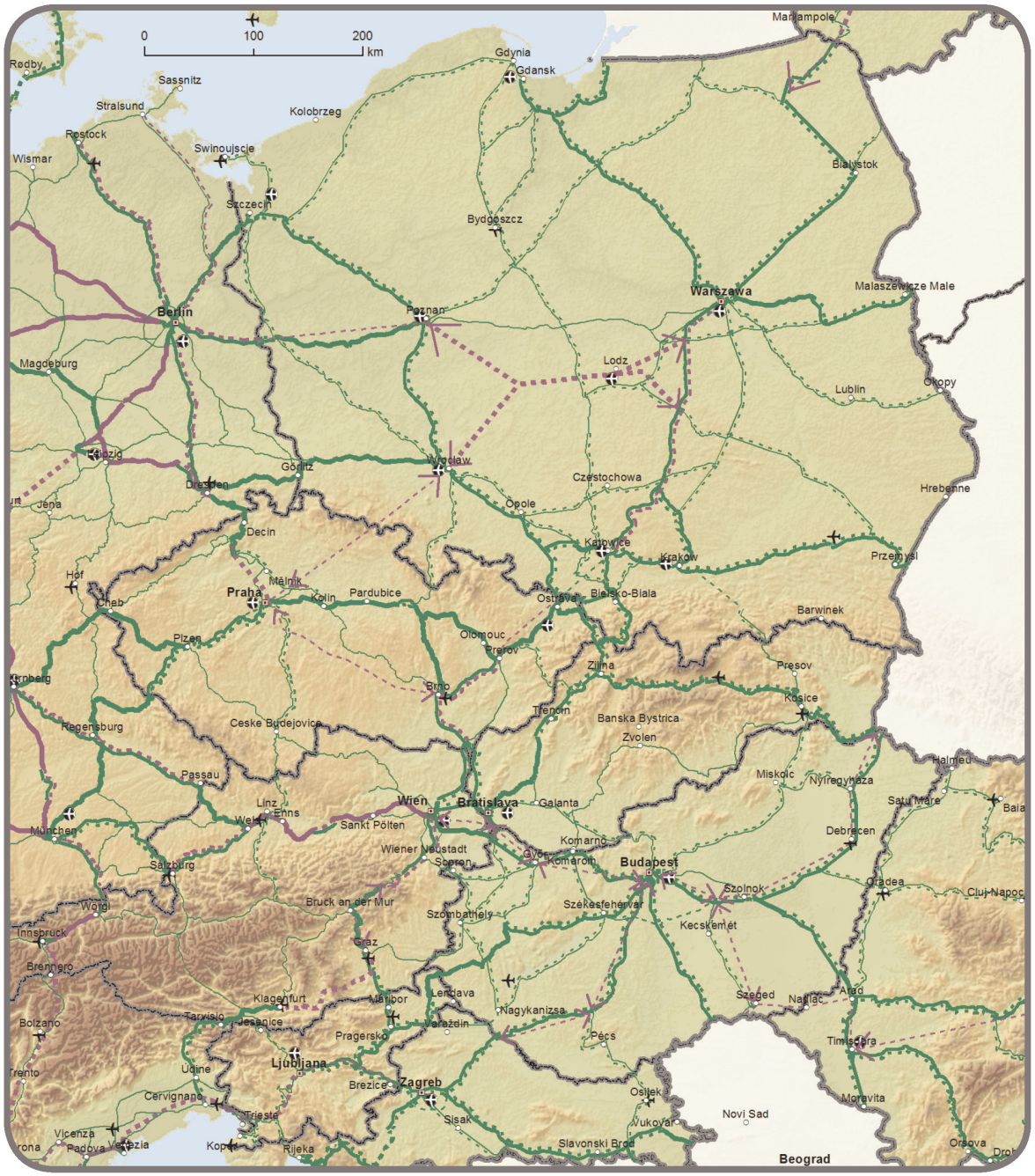
6

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

6.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

6.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril (TFC) y aeropuertos

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

7.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

7

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

Básica	Global	Básica
Vías navegables interiores / Completas		Puertos
Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas		

7.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

7.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

7.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

8.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo Vías navegables interiores / Planificadas			

8.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

8.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

8.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

9.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

9

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

9.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

9.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

9.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

10.1. Red global y red básica:
Vías navegables interiores y puertos

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

10.2. Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas (transporte de mercancías), puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

10

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

10.3. Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

10.4. Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

10

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

ANEXO II

LISTA DE NODOS DE LA RED BÁSICA Y DE LA RED GLOBAL

1. Nodos urbanos de la red básica

BÉLGICA

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

BULGARIA

Sofia

REP. CHECA

Ostrava

Praha

DINAMARCA

Aarhus

København

ALEMANIA

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamburg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTONIA

Tallinn

IRLANDA

Baile Átha Cliath/Dublin

Corcaigh/Cork

Grecia

Athína

Heraklion

Thessaloniki

ESPAÑA

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANCIA

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

CROACIA

Zagreb

ITALIA

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CHIPRE

Lefkosía

LETONIA

Rīga

LITUANIA

Vilnius

LUXEMBURGO

Luxembourg

HUNGRÍA

Budapest

MALTA

Valletta

PAÍSES BAJOS

Amsterdam

Rotterdam

AUSTRIA

Wien

POLONIA

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGAL

Lisboa

Porto

RUMANÍA

București

Timișoara

ESLOVENIA

Ljubljana

ESLOVAQUIA

Bratislava

FINLANDIA

Helsinki

Turku

SUECIA

Göteborg

Malmö

Stockholm

REINO UNIDO

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

2. Aeropuertos, puertos marítimos, puertos interiores y terminales ferroviarias de la red básica y de la red global

Los aeropuertos indicados con * son los aeropuertos principales en los que recae la obligación del artículo 41, apartado 3

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
BE	Aalst			Global	
	Albertkanaal			Básica	
	Antwerpen		Básica	Básica	Básica
	Athus				Global
	Avelgem			Global	
	Bruselas	Básica (National/Nationaal)*		Básica	
	Charleroi	Global		Global (Can. Charleroi-Bruxelles), Global (Sambre)	
	Clabecq			Global	
	Gent		Básica	Básica	
	Grimbergen				Global
	Kortrijk			Básica (Bossuit)	
	Lieja	Básica		Básica (Can. Albert) Básica (Meuse)	
	Mons			Global (Centre/Borinage)	
	Namur			Básica (Meuse), Global (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Global (Oostende)	Básica (Oostende) Básica (Zeebrugge)		
	Roeselare			Global	
	Tournai			Global (Escaut)	
	Willebroek			Global	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
BG	Burgas	Global	Básica		
	Dragoman				Global
	Gorna Orjahovitsa	Global			Básica
	Lom			Global	
	Orjahovo			Global	
	Plovdiv	Global			Básica
	Ruse			Básica	Básica
	Silistra			Global	
	Sofía	Básica			Básica
	Svilengrad				Global
	Svishtov			Global	
	Varna	Global	Global		
	Vidin			Básica	
CZ	Brno	Global			Global
	Decin			Básica	Básica
	Lovosice			Global	Global
	Mělník			Básica	Básica
	Ostrava	Básica			Básica
	Pardubice			Básica	Básica
	Plzeň				Básica
	Praga	Básica (Ruzyne)*		Básica (Praha Holesovice) Global (Liben) Global (Radotin) Global (Smichov)	Básica (Praha Uhrineves)
	Přerov				Básica

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Ústí nad Labem			Global	Global
DK	Aalborg	Global	Global		
	Aarhus		Básica		Básica
	Billund	Global			
	Branden		Global		
	Ebeltoft		Global		
	Esbjerg		Global		
	Fredericia		Global		
	Frederikshavn		Global		
	Fur		Global		
	Gedser		Global		
	Helsingør		Global		
	Hirtshals		Global		
	Høje-Taastrup				Global
	Kalundborg		Global		
	København	Básica (Kastrup)*	Básica		Básica
	Køge		Global		Global
	Nordby (Fanø)		Global		
	Odense		Global		
	Padborg				Global
	Rødby		Global		
	Rønne	Global	Global		
	Sjællands Odde Ferry Port		Global		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Spodsbjerg		Global		
	Tårs (Nakskov)		Global		
	Taulov				Básica
	Vejle		Global		
DE	Andernach			Global	Global
	Aschaffenburg			Global	Global
	Augsburg				
	Bendorf			Global	
	Bensersiel		Global		
	Bergkamen			Global	
	Berlin	Básica (Berlin-Brandenburg Intl.)*		Básica	Básica (Großbeeren)
	Bielefeld			Bonn	
	Global			Bottrop	
	Global		Brake	Global	
	Brandenburgo			Global	
	Braunschweig			Básica	Básica
	Breisach			Global	
	Bremen, Bremerhaven	Básica (Bremen)	Básica (Bremen) Básica (Bremerhaven)	Básica (Bremen) Básica (Bremerhaven)	Básica (Bremen)
	Brunsbuettel		Global	Global	
	Buelstringen			Global	
	Coelln-Neuessen			Global	
	Cuxhaven		Global		Global
	Dormagen			Global	
	Dörpen			Global	Global
	Dortmund	Global		Básica	Básica

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Dresden	Global			Global
	Duisburgo			Básica Global (Homberg)	Básica
	Düsseldorf	Básica*		Básica (Neuss)	
	Emden		Global	Global	
	Emmelsum/Wesel			Global	
	Emmerich			Global	Global
	Erfurt	Global			
	Essen			Global	
	Estorf			Global	
	Floersheim			Global	
	Frankfurt/Main	Básica*		Básica	Básica
	Gelsenkirchen			Global	
	Germersheim			Global	Global
	Gernsheim			Global	
	Grosskrotzenburg			Global	
	Hahn	Global			
	Haldensleben			Global	Global
	Haltern am See			Global	
	Hamburgo	Básica*	Básica	Básica	Básica
	Hamm			Básica	Global (Bönen)
	Hannover	Básica		Básica	Básica
	Heilbronn			Global	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Helgoland		Global		
	Heringsdorf	Global			
	Herne			Global	Global (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Global			
	Honau			Global	
	Ibbenbueren			Global	
	Karlsruhe	Global (Karlsruhe Baden-Baden)		Básica	Básica
	Kassel				Global
	Kehl			Global	
	Kelheim			Global	
	Kelsterbach			Global	
	Kiel		Global		
	Koblenz			Básica	Básica
	Colonia	Básica (Köln-Bonn)*		Básica	Básica
	Krefeld-Uerdingen			Global	
	Langeoog		Global		
	Leipzig, Halle	Básica			Básica (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Global	
	Leverkusen			Global	Global
	Lingen			Global	
	Lübeck		Básica	Básica	Básica
	Lünen			Global	
	Magdeburg			Básica	Básica
	Mainz			Básica	Básica

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Mannheim, Ludwigshafen			Básica Global (Ludwigshafen Mundenheim)	Básica
	Marl			Global	
	Mehrum			Global	
	Memmingen	Global			Global
	Minden			Global	Global
	Munich	Básica*			Básica (Riem)
	Münster, Osnabrück	Global		Global	
	Norddeich		Global		
	Nordenham		Global	Global	
	Norderney		Global		
	Nuremberg	Básica		Básica	Básica
	Oldenburg			Global	
	Orsoy			Global	
	Osnabrück			Global	
	Otterstadt			Global	
	Paderborn	Global (Paderborn Lippstadt)			
	Plochingen			Global	
	Puttgarden		Global		
	Rees			Global	
	Regensburg			Básica	
	Rheinberg			Global	
	Rostock	Global	Básica		Básica
	Saarlouis-Dillingen			Global	
	Sassnitz		Global		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Schwarzheide				Global
	Singen				Global
	Speyer			Global	
	Spyck			Global	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Global		Global
	Stollhofen			Global	
	Stolzenau			Global	
	Straubing-Sand				
	Stuerzelberg			Global	
	Stuttgart	Básica*		Básica	Básica (Kornwestheim)
	Trier			Global	
	Ulm				Global (Dornstadt)
	Vahldorf			Global	
	Weeze	Global			
	Wesel			Global	
	Wesseling			Global	
	Westerland-Sylt	Global			
	Wiesbaden			Global	
	Wilhemshaven		Básica		
	Wismar		Global		
	Worms			Global	Global
	Wörth am Rhein			Global	Global
EE	Heltermaa		Global		
	Kardla	Global			
	Koidula				Global

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Kuivastu		Global		
	Kuressaare	Global			
	Parnu	Global	Global		
	Paldiski South Harbor		Global		
	Rohuküla		Global		
	Sillamae		Global		
	Tallin	Básica	Básica (Old City Harbour) Básica (Muuga Harbour) Básica (Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Global			
	Virtsu		Global		
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Global (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	Básica	Básica		
	Baile Átha Cliath/Dublín	Básica*	Básica (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	Global			
	Ciarraí/Kerry-An Fearann Fuar/Farranfore	Global			
	An Cnoc/Knock	Global (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Global (Sionainn/Shannon)	Básica (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Global (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Global	Global		
EL	Alexandroupolis	Global			Global
	Araxos	Global			
	Astipalaia	Global			
	Athína	Básica*	Básica (Piraeus)		Básica (Piraeus/Thriasso Pedio)

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Chalkida		Global		
	Chania	Global	Global (Souda)		
	Chios	Global	Global		
	Elefsina		Global		
	Heraklion	Básica	Básica		
	Igoumenitsa		Básica		
	Ikaria	Global			
	Ioannina	Global			
	Kalamata	Global	Global		
	Kalymnos	Global			
	Karpathos	Global			
	Kassos	Global			
	Kastelorizo	Global			
	Kastoria	Global			
	Katakolo		Global		
	Kavala	Global	Global		
	Kefalonia	Global			
	Kerkyra	Global	Global		
	Kithira	Global			
	Kos	Global			
	Kozani				Global
	Kyllini		Global		
	Lamia				Global
	Lavrio (Sounio)		Global		
	Leros	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Limnos	Global			
	Milos	Global			
	Mykonos	Global	Global		
	Mytilini	Global	Global		
	Naxos	Global	Global		
	Nea Anchialos	Global			
	Paros	Global	Global		
	Patras		Básica		Básica
	Preveza	Global			
	Rafina		Global		
	Rodos	Global	Global		
	Samos	Global			
	Santorini	Global	Global		
	Sitia	Global			
	Skiathos	Global	Global		
	Skiros	Global			
	Syros	Global	Global		
	Thessaloniki	Básica (Makedonia)	Básica		Básica
	Volos		Global		
	Zakinthos	Global			
ES	A Coruña	Global	Básica		
	Alcázar de San Juan				Básica
	Algeciras		Básica (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Básica	Global		
	Almería	Global	Global		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Antequera (Bobadilla)				Básica
	Arrecife	Global (Lanzarote)	Global		
	Arrubal (Logroño)				Global
	Avilés	Global (Asturias)	Global		
	Badajoz	Global			Global
	Barcelona	Básica*	Básica		Básica
	Bilbao	Básica	Básica		Básica
	Burgos	Global			
	Cádiz		Global (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Global		
	Carboneras		Global		
	Cartagena		Básica		
	Castellón		Global		
	Ceuta		Global		
	Córdoba				Básica
	El Hierro	Global	Global (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Global
	Ferrol		Global		
	Figueras				Global (El Far d'Empordà)
	Fuerteventura	Global	Global (Puerto del Rosario)		
	Gijón		Básica		
	Girona	Global			
	Granada	Global			
	Huelva		Básica		
	Huesca				Global (PLHUS)

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Ibiza	Global	Global (Eivissa)		
	Jerez	Global			
	La Palma	Global	Global (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Básica	Básica		
	León	Global			Básica
	Linares				Global
	Madrid	Básica (Barajas)*			Básica (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Global	Global		
	Málaga	Básica	Global		
	Melilla	Global	Global		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Global
	Motril		Global		
	Murcia	Global (San Javier)			Básica (ZAL)
	Palma de Mallorca	Básica*	Básica		
	Pamplona	Global			Global (Noain)
	Pasajes		Global		
	Reus	Global			
	Sagunto		Global		
	Salamanca	Global			Global
	San Cibrao		Global		
	San Sebastián	Global			Global (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Global	Global		
	Santander	Global	Global		Global (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Global			
	Sevilla	Básica	Básica	Básica	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Tarragona		Básica		
	Tenerife	Global (Norte: Los Rodeos) Básica (Sur: Reina Sofía)	Básica (Santa Cruz)		
	Toledo				Global
	Tudela				Global
	Valencia	Básica	Básica		
	Valladolid	Global			Básica
	Vigo	Global	Global		
	Vitoria	Global			
	Zaragoza	Global			Básica
FR	Aiton-Bourgneuf				Global
	Ajaccio	Global	Global		
	Avignon				Básica
	Bastia	Global	Global		
	Bayonne		Global		
	Beauvais	Global			
	Biarritz	Global			
	Bordeaux	Básica (Merignac)	Básica		Básica
	Boulogne		Global		
	Brest	Global	Global		
	Caen	Global	Global		
	Calais		Básica		Básica (Eurotunnel)
	Cayenne	Global	Global		
	Chalon-sur-Saône			Básica	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Chalons-sur-Marne	Global (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Global		
	Clermont-Ferrand	Global			Global
	Dieppe		Global		
	Dijon				Básica
	Dunkerque		Básica	Básica	Básica
	Fort de France	Global	Global		
	Guadeloupe		Global		
	La Rochelle	Global	Global		
	Le Boulou				Global
	Le Havre		Básica	Básica	Básica
	Lille	Básica (Lesquin)		Básica	Básica (Dourges)
	Limoges	Global			
	Lorient		Global		
	Lyon	Básica (St. Exupéry)*		Básica	Básica
	Marquion (Cambrai)			Global	
	Marseille	Básica (Provence)	Básica (Marseille) Básica (Fos-sur-Mer)	Básica (Fos-sur-Mer)	Básica (Miramas)
	Mayotte	Global			
	Metz			Básica	
	Montpellier	Global			
	Mulhouse	Global (Mulhouse-Bale)		Básica (Ottmarsheim)	
	Nancy			Global	
	Nantes Saint-Nazaire	Global (Nantes Atlantique)	Básica		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Nesle			Global	
	Nice	Básica (Côte d'Azur)*	Global		
	Nogent-sur-Seine			Global	
	Noyon			Global	
	Orléans				Global
	Paris	Básica (Charles de Gaulle)* Básica (Orly)*		Básica	Básica
	Perpiñán				Global
	Point-à-Pitre	Global			
	Péronne			Global	
	Port Réunion		Global		
	Rennes				Global
	Roscoff		Global		
	Rouen		Básica	Básica	
	Sète		Global	Global	
	Saint-Denis-Gillot	Global			
	Saint-Malo		Global		
	Strasbourg	Global (Strasbourg Entzheim)		Básica	Básica
	Thionville			Global	
	Toulon		Global		
	Toulouse	Básica (Blagnac)			Básica
	Valenciennes			Global	
	Villefranche-sur-Saône			Global	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
HR	Dubrovnik	Global	Global		
	Osijek	Global		Global	
	Ploče		Global		
	Pula	Global	Global		
	Rijeka	Global	Básica		
	Šibenik		Global		
	Sisak			Global	
	Slavonski Brod			Básica	
	Plena flor dividida	Global	Global		
	Vukovar			Básica	
	Zadar	Global	Global		
	Zagreb	Básica			Básica
IT	Alghero	Global			
	Ancona	Global	Básica		Básica (Iesi)
	Augusta		Básica		
	Bari	Global	Básica		Básica
	Bologna	Básica			Básica
	Bolzano	Global			
	Brescia	Global			Global
	Brindisi	Global	Global		
	Cagliari	Básica	Básica (Porto Foxi) Básica (Cagliari)		
	Carloforte		Global		
	Catania	Global (Fontanarossa) Global (Comiso emergency runway)			Global

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Cervignano				Básica
	Chioggia		Global	Global	
	Civitavecchia		Global		
	Cremona			Básica	
	Firenze	Global			Básica (Prato)
	Foggia	Global			
	Forlí	Global			
	Fiumicino		Global		
	Gaeta		Global		
	Gallarate				Global
	Gela		Global		
	Génova	Básica	Básica		Básica (Vado)
	Gioia Tauro		Básica		
	Golfo Aranci		Global		
	La Maddalena		Global		
	La Spezia		Básica		
	Lamezia Terme	Global			
	Lampedusa	Global			
	Livorno		Básica		Básica (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova			Básica	Global
	Marina di Carrara		Global		
	Messina		Global		
	Milano	Básica (Linate)* Básica (Malpensa)* Básica (Bergamo Orio al Serio)		Global	Básica (Milano Smistamento)

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Milazzo		Global		
	Monfalcone		Global	Global	
	Mortara				Global
	Napoli	Básica (Capodichino)	Básica		Básica (Nola) Básica (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				Básica
	Olbia	Global	Global		
	Orte				Global
	Padova				Básica
	Palaos		Global		
	Palermo	Básica	Básica (Palermo) Básica (Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	Global			
	Parma				Global (Bianconese di Fontevivo)
	Pescara	Global			Global (Manoppello)
	Piacenza				Global
	Piombino		Global		
	Pisa	Global			
	Porto Levante		Global	Global	
	Porto Nogaro			Global	
	Porto Torres		Global		
	Portoferraio		Global		
	Portovesme		Global		
	Ravenna		Básica	Básica	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Reggio Calabria	Global	Global		
	Rivalta Scrivia				Global
	Roma	Básica (Fiumicino)* Global (Ciampino)			Básica (Pomezia)
	Rovigo			Global	Global
	Salerno		Global		
	Savona – Vado		Global		
	Siracusa		Global		
	Taranto		Básica		
	Torino	Básica			Básica (Orbassano)
	Trapani	Global	Global		
	Trento				Global
	Treviso	Global			
	Trieste	Global	Básica	Básica	
	Venezia	Básica	Básica	Básica	
	Verona	Global			Básica
CY	Larnaka	Básica	Global		
	Lefkosia				
	Lemesos		Básica		
	Pafos	Global			
LV	Daugavpils	Global			
	Liepaja	Global	Global		
	Rīga	Básica (International)*	Básica		
	Ventspils	Global	Básica		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
LT	Kaunas	Global			Básica
	Klaipėda		Básica		Básica
	Palanga	Global			
	Vilnius	Básica			Básica
LU	Luxembourg	Básica		Básica (Mertert)	Básica (Bettembourg)
HU	Baja			Global	
	Budapest	Básica (Liszt Ferenc)*		Básica (Csepel)	Básica (Soroksár)
	Debrecen	Global			
	Dunaujvaros			Global	
	Győr			Global (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Básica	
	Miskolc				Global
	Mohacs			Global	
	Paks			Global	
	Sarmellek	Global			
	Sopron				Global
	Szeged			Global	
	Székesfehérvár				Global
	Zahony				Global
MT	Cirkewwa		Global		
	Marsaxlokk		Básica		
	Mgarr		Global		
	Valletta	Básica (Malta – Luqa)	Básica		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
NL	Alblasserdam			Global	
	Almelo			Básica	
	Almere			Global	
	Alphen aan den Rijn			Global	
	Amsterdam	Básica (Schiphol)*	Básica	Básica	Básica
	Arnhem			Global	
	Bergen op Zoom			Básica	
	Beverwijk		Global		
	Born			Global	
	Cuijk			Global	
	Delfzijl/Eemshaven		Global		
	Den Bosch			Global	
	Den Helder		Global		
	Deventer			Básica	
	Dordrecht		Global	Global	
	Eemshaven		Global	Global	
	Eindhoven	Global			
	Enschede	Global		Global	
	Geertruidenberg			Global	
	Gennep			Global	
	Gorinchem			Global	
	Gouda			Global	
	Grave			Global	
	Groningen	Global		Global	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Harlingen		Global		
	Hengelo			Básica	
	Kampen			Global	
	Lelystad			Global	
	Lemsterland			Global	
	Lochem			Global	
	Maasbracht			Global	
	Maasdriel			Global	
	Maassluis			Global	
	Maastricht	Global (Maastricht – Aachen)		Global	
	Meppel			Global	
	Moerdijk		Básica	Básica	
	Nijmegen			Básica	
	Oosterhout			Global	
	Oss			Global	
	Reimerswaal			Global	
	Ridderkerk			Global	
	Roermond			Global	
	Rotterdam	Básica	Básica	Básica	Básica
	Sneek			Global	
	Stein			Global	
	Terneuzen, Vlissingen		Básica (Terneuzen) Básica (Vlissingen)	Básica (Terneuzen) Básica (Vlissingen)	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Tiel			Global	
	Tilburg			Global	
	Utrecht			Básica	
	Veghel			Global	
	Velsen/IJmuiden		Global		
	Venlo			Global	Global (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		Global		
	Wageningen			Global	
	Wanssum			Global	
	Zaandam			Global	
	Zaltbommel			Global	
	Zevenaar			Global	
	Zuidhorn			Global	
	Zwijndrecht			Global	
	Zwolle			Global	
AT	Graz	Global			Básica (Werndorf)
	Innsbruck	Global			
	Klagenfurt-Villach	Global (Klagenfurt)			Global (Villach-Fürnitz)
	Krems			Global	
	Linz-Wels	Global (Linz)		Básica (Enns), Global (Linz)	Básica (Wels)
	Salzburg	Global			Global

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Viena	Básica (Schwechat)*		Básica	Básica
	Wolfurt				Global
	Wörgl				Global
PL	Białystok				Global
	Braniewo				Global
	Bydgoszcz	Global			Global
	Dorohusk / Okopy				Global
	Ełk				Global
	Gdánsk, Gdynia	Básica (Gdánsk)	Básica (Gdánsk) Básica (Gdynia)		Básica
	Katowice	Básica (Pyrzowice)			Básica (Slawkow) Global (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Básica			Básica
	Łódź	Básica			Básica (Łodz / Strykow)
	Malaszewicze / Terespol				Global
	Medyka / Zurawica				Global
	Police		Global	Global	
	Poznań	Básica			Básica
	Rzepin				Global
	Rzeszow	Global			
	Szczecin, Świnoujście	Básica (Szczecin)	Básica (Szczecin) Básica (Świnoujście)	Básica (Szczecin) Básica (Świnoujście)	Básica (Szczecin) Básica (Świnoujście)
	Warszawa	Básica*			Básica
	Wrocław	Básica			Básica

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
PT	Abrantes / Entroncamento				Global
	Aveiro		Global		
	Bragança	Global			
	Caniçal		Global		
	Corvo	Global			
	Elvas				Global
	Faro	Global			Global (Loule)
	Flores	Global			
	Funchal	Global	Global		
	Horta	Global	Global		
	Lajes das Flores		Global		
	Lajes (Terceira)	Global			
	Lisboa	Básica*	Básica		
	Pico	Global			
	Ponta Delgada	Global	Global		
	Portimao		Global		
	Porto	Básica (Sa Carneiro)	Básica (Leixões)	Básica	
	Poceirão				Básica
	Porto Santo	Global	Global		
	Praia da Vitoria		Global		
	Santa Maria	Global			
	Sao Jorge	Global			
	Setubal		Global		
	Sines		Básica		Básica (Grândola)
	Vila Real	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
RO	Bacău	Global			
	Baia Mare	Global			
	Brăila		Global	Global	
	Brașov				Global
	București	Básica (Henri Coandă)		Global (1 Decembrie) Global (Glina)	Básica
	Calafat			Básica	
	Călărași			Global	
	Cernavodă			Básica	
	Cluj-Napoca	Global			Global
	Constanța	Global	Básica	Básica	
	Craiova	Global			Básica
	Drobeta Turnu Severin			Básica	
	Galați		Básica	Básica	
	Giurgiu			Básica	
	Iași	Global			
	Medgidia			Global	
	Moldova Veche			Global	
	Oltenița			Global	
	Oradea	Global			
	Sibiu	Global			
	Suceava	Global			Global
	Sulina		Global	Global	
	Timișoara	Básica			Básica
	Tulcea	Global	Global	Global	

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Turda				Global
SI	Koper		Básica		
	Ljubljana	Básica			Básica
	Maribor	Global			Global
	Portoroz	Global			
SK	Bratislava	Básica		Básica	Básica
	Komárno			Básica	
	Kosice	Global			Global
	Leopoldov-Sulekovo				Global
	Poprad Tatry	Global			
	Žilina				Básica
FI	Eckero		Global		
	Enontekioe	Global			
	Hanko		Global		
	Helsinki	Básica (Vantaa)*	Básica		
	Ivalo	Global			
	Joensuu	Global			
	Jyvaeskylae	Global			
	Kajaani	Global			
	Kaskinen		Global		
	Kemi	Global (Kemi-Tornio)	Global		
	Kilpilahti (Skoldvik)		Global		
	Kittilae	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Kokkola		Global		
	Kotka-Hamina		Básica (Hamina) Básica (Kotka)		
	Kouvola				Básica
	Kruunupyy	Global			
	Kuopio	Global			
	Kuusamo	Global			
	Lappeenranta	Global			
	Maarianhamina	Global	Global		
	Oulu	Global	Global		
	Pietarsaari		Global		
	Pori	Global	Global		
	Rauma		Global		
	Rautaruukki/Raahe		Global		
	Rovaniemi	Global			
	Savonlinna	Global			
	Tampere	Global			Global
	Turku-Naantali	Básica (Turku)	Básica (Turku) Básica (Naantali)		
	Vaasa	Global			
SE	Aengelholm	Global			
	Almhult				Global
	Arvidsjaur	Global			
	Gaellivare	Global			
	Gavle		Global		

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Göteborg	Básica (Landvetter)	Básica		Básica
	Grisslehamn		Global		
	Hagfors	Global			
	Halmstad		Global		
	Helsingborg		Global		
	Hemavan	Global			
	Jonkoping	Global			Global
	Kalmar	Global			
	Kapellskär		Global		
	Karlshamn		Global		
	Karlskrona		Global		
	Kiruna	Global			
	Koeping		Global	Global	
	Luleå	Global	Básica		
	Lycksele	Global			
	Malmö	Básica (Sturup)	Básica		Básica
	Mora	Global			
	Norrkoping		Global		
	Nyköping	Global (Stockholm Skavska)			
	Oskarshamn		Global		
	Orebro	Global			Básica (Hallsberg)
	Ostersund	Global			
	Oxelösund		Global		
	Pajala	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Ronneby	Global			
	Skellefteaa	Global			
	Stenungsund		Global		
	Stockholm	Básica (Arlanda)* Global (Bromma)	Básica (Stockholm) Global (Nynäshamn)		Básica
	Stromstad		Global		
	Sundsvall	Global	Global		
	Sveg	Global			
	Trelleborg		Básica		Básica
	Umeå	Global	Global		
	Rosersberg				Global
	Varberg		Global		
	Västerås		Global	Global	
	Vilhelmina	Global			
	Visby	Global	Global		
	Ystad		Global		
UK	Aberdeen	Global	Global		
	Barra	Global			
	Belfast	Global (City) Global (International)	Básica		
	Benbecula	Global			
	Birmingham	Básica*			Básica
	Bournemouth	Global			
	Bristol	Básica	Básica		
	Loch Ryan Puertos		Global		
	Campbeltown	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Cardiff-Newport	Global	Básica (Cardiff) Básica (Newport)		
	Corby				Global (Eurohub)
	Cromarty Firth		Global		
	Daventry				Global (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		Básica		
	Durham	Global			
	Edinburgh	Básica*	Básica (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	Global			
	Felixstowe-Harwich		Básica (Felixstowe) Básica (Harwich)		
	Fishguard		Global		
	Glasgow	Básica*	Básica (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		Básica (Mossend / Coatbridge)
	Glensanda		Global		
	Goole		Global		
	Grimsby/Immingham		Básica (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		Global		
	Holyhead		Global		
	Casco		Global		
	Inverness	Global			
	Ipswich		Global		
	Islay	Global			
	Kirkwall	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Larne		Global		
	Leeds	Básica (Leeds / Bradford)			Básica (Leeds / Wakefield TFC)
	Liverpool	Global	Básica		Básica
	London	Básica (City) Básica (Gatwick)* Básica (Heathrow)* Básica (Luton)* Básica (Stansted)*	Básica (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	Global	Global		
	Manchester	Básica*	Global (Manchester and Port Salford)		
	Medway		Global (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Básica		
	Newcastle	Global			
	Newquay	Global			
	Norwich	Global			
	Nottingham	Básica (East Midlands)			
	Orkney		Global		
	Plymouth		Global		
	Poole		Global		
	Port Salford		Global		
	Port Talbot		Global		
	Prestwick	Global			
	Ramsgate	Global (Kent International)	Global		
	River Hull and Humber		Global		
	Scilly Isles	Global			

EM	NOMBRE DEL NODO	AEROPUERTO	PUERTO MARÍTIMO	PUERTO INTERIOR	TERMINAL FERROVIARIA
	Scrabster		Global		
	Selby				Global
	Sheffield	Global (Doncaster – Sheffield)			Básica (Doncaster TFC)
	Shetland Islands	Global			
	Southampton, Portsmouth	Global (Southampton)	Básica (Southampton) Global (Portsmouth)		
	Stornoway	Global	Global		
	Sullom Voe		Global		
	Sumburgh	Global			
	Teesport		Básica		
	Tiree	Global			
	Tyne		Global		
	Ullapool		Global		
	Warrenpoint		Global		
	Wick	Global			

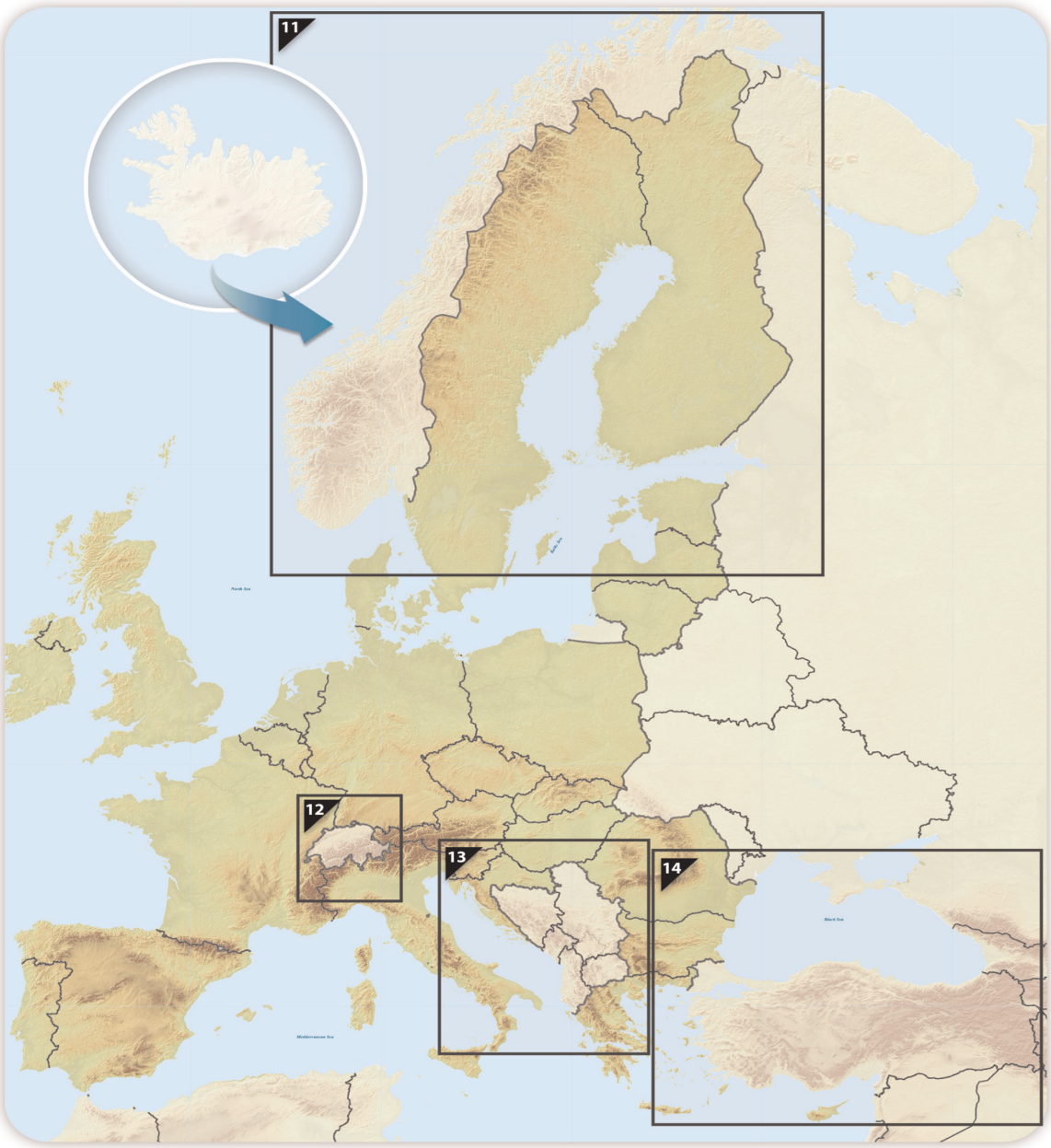
3. Puntos de paso de frontera de la red básica hacia los países vecinos

Estado miembro de la UE	País vecino	Paso de frontera (carretera)	Paso de frontera (ferrocarril)
FINLANDIA	RUSIA	Vaalimaa	Vainikkala
ESTONIA	RUSIA	Luhamaa	Koidula
LETONIA	RUSIA	Terehova	Zilupe
	BELARÚS	Pāternieki	Indra
LITUANIA	RUSIA	Kybartai	Kybartai
	BELARÚS	Medininkai	Kena
POLONIA	RUSIA	Grzechotki	Braniewo
	BELARÚS	Kukuryki	Terespol
	UCRANIA	Korczowa	Przemyśl
ESLOVAQUIA	UCRANIA	Vyšné Nemecké	Cierna nad Tisou
HUNGRÍA	UCRANIA	Beregsurány	Záhony
	SERBIA	Röszke	Kelebia
CROACIA	SERBIA	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIA Y HERZEGOVINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTENEGRO	Karasovići	/
RUMANÍA	UCRANIA	Siret	Vicsany
	MOLDOVA	Ungheni	Cristeşti Jijia
	SERBIA	Moravița	Stamora Moravița
BULGARIA	SERBIA	Kalotina	Kalotina
	Antigua República Yugoslava de Macedonia	Gueshevo	Gueshevo
	TURQUÍA	Svilengrad	Svilengrad
GRECIA	ALBANIA	Kakavia	Krystallopigi
	ARYM (Antigua República Yugoslava de Macedonia)	Evzoni	Idomeni
	TURQUÍA	Kipi	Pythion

ANEXO III

MAPAS INDICATIVOS DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE AMPLIADA A PAÍSES TERCEROS ESPECÍFICOS

Mapa buscador para Países Vecinos



11.1. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica: Vías navegables interiores y puertos

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

11.2. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

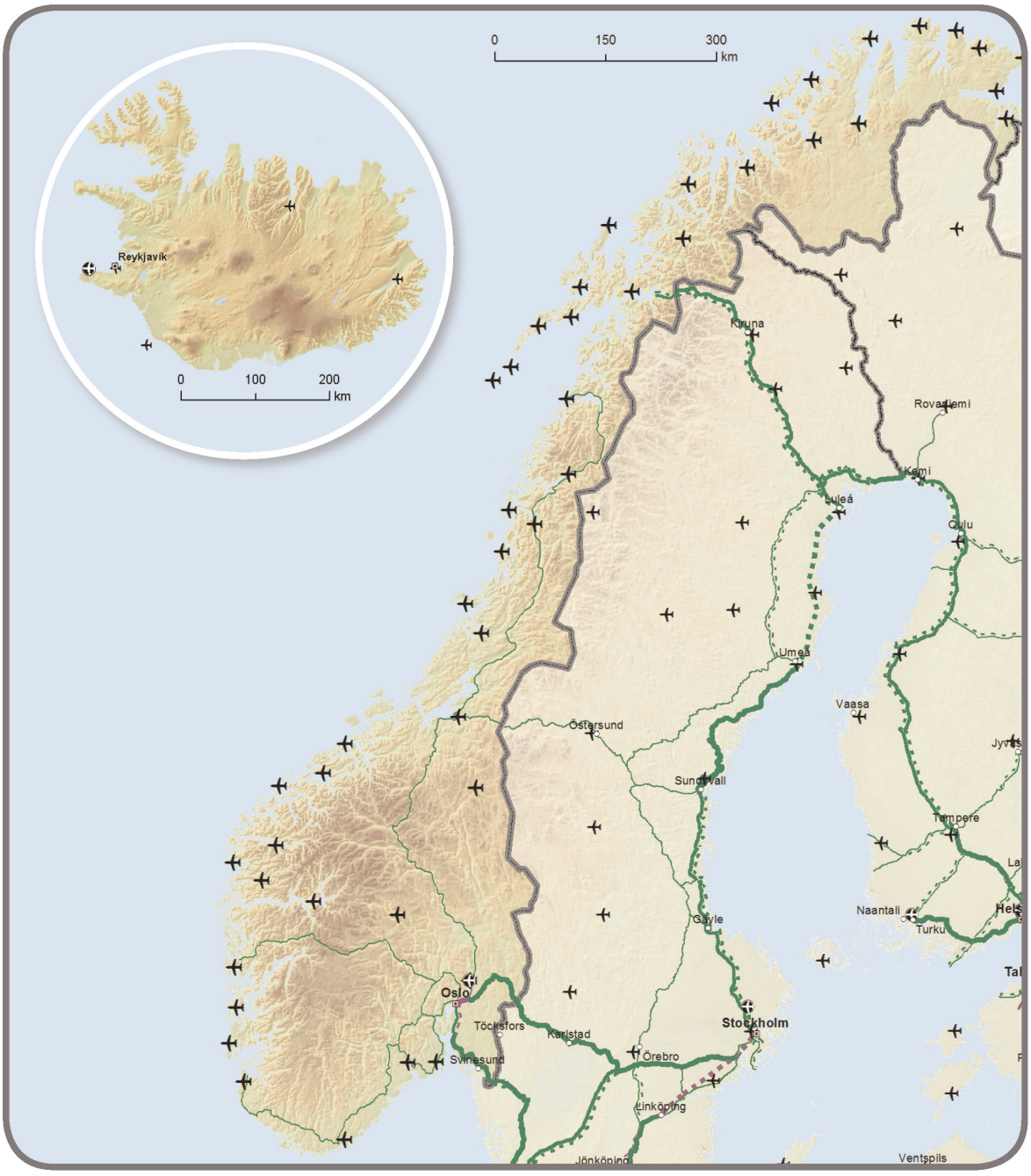
11

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

11.3. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías férreas y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

11.4. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

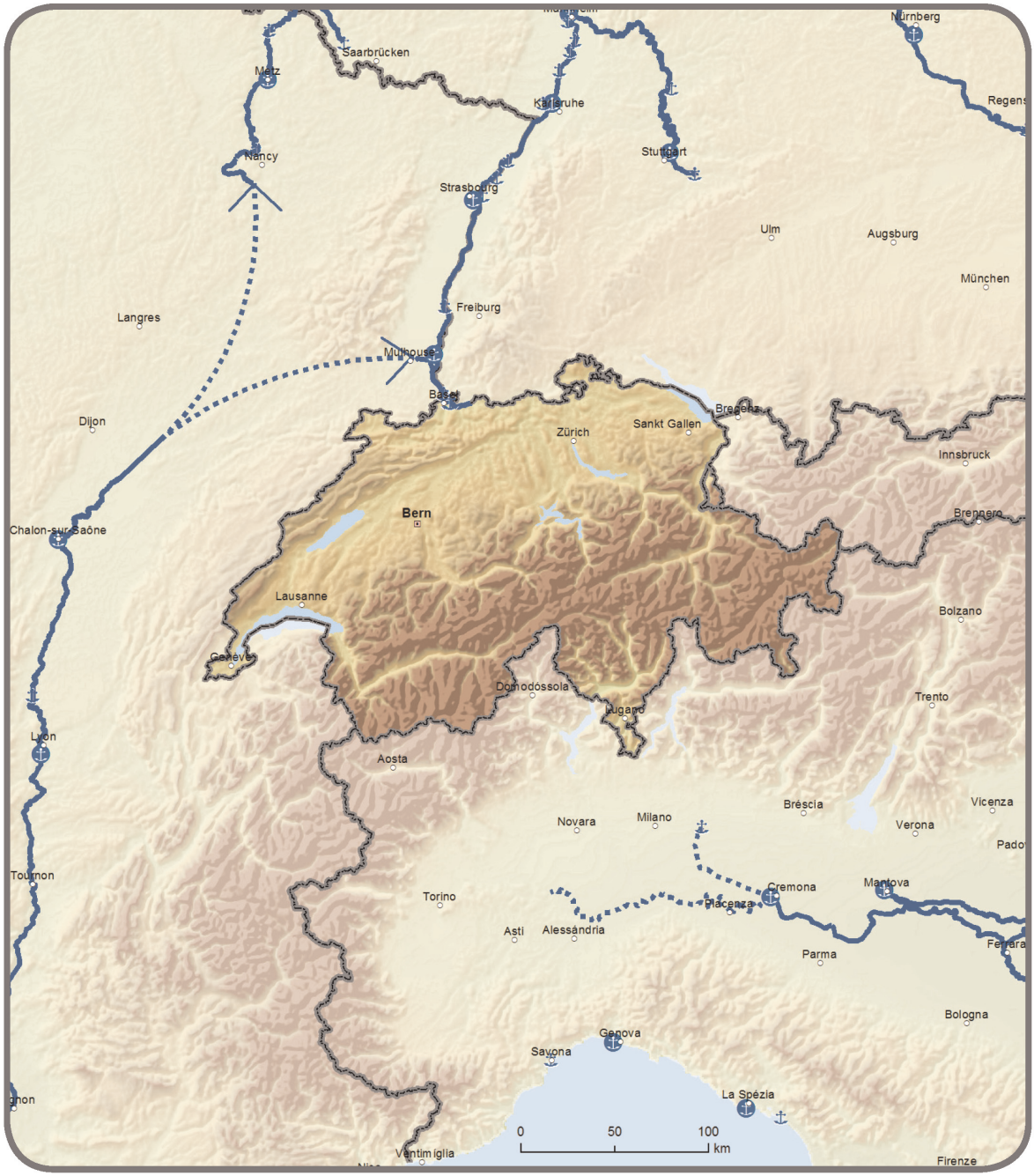
11

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

12.1. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica: Vías navegables interiores y puertos

Suiza – Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra – Liechtenstein

12

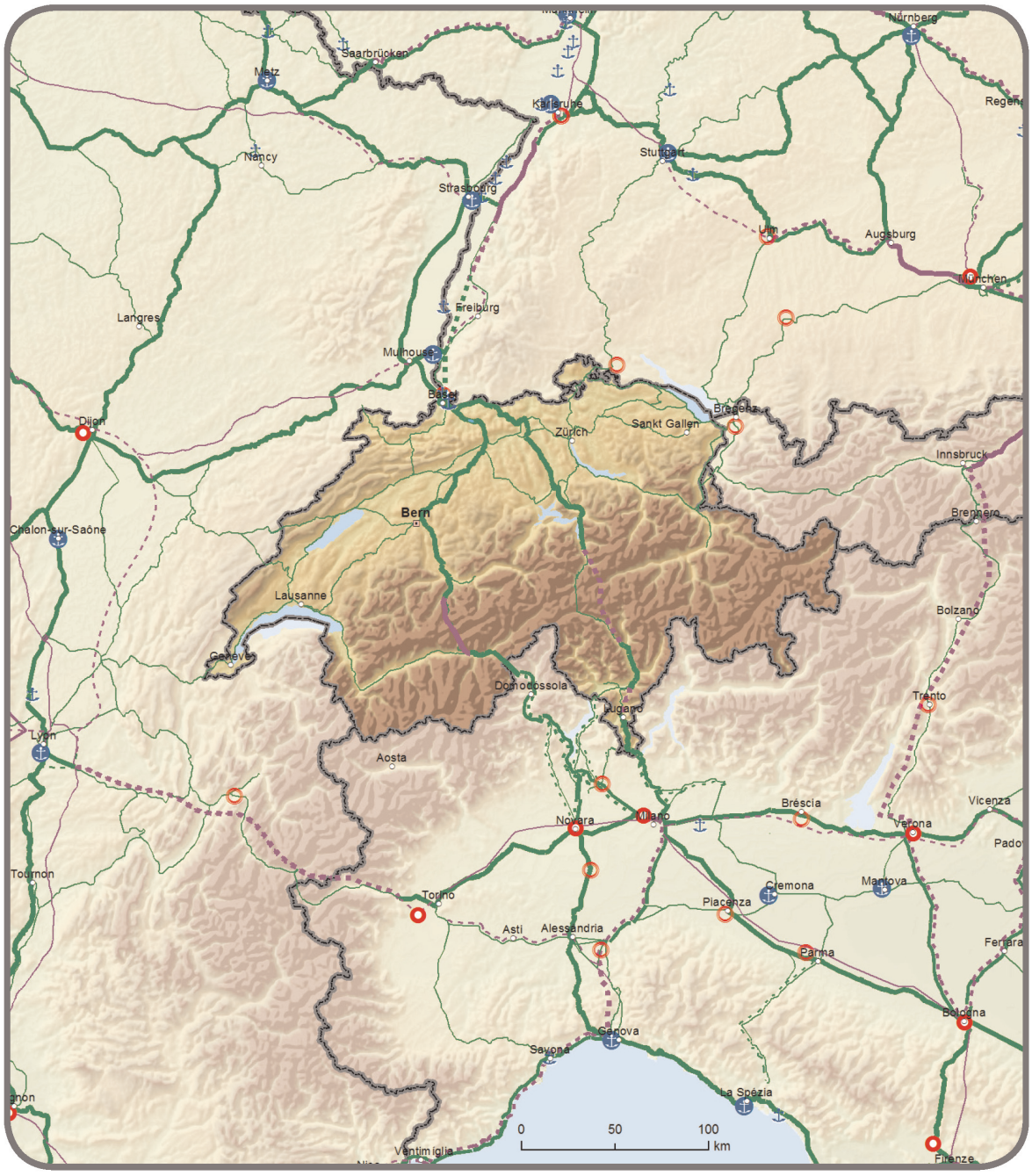


Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

12.2. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Ferrocarril, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)
Red básica: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Suiza – Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra – Liechtenstein

12

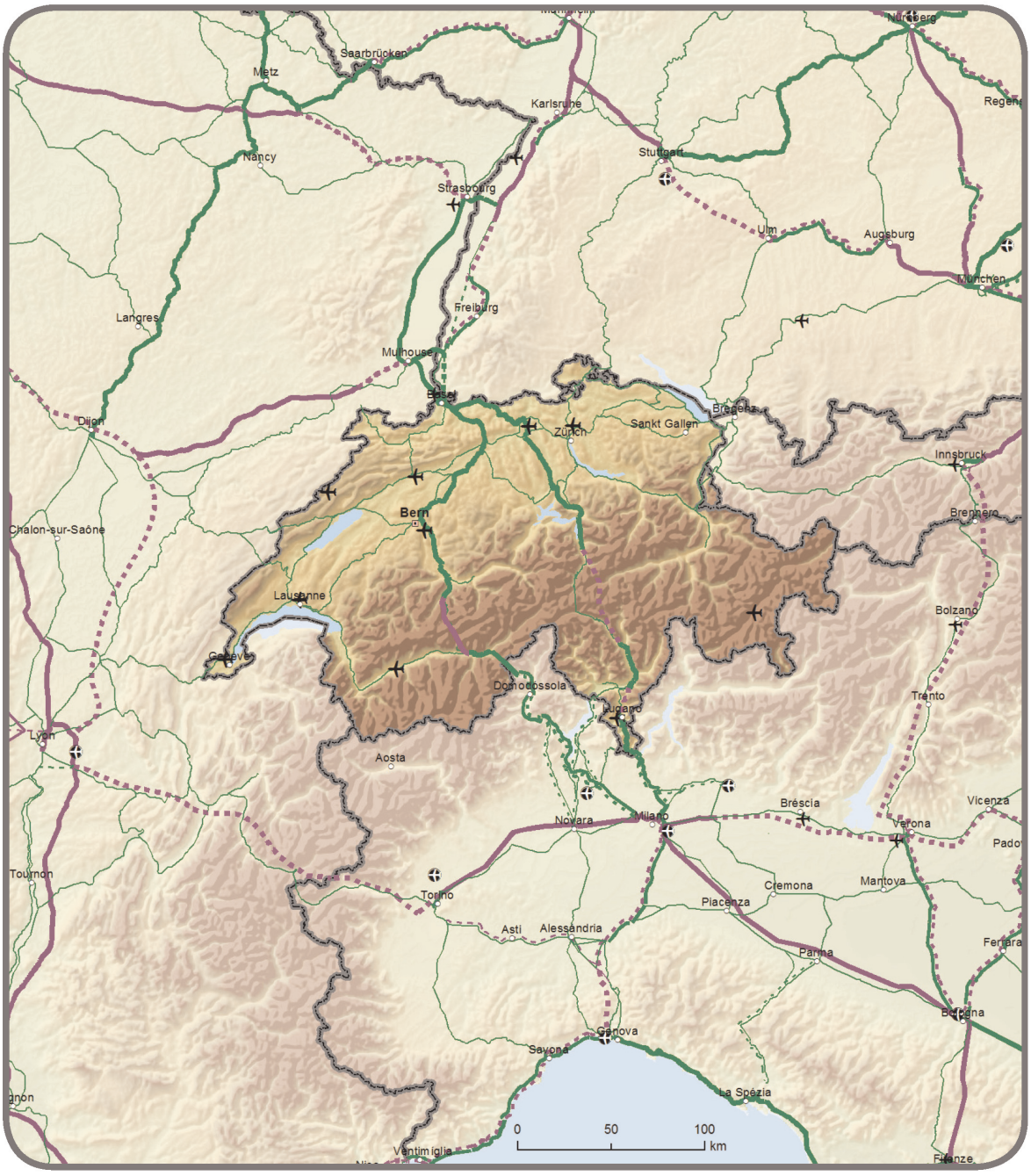


Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

12.3. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Ferrocarril y aeropuertos
Red básica: Vías férreas (transporte de pasajeros) y aeropuertos

Suiza – Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra – Liechtenstein

12

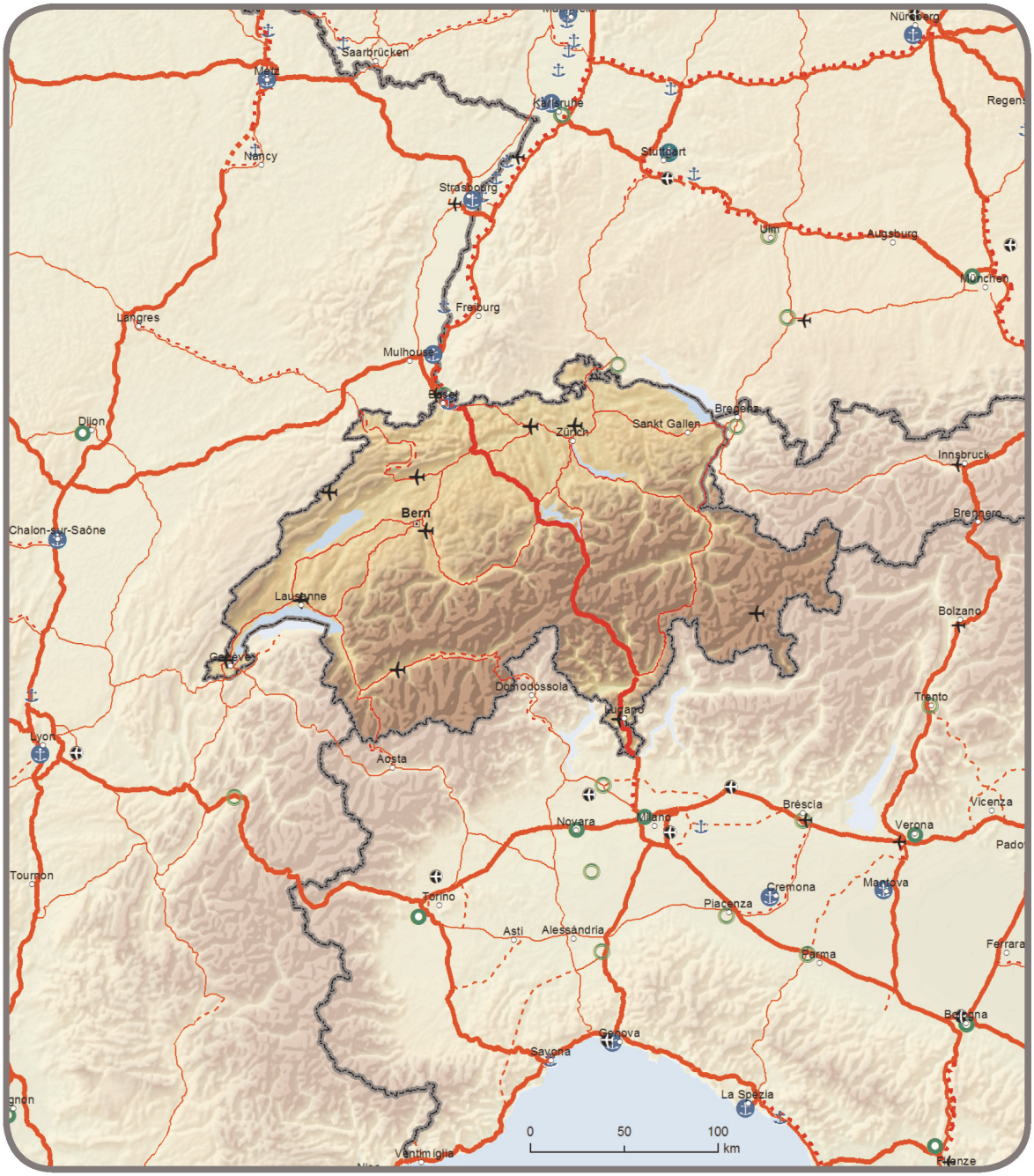


Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

12.4. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica:
Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

Suiza – Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra – Liechtenstein

12



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

13.1. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías navegables interiores y puertos

Región de los Balcanes Occidentales

13

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

13.2. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Región de los Balcanes Occidentales

13

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

13.3. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica: ferrocarril y aeropuertos

Región de los Balcanes Occidentales

13

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

13.4. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global y red básica: Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

Región de los Balcanes Occidentales

13

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

14.1. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías navegables interiores y puertos

Turquía

14

Básica		Global	Básica	
	Vías navegables interiores / Completas			Puertos
	Vías navegables interiores / En desarrollo			
	Vías navegables interiores / Planificadas			

14.2. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías férreas, puertos y terminales de ferrocarril (TFC)

Turquía

14

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

14.3. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Vías férreas y aeropuertos

Turquía

14

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Aeropuertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

14.4. Ampliación indicativa a países vecinos
Red global: Carreteras, puertos, terminales de ferrocarril y aeropuertos

Turquía

14

Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Carretera / Acabada			Puertos			Aeropuertos
		Carretera / En desarrollo			TFC			
		Carretera / Planificada						

Declaraciones de la Comisión

1. «La Comisión recuerda que la decisión de presentar proyectos para su financiación en el marco del Mecanismo "Conectar Europa" es una prerrogativa de los Estados miembros. Esa prerrogativa no se ve afectada de ningún modo por los porcentajes indicativos de objetivos específicos de transporte enumerados en la parte IV del anexo.».

2. «La Comisión lamenta profundamente la inclusión del artículo 18, que introduce el procedimiento de examen contemplado en el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011 para la concesión de una ayuda financiera de la Unión a los proyectos o partes de los proyectos seleccionados tras cada convocatoria de propuestas sobre la base de los programas de trabajo plurianuales y anuales previstos en el artículo 17 del Reglamento por el que se crea el Mecanismo "Conectar Europa". La Comisión recuerda que no propuso ese procedimiento en ninguno de los actos sectoriales del marco financiero plurianual, con el objetivo de simplificar sus programas en beneficio de los destinatarios de la financiación de la UE. La aprobación de las decisiones de concesión de ayudas sin examen del comité aceleraría el procedimiento, ya que se reduciría el plazo de concesión para los promotores de proyectos y se evitarían trámites administrativos y costes innecesarios. La Comisión recuerda asimismo que la adopción de las decisiones de concesión de ayudas forma parte de su prerrogativa institucional de ejecutar el presupuesto y, por tanto, no debe someterse al procedimiento de comitología. Por otro lado, considera que la citada inclusión no puede servir de precedente para otros instrumentos de financiación, dada la naturaleza específica de los proyectos de infraestructura en cuanto a su impacto sobre el territorio de los Estados miembros.».

3. «La Comisión lamenta la inclusión, en el artículo 2, apartado 5, y en el artículo 5, apartado 2, de referencias a los costes de la agencia ejecutiva a la que la Comisión confía la ejecución de partes específicas del Mecanismo "Conectar Europa" en el contexto de las medidas de apoyo al programa. Recuerda que la decisión de establecer una agencia ejecutiva para encomendarle determinadas tareas de gestión de un programa, tras un análisis previo de los costes y ventajas, compete a la propia Comisión de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CE) nº 58/2003 del Consejo. El texto del Reglamento por el que se crea el Mecanismo "Conectar Europa" no puede predeterminar el proceso del análisis de los costes y ventajas a efectos de confiar tareas a una agencia ejecutiva para la ejecución del Mecanismo "Conectar Europa" . Asimismo, en opinión de la Comisión, el límite máximo no puede servir de precedente para otros instrumentos de financiación, dada la naturaleza específica de los proyectos de infraestructura gestionados por la agencia.».