

2025/90901

5.12.2025

Corrección de errores del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013

(Diario Oficial de la Unión Europea L, 2024/1679, 28 de junio de 2024)

1. En todo el texto se sustituyen los términos «limitaciones geográficas específicas o físicas de peso» por «limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas».
2. En todo el texto se sustituyen los términos «centro espacial» y «centros espaciales» por «puerto espacial» y «puertos espaciales», respectivamente.
3. En la página 15, en el considerando 98, segunda frase:

donde dice: «Las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y protegido tampoco deben aplicarse a esos Estados miembros ni a las regiones insulares y ultraperiféricas, ya que las plazas de aparcamiento no son esenciales al no haber tránsito de tráfico de mercancías por carretera en su territorio.»

debe decir: «Las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y protegido tampoco deben aplicarse a esos Estados miembros, a las islas ni a las regiones ultraperiféricas, ya que esas plazas de aparcamiento no son esenciales al no haber un tráfico de mercancías por carretera en tránsito en su territorio.»

4. En la página 15, en el artículo 1, apartado 1:

donde dice: «1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte consistente en una red global y una red básica y una red básica ampliada; la red básica y la red básica ampliada se establecerán sobre la base de la red global.»

debe decir: «1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte consistente en una red global y una red básica y una red básica ampliada, teniendo que establecerse la red básica y la red básica ampliada sobre la base de la red global.»

5. En la página 15, en el artículo 1, apartado 3:

donde dice: «3. El presente Reglamento establece las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, así como medidas para la implantación de dicha red.»

debe decir: «3. El presente Reglamento establece las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y prevé medidas para la implantación de dicha red.»

6. En la página 16, en el artículo 3, punto 5:

donde dice: «5) “cuello de botella”, barrera física, técnica, funcional, operativa o administrativa que provoca una ruptura del sistema, en particular congestiones o paradas sistemáticas, que afecta a la continuidad del tráfico de los flujos de larga distancia o transfronterizos;»

debe decir: «5) “cuello de botella”, barrera física, técnica, funcional, operativa o administrativa que provoca una ruptura del sistema, incluidas congestiones o paradas sistemáticas, que afecta a la continuidad del tráfico de los flujos de larga distancia o transfronterizos;»

7. En la página 16, en el artículo 3, punto 10:

donde dice: «10) “interoperabilidad”, capacidad, también a la luz de los requisitos normativos, técnicos, administrativos y operativos, de las infraestructuras, en particular las digitales, de un modo o segmento de transporte y entre diferentes modos de transporte para permitir flujos de tráfico e información seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos para dicho modo o segmento de infraestructura;»,

debe decir: «10) “interoperabilidad”, capacidad, también a la luz de todas las condiciones de regulación, técnicas, administrativas y operativas, de las infraestructuras, incluidas las infraestructuras digitales de un modo o segmento de transporte y entre diferentes modos de transporte, para permitir flujos de tráfico e información seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos para dicho modo o segmento de infraestructura;».

8. En la página 16, en el artículo 3, punto 13:

donde dice: «13) “plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)”, documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar de manera sostenible la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional, incluidas sus zonas de cercanías o sus inmediaciones, para las personas, las empresas y las mercancías, en particular con vistas a una mejor calidad de vida;»,

debe decir: «13) “plan de movilidad urbana sostenible” o “PMUS”, documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar de manera sostenible la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional, incluidas sus zonas de desplazamientos cotidianos en esa área urbana o en sus inmediaciones, para las personas, las empresas y las mercancías, en particular con vistas a una mejor calidad de vida;».

9. En la página 17, en el artículo 3, punto 15:

donde dice: «15) “sistemas de TIC para el transporte”, sistemas y aplicaciones de tecnologías de la información y la comunicación que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento o localización, incluidas las tecnologías espaciales, que permiten procesar, almacenar e intercambiar los datos y la información necesarios para gestionar eficazmente las infraestructuras, la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte, comunicar la información pertinente a las autoridades y prestar servicios con valor añadido a los ciudadanos, cargadores y operadores, en particular sistemas para utilizar la red de forma resiliente, fiable, segura, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de capacidad; entre ellos se encuentran los sistemas, tecnologías y servicios a que se refieren los puntos 16 a 22, y también pueden incluir dispositivos a bordo con sus correspondientes componentes de infraestructura o digitales;»,

debe decir: «15) “sistemas de TIC para el transporte”, sistemas y aplicaciones de tecnologías de la información y la comunicación que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento o localización, incluidas las tecnologías espaciales, que permiten procesar, almacenar e intercambiar los datos y la información necesarios para gestionar eficazmente las infraestructuras, la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte, comunicar la información pertinente a las autoridades y prestar servicios con valor añadido a los ciudadanos, cargadores y operadores, incluidos sistemas para utilizar la red de forma resiliente, fiable, segura, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de capacidad; incluyen los sistemas, tecnologías y servicios a que se refieren los puntos 16 a 22, y también pueden incluir dispositivos a bordo con sus correspondientes componentes de infraestructura o digitales;».

10. En la página 17, en el artículo 3, punto 22:

donde dice: «22) “ERTMS basado en las radiocomunicaciones”, el nivel 2 de aplicación del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) que no requiere señales en tierra y utiliza un sistema de radio de clase A para el intercambio de datos sobre seguridad y no relacionados con la seguridad entre la vía y el tren, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión;»,

debe decir: «22) “ERTMS basado en las radiocomunicaciones”, el nivel 2 de aplicación del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) que no requiere señales en tierra y utiliza un sistema de radio de clase A para el intercambio de datos entre la vía y el tren, ya se trate de datos relacionados con la seguridad o no, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión;».

11. En la página 19, en el artículo 4, apartado 2, letra a), incisos i) y ii):

- donde dice:*
- «i) la promoción de una movilidad sin emisiones y de bajas emisiones, de acuerdo con los objetivos correspondientes de reducción de CO₂ de la Unión,
 - ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria interoperable de [...]»,
- debe decir:*
- «i) la promoción de una movilidad de cero y de bajas emisiones, de acuerdo con los objetivos correspondientes de reducción de CO₂ de la Unión,
 - ii) la posibilitación de una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria interoperable de [...]».

12. En la página 20, en el artículo 4, apartado 2, letra c), incisos iv) y vii):

- donde dice:*
- «iv) una integración y una interconexión óptimas de todos los modos de transporte, en particular en los nodos urbanos,
[...]
 - vii) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operativos innovadores e interoperables y de sistemas digitales, o»,
- debe decir:*
- «iv) una integración y una interconexión óptimas de todos los modos de transporte, también en los nodos urbanos,
[...]
 - vii) la aplicación, eficiente en relación con los costes, de conceptos tecnológicos y operativos y de sistemas digitales, que sean innovadores e interoperables, o».

13. En la página 20, en el artículo 4, apartado 2, letra d), incisos ii), iv) y vii):

- donde dice:*
- «ii) garantizando niveles altos de seguridad, protección y calidad, en particular en lo relativo a la calidad de los servicios para todos los usuarios, tanto en el transporte de viajeros como el de mercancías,
[...]
 - iv) apoyando una movilidad que sea adecuada ante el cambio climático y resiliente ante los peligros naturales y los desastres antropogénicos, y que facilite una movilización rápida y eficiente de los servicios de emergencia y rescate, en especial para las personas con discapacidad o con movilidad reducida,
[...]
 - vii) apoyando los modos activos de movilidad mediante el aumento de la accesibilidad y la calidad de las infraestructuras conexas, mejorando así la seguridad y la salud de los usuarios activos de las infraestructuras y fomentando los beneficios medioambientales de dichos modos»,
- debe decir:*
- «ii) garantizando niveles altos de seguridad, protección y calidad, incluida la calidad de los servicios para todos los usuarios, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías,
[...]
 - iv) apoyando una movilidad que sea adecuada ante el cambio climático y resiliente ante los peligros naturales y los desastres antropogénicos, y que facilite una movilización rápida y eficiente de los servicios de emergencia y rescate, también para las personas con discapacidad o con movilidad reducida,
[...]
 - vii) apoyando los modos activos de movilidad mediante la mejora de la accesibilidad y la calidad de las infraestructuras conexas, mejorando así la seguridad y la salud de los usuarios activos de las infraestructuras y fomentando los beneficios medioambientales de dichos modos».

14. En la página 21, en el artículo 5, apartado 1, letras e), f), g) y h):

- donde dice:*
- «e) la optimización del uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tránsito, el impulso de la multimodalidad, y la transición hacia patrones de movilidad más sostenibles, incluido el desarrollo de servicios de transporte multimodal sostenibles, atractivos y eficientes;
 - f) la consideración y optimización de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía o de telecomunicaciones, incluida, cuando proceda, toda la red eléctrica, a fin de garantizar la coherencia entre la planificación de la infraestructura de recarga y la planificación de la red correspondiente, así como la consideración de posibles sinergias con el doble uso de la infraestructura determinado en las “Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE”, aprobadas por el Consejo el 26 de junio de 2023 y el 23 de octubre de 2023, y en cualquier documento ulterior que revise dichas necesidades y se apruebe posteriormente, así como con las infraestructuras para desplazamientos en bicicleta, incluidas las rutas ciclistas de larga distancia;
 - g) el desarrollo de infraestructuras ecológicas, sostenibles y resistentes al cambio climático, teniendo en cuenta los modos activos, y la promoción de nuevas tecnologías destinadas a descarbonizar la construcción de infraestructuras de transporte, por ejemplo mediante el uso de materiales eficientes en el uso de los recursos y resilientes al clima, diseñadas para reducir en la medida de lo posible los efectos negativos para la salud de los ciudadanos que viven en torno a la red y los efectos negativos para el medio ambiente, incluida la contaminación atmosférica y acústica, y reducir la degradación de los ecosistemas, y
 - h) la consideración adecuada de la resiliencia de la red de transporte y de su infraestructura y sus servicios, especialmente en los tramos transfronterizos, con respecto al cambio climático y el contexto geopolítico, los peligros naturales y los desastres antropogénicos, así como las perturbaciones, intencionadas o no, con vistas a afrontar esos retos y que pueda darse una respuesta adecuada y propiciarse una recuperación oportuna de estas perturbaciones, y con vistas asimismo a facilitar las cadenas de suministro.»

- debe decir:*
- «e) la optimización del uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad y del tráfico, el impulso de la multimodalidad, y la transición hacia patrones de movilidad más sostenibles, incluido el desarrollo de servicios de transporte multimodal sostenibles, atractivos y eficientes;
 - f) la consideración y optimización de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía o de telecomunicaciones, incluida, cuando proceda, toda la red eléctrica, a fin de garantizar la coherencia entre la planificación de la infraestructura de recarga y la planificación de la red eléctrica correspondiente, así como la consideración de posibles sinergias con el doble uso de la infraestructura determinado en las “Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE”, aprobadas por el Consejo el 26 de junio de 2023 y el 23 de octubre de 2023, y en cualquier documento ulterior que revise dichas necesidades y se apruebe posteriormente, así como con las infraestructuras para desplazamientos en bicicleta, incluidas las rutas ciclistas de larga distancia;
 - g) el desarrollo de infraestructuras ecológicas, sostenibles y resilientes frente al clima, teniendo en cuenta los modos activos, y la promoción de nuevas tecnologías destinadas a descarbonizar la construcción de infraestructuras de transporte, entre otros, mediante el uso de materiales eficientes en el uso de los recursos y resistentes al clima, diseñadas para reducir todo lo posible los efectos negativos para la salud de los ciudadanos que viven en torno a la red y los efectos negativos para el medio ambiente, incluida la contaminación atmosférica y acústica, y reducir la degradación de los ecosistemas, y
 - h) la consideración adecuada de la resiliencia de la red de transporte y de su infraestructura y sus servicios, especialmente en los tramos transfronterizos, con respecto a un contexto de cambios climáticos y geopolíticos, así como los peligros naturales y los desastres antropogénicos, y las perturbaciones, intencionadas o no, con vistas a afrontar esos retos y que pueda darse una respuesta adecuada y propiciarse una recuperación oportuna tras esas perturbaciones, y con vistas asimismo a facilitar las cadenas de suministro.»

15. En la página 22, en el artículo 6, apartado 1, parte introductoria:

- donde dice:*
- «1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, la red transeuropea de transporte, salvo disposición en contrario del presente Reglamento, se desarrollará gradualmente en tres fases:»,
- debe decir:*
- «1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, la red transeuropea de transporte, salvo que se disponga otra cosa en el presente Reglamento, se desarrollará gradualmente en tres fases:».

16. En las páginas 22 y 23, artículo 8, apartado 2, letras a) y b):

- donde dice:* «a) demostrarán su valor añadido europeo al contribuir a cumplir los objetivos que entren dentro de, por lo menos, dos de las cuatro categorías establecidas en el artículo 4, apartado 2, y
- b) serán viables económicamente sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico o, en el caso de las zonas con baja densidad de población o de los proyectos esenciales para el doble uso de las infraestructuras, contribuirán positivamente al desarrollo de la red sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico.»
- debe decir:* «a) demostrarán su valor añadido europeo mediante su contribución a los objetivos que entren dentro de, por lo menos, dos de las cuatro categorías establecidas en el artículo 4, apartado 2, y
- b) serán viables económicamente sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico o, en el caso de zonas con baja densidad de población o de proyectos esenciales para el doble uso de las infraestructuras, contribuirán positivamente al desarrollo de la red sobre la base de un análisis de coste-beneficio socioeconómico.»

17. En la página 23, en el artículo 9, apartado 1, letra d):

- donde dice:* «d) completar las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlace entre partes de la red transeuropea de transporte de la Unión;»,
- debe decir:* «d) completar las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlace entre partes de la red transeuropea de transporte en la Unión;».

18. En la página 24, en el artículo 9, apartado 2:

- donde dice:* «2. El anexo IV contiene mapas indicativos de la red transeuropea de transporte, ampliada a determinados países vecinos, que especifican, cuando procede, una red básica y una red global de conformidad con los criterios que establece el presente Reglamento.»
- debe decir:* «2. El anexo IV contiene mapas indicativos de la red transeuropea de transporte, ampliada a determinados países vecinos, que especifican, cuando procede, una red básica, una red básica ampliada y una red global de conformidad con los criterios que establece el presente Reglamento.»

19. En la página 24, en el artículo 10, apartado 4:

- donde dice:* «4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen la red básica, la red básica ampliada y la red global que deban desarrollarse para cumplir el presente Reglamento a más tardar en las fechas especificadas en el artículo 6, apartado 1, salvo que se estipule lo contrario en el presente Reglamento.»
- debe decir:* «4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas por lo que respecta a la red básica, la red básica ampliada y la red global que deben desarrollarse, a fin de cumplir el presente Reglamento a más tardar en las fechas especificadas en el artículo 6, apartado 1, salvo que se disponga otra cosa en el presente Reglamento.»

20. En la página 25, en el artículo 11, apartado 2:

- donde dice:* «2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen los corredores europeos de transporte que deban desarrollarse para cumplir el presente Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2030 con respecto a aquellas de sus infraestructuras que formen parte de la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 con respecto a las que formen parte de la red básica ampliada, salvo que se especifique otra cosa en el presente Reglamento.»
- debe decir:* «2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas por lo que respecta a los corredores europeos de transporte que deben desarrollarse, a fin de cumplir el presente Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2030 con respecto a aquellas de sus infraestructuras que formen parte de la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 con respecto a las que formen parte de la red básica ampliada, salvo que se disponga otra cosa en el presente Reglamento.»

21. En la página 26, en el artículo 12, apartado 2, parte introductoria:

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

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

22. En la página 26, en el artículo 13, letras a), b) y g):

donde dice: «a) el desarrollo de una red de transporte ferroviario de mercancías de alto rendimiento, fluida y plenamente interoperable en toda la Unión;

b) el desarrollo de una red de pasajeros interoperable ferroviaria de alto rendimiento, en particular de alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;

[...]

g) la implantación de la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos sin emisiones y de bajas emisiones, y de buques y aeronaves que utilicen combustibles que contribuyan a la reducción de las emisiones del transporte y a una mayor seguridad energética;»,

debe decir: «a) el desarrollo de una red de transporte ferroviario de mercancías de altas prestaciones, fluida y plenamente interoperable en toda la Unión;

b) el desarrollo de una red de pasajeros interoperable ferroviaria de altas prestaciones, incluida la alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;

[...]

g) la implantación de la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos de emisión cero y de baja emisión, y de buques y aeronaves que utilicen combustibles que contribuyan a la reducción de las emisiones del transporte y a una mayor seguridad energética;».

23. En la página 28, en el artículo 15, apartado 2, letra a):

donde dice: «a) estén totalmente electrificadas por lo que se refiere a las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, por lo que se refiere a los apartaderos;»,

debe decir: «a) estén totalmente electrificadas por lo que se refiere a las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para la operación de trenes eléctricos, por lo que se refiere a los apartaderos;».

24. En la página 28, en el artículo 15, apartado 2, letra c):

donde dice: «c) permitan, sin permiso especial, el funcionamiento de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se considerará cumplido si, en las líneas de doble vía, puede asignarse cada día, en promedio, un surco ferroviario como mínimo por hora y por dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m, en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite.».

debe decir: «c) permitan, sin permiso especial, la operación de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se considerará cumplido si, en las líneas de doble vía, puede asignarse, de media diaria, al menos un surco ferroviario cada hora y por sentido a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m, en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite.».

25. En la página 28, en el artículo 15, apartado 3, párrafo primero, letras a) y b):

donde dice: «a) conecten una terminal multimodal de transporte de mercancías o un puerto marítimo o interior en su punto de cruce más cercano con la red básica de mercancías o la red básica de mercancías ampliada;

b) constituyan una línea de desvío de una línea que forme parte de la red básica de mercancías o de la red básica ampliada de mercancías, o»,

debe decir: «a) conecten una terminal multimodal de transporte de mercancías o un puerto marítimo o interior con su punto de cruce más cercano con la red básica de mercancías o la red básica de mercancías ampliada;

b) constituyan una línea de redireccionamiento de una línea que forme parte de la red básica de mercancías o de la red básica ampliada de mercancías, o».

26. En la página 28, en el artículo 15, apartados 4 y 5:

donde dice: «4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, las infraestructuras ferroviarias de la red global en las conexiones contempladas en el artículo 14, apartado 1, letra d), y que estén conectadas a líneas ferroviarias utilizadas para el transporte de mercancías a que se refiere el artículo 15, apartado 3, cumplan los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), b) y c), del presente artículo, a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra c), del presente artículo la Comisión haya concedido una exención de la aplicación del artículo 38, apartado 3, de conformidad con el artículo 38, apartado 4.

5. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red global, a partir del 31 de diciembre de 2040, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el apartado 2, letra a). Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el 18 de julio de 2024.»

debe decir: «4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, la infraestructura ferroviaria de la red global en las conexiones contempladas en el artículo 14, apartado 1, letra d), y que esté conectada a líneas ferroviarias utilizadas para el transporte de mercancías a que se refiere el artículo 15, apartado 3, cumpla los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), b) y c), del presente artículo, a menos que, con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 2, letra c), del presente artículo, la Comisión haya concedido, de conformidad con el artículo 38, apartado 4, una exención para no aplicar el artículo 38, apartado 3.

5. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red global, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el apartado 2, letra a), a más tardar el 31 de diciembre de 2040. Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el 18 de julio de 2024.»

27. En la página 28, en el artículo 15, apartado 7, párrafo primero:

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

debe decir: «7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en los apartados 2 a 5 por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»

28. En la página 29, en el artículo 16, apartado 2, letra b):

donde dice: «b) permitan, sin permiso especial, el funcionamiento de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se satisface si se cumplen al menos las condiciones siguientes:

- i) en las líneas de doble vía, que pueda asignarse cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y por dirección y no menos de veinticuatro surcos ferroviarios a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite,
- ii) en las líneas de vía única, que pueda asignarse cada día, como mínimo, un surco ferroviario por cada tres horas y por dirección y no menos de doce surcos ferroviarios a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite, y»,

debe decir: «b) permitan, sin permiso especial, la operación de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se satisface si se cumplen al menos las condiciones siguientes:

- i) en las líneas de doble vía, que pueda asignarse al menos un surco ferroviario cada dos horas y por sentido, y no menos de veinticuatro surcos ferroviarios al día a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite,
- ii) en las líneas de vía única, que pueda asignarse al menos un surco ferroviario cada tres horas y por sentido, y no menos de doce surcos ferroviarios al día a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m en caso de que una empresa ferroviaria lo solicite, y».

29. En la página 29, en el artículo 16, apartado 3:

donde dice: «3. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada, a partir del 31 de diciembre de 2030, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el artículo 15, apartado 2, letra a). Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el 18 de julio de 2024.»

debe decir: «3. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada, en caso de construcción de una línea nueva, se cumpla el requisito establecido en el artículo 15, apartado 2, letra a), a más tardar el 31 de diciembre de 2030. Quedarán excluidos de esta obligación los proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado a más tardar el 18 de julio de 2024.»

30. En la página 30, en el artículo 16, apartado 8, párrafos primero y segundo:

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

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

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

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

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

- a) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito permita la operación ininterrumpida de trenes en el territorio del Estado miembro y en las líneas transfronterizas con cada Estado miembro vecino;
- b) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito tenga como destino, al menos, una terminal ferrocarril-carretera o una terminal multimodal de transporte de mercancías situada en un puerto marítimo que forme parte del corredor europeo de transporte en el territorio del Estado miembro, o que sea adyacente a dicho puerto, y
- c) que al menos una línea directa que cumpla dicho requisito tenga como destino, al menos, uno de esos puntos de partida o llegada, si uno o varios puntos de partida o llegada de un corredor están situados en el territorio de un Estado miembro.»

31. En la página 30, en el artículo 16, apartado 11, párrafo primero:

donde dice: «11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 10, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»,

debe decir: «11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 10, a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el presente artículo por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas, de un resultado negativo en un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de un impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente. En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.».

32. En la página 31, en el artículo 17, apartado 1, párrafo primero:

donde dice: «1. Los Estados miembros velarán por que toda nueva línea ferroviaria de la red básica y la red básica ampliada, incluidas las conexiones a las que se hace referencia en el artículo 14, apartado 1, letra d), prevea el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Se considerará que se cumple este requisito cuando los trenes con un ancho de vía de 1 435 mm puedan circular por las infraestructuras a más tardar el 31 de diciembre de 2030 para la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 para la red básica ampliada. A efectos del presente artículo, se entenderá por nueva línea ferroviaria toda línea cuyas obras de construcción no hayan empezado antes del 18 de julio de 2024.»,

debe decir: «1. Los Estados miembros velarán por que toda nueva línea ferroviaria de la red básica y la red básica ampliada, incluidas las conexiones a las que se hace referencia en el artículo 14, apartado 1, letra d), prevea el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm. Se considerará que se cumple este requisito cuando los trenes con un ancho de vía de 1 435 mm puedan circular por las infraestructuras a más tardar el 31 de diciembre de 2030 para la red básica, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 para la red básica ampliada. A efectos del presente artículo, se entenderá por nueva línea ferroviaria toda línea cuyas obras de construcción no hayan empezado a 18 de julio de 2024.».

33. En la página 32, en el artículo 17, apartado 5, párrafo primero, tercera frase:

donde dice: «En el caso de los tramos transfronterizos, las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»,

debe decir: «En el caso de los tramos transfronterizos, las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.».

34. En la página 33, en el artículo 18, apartado 6:

donde dice: «6. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, el ERTMS basado en las radiocomunicaciones esté implantado en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica, la red básica ampliada y la red global, cuando el Estado miembro de que se trate, en coordinación el administrador de la infraestructura y otras partes interesadas pertinentes, considere que esta dotación es necesaria.»,

debe decir: «6. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, el ERTMS basado en las radiocomunicaciones esté implantado en las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), de la red básica, la red básica ampliada y la red global, cuando el Estado miembro de que se trate, en coordinación con el administrador de la infraestructura y otras partes interesadas pertinentes, considere que esta dotación es necesaria.».

35. En la página 33, en el artículo 18, apartado 8, párrafo primero, cuarta frase:

donde dice: «En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»,

debe decir: «En el caso de los tramos transfronterizos, la solicitud de exención se coordinará con el Estado o Estados miembros vecinos. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.».

36. En la página 33, en el artículo 19, apartado 1:

donde dice: «1. El gobierno del transporte ferroviario hará todo lo posible por garantizar que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la calidad de los servicios prestados a las empresas ferroviarias y los requisitos técnicos y operativos para el uso de la infraestructura no impidan que el rendimiento operativo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en los corredores europeos de transporte cumpla los siguientes valores objetivo:»,

debe decir: «1. El gobierno del transporte ferroviario hará todo lo posible por garantizar que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la calidad de los servicios prestados a las empresas ferroviarias y los requisitos técnicos y operativos para el uso de la infraestructura no impidan que el rendimiento operativo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en los corredores europeos de transporte alcance los siguientes valores objetivo:».

37. En la página 34, en el artículo 19, apartado 2, letras a) y b):

donde dice:

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

debe decir:

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

38. En la página 34, en el artículo 20, parte introductoria y letras b), e), f), h) e i):

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

[...]

b) la mitigación de los efectos del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular mediante medidas relativas a las infraestructuras y al material rodante, incluidas pantallas de protección acústica;

[...]

e) con sujeción al análisis de coste-beneficio socioeconómico, el desarrollo de infraestructuras para los trenes cuya longitud oscile entre 740 m y 1 500 m y con 25,0 toneladas de carga por eje al construir y modernizar las líneas ferroviarias pertinentes para el tráfico de mercancías;

f) el desarrollo y la implantación de tecnologías innovadoras para el ferrocarril, basándose, en particular, en los trabajos de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, especialmente la conducción automática de trenes, la gestión avanzada del tráfico y la conectividad digital para los pasajeros basada en el ERTMS y los acoplamientos automáticos digitales, la conectividad basada en el 5G y por satélite y las unidades inerciales para las unidades de geolocalización del ERTMS;

[...]

- h) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como los trenes alimentados por hidrógeno o baterías, para los tramos exentos del requisito de electrificación;
- i) para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la elaboración de una norma para garantizar la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros cargados a una altura de treinta y tres centímetros, sin ningún requisito adicional de permiso especial de operación de servicios, y»,

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras ferroviarias, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:

- [...]
- b) la mitigación de los efectos del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular mediante medidas para el material rodante y para las infraestructuras, incluidas pantallas de protección acústica;
- [...]
- e) con sujeción a un análisis de coste-beneficio socioeconómico, el desarrollo de infraestructuras para trenes de longitud mayor a 740 m y hasta 1 500 m y con 25,0 toneladas de carga por eje al construir y modernizar las líneas ferroviarias pertinentes para el tráfico de mercancías;
- f) el desarrollo y la implantación de tecnologías innovadoras para el ferrocarril, basándose, en particular, en los trabajos de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, especialmente la operación automática de trenes, la gestión avanzada del tráfico y la conectividad digital para los pasajeros basada en el ERTMS y los acoplamientos automáticos digitales, la conectividad basada en el 5G y por satélite y las unidades inerciales para las unidades de geolocalización del ERTMS;
- [...]
- h) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como los trenes alimentados por hidrógeno o baterías para los tramos y rutas de acceso ferroviarias que estén exentos del requisito de electrificación;
- i) para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la elaboración de una norma para garantizar la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados de una altura de hasta cuatro metros cargados a una altura de treinta y tres centímetros, sin ningún requisito adicional de permiso especial de operación de servicios, y
- j) la implantación de la doble vía en tramos con cuellos de botella que adolezcan de barreras de capacidad.».

39. En la página 36, en el artículo 23, apartado 4, párrafo primero:

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

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

40. En la página 37, en el artículo 24, parte introductoria:

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

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de las vías navegables interiores, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:».

41. En la página 38, en el artículo 25, apartado 2, letra b):

donde dice: «b) acciones que aportan beneficios más amplios, que no están vinculadas a puertos específicos y que benefician de forma generalizada al Espacio Marítimo Europeo y a la industria marítima, como el apoyo a actividades que garantizan la navegabilidad durante todo el año (rompehielos), la facilitación de la transición hacia el transporte marítimo sostenible, la mejora de las sinergias entre transporte y energía, en particular mediante el fomento del papel de los puertos como centros de energía y la ayuda a la transición energética, así como sistemas de TIC para el transporte y estudios hidrográficos, y»,

debe decir: «b) acciones que aportan beneficios más amplios, que no están vinculadas a puertos específicos y que benefician de forma generalizada al Espacio Marítimo Europeo y a la industria marítima, como el apoyo a actividades que garantizan la navegabilidad durante todo el año (rompehielos), la facilitación de la transición hacia el transporte marítimo sostenible, la mejora de las sinergias entre transporte y energía, entre otras medidas mediante el fomento del papel de los puertos como centros de energía y la ayuda a la transición energética, así como sistemas de TIC para el transporte y estudios hidrográficos, y».

42. En la página 39, en el artículo 26, apartado 2, letra a):

donde dice: «a) los puertos marítimos de la red global con un volumen total anual de mercancía gestionada de más de 2 millones de toneladas estén conectados con las infraestructuras ferroviarias y viarias y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores; la cantidad de referencia de este volumen total será la última media trienal disponible, según las estadísticas publicadas por Eurostat;»,

debe decir: «a) los puertos marítimos de la red global con un volumen total anual de mercancías de más de 2 millones de toneladas estén conectados con las infraestructuras ferroviarias y viarias y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores; la cantidad de referencia de este volumen total será la última media trienal disponible, según las estadísticas publicadas por Eurostat;».

43. En la página 40, en el artículo 26, apartado 2, letra d):

donde dice: «d) los puertos marítimos de la red global conectados a vías navegables interiores estén equipados con una capacidad de carga para los buques de navegación interior.»,

debe decir: «d) los puertos marítimos de la red global conectados a vías navegables interiores estén equipados con capacidad de carga para los buques de navegación interior.».

44. En la página 41, en el artículo 28, parte introductoria:

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

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras marítimas y el Espacio Marítimo Europeo, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:».

45. En la página 41, en el artículo 28, letra k):

donde dice: «k) acciones encaminadas a aumentar el porcentaje de mercancías, también por lo que respecta a los enlaces de transporte marítimo de corta distancia, con transferencias del transporte por carretera y aéreo al transporte marítimo o por vías navegables interiores y al transporte ferroviario, con el fin de reducir los costes externos negativos, como las emisiones y la congestión, y»,

debe decir: «k) acciones encaminadas a aumentar la cuota de mercancías, también por lo que respecta a los enlaces de transporte marítimo de corta distancia, con transferencias del transporte por carretera y aéreo al transporte marítimo o por vías navegables interiores y al transporte ferroviario, con el fin de reducir los costes externos negativos, como las emisiones y la congestión, y».

46. En la página 42, en el artículo 29, apartado 1, letra e):

donde dice: «e) conexiones entre las terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos de la red transeuropea de transporte;»,

debe decir: «e) conexiones de las terminales de mercancías y plataformas logísticas a los demás modos de la red transeuropea de transporte;».

47. En la página 42, en el artículo 29, apartados 2 y 3:

donde dice: «2. Las carreteras a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), del presente artículo y se especifican en los mapas que figuran en el anexo I son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos y comunican con otros modos de transporte.

3. Entre los equipos asociados a las carreteras a que se refiere el apartado 1, letra b), podrán figurar en particular los de gestión del tráfico, información y orientación vial, cobro de peajes o tasas por utilización, seguridad, reducción del impacto negativo sobre el medio ambiente, repostaje o recarga de vehículos con sistemas alternativos de propulsión, y zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.».

debe decir: «2. Las carreteras a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), del presente artículo y especificadas en los mapas que figuran en el anexo I son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos, y están interconectadas con otros modos de transporte.

3. Entre los equipos asociados a las carreteras a que se refiere el apartado 1, letra b), podrán incluirse en particular los de gestión del tráfico, información y orientación vial, los de cobro de peajes o tasas por utilización, los de seguridad, los destinados a reducir los efectos negativos sobre el medio ambiente, los de repostaje o recarga de vehículos con sistemas alternativos de propulsión, y los destinados a zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.».

48. En la página 42, en el artículo 30, apartado 1, letra a):

donde dice: «a) la seguridad de las infraestructuras de transporte por carretera esté garantizada y supervisada y, llegado el caso, se mejore de conformidad con la Directiva 2008/96/CE;»,

debe decir: «a) la seguridad de las infraestructuras de transporte por carretera esté garantizada y supervisada y, cuando sea necesario, se mejore de conformidad con la Directiva 2008/96/CE;».

49. En la página 43, en el artículo 30, apartado 2, letra c):

donde dice: «c) que tenga instalados sistemas de pesaje en movimiento cada 300 km de media en la red del Estado miembro.».

debe decir: «c) que haya instalados sistemas de pesaje en movimiento cada 300 km de media en la red del Estado miembro.».

50. En las páginas 43 y 44, artículo 30, apartado 4, párrafo primero:

donde dice: «4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el apartado 2 con respecto a carreteras en las que la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o por motivos de limitaciones geográficas específicas o físicas de peso, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente, teniendo también en cuenta que las infraestructuras en cuestión están sujetas a evaluaciones de impacto, auditorías e inspecciones de seguridad vial y, en caso necesario, a medidas correctoras de conformidad con la Directiva 2008/96/CE. Las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda, que podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»

debe decir: «4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se concedan exenciones de los requisitos que se contemplan en el apartado 2 con respecto a carreteras en las que la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambos sentidos o por motivos de limitaciones geográficas específicas o limitaciones físicas significativas, de resultado negativo de un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o de impacto negativo considerable para el medio ambiente o la biodiversidad. Toda solicitud de este tipo se motivará mediante una justificación suficiente, teniendo también en cuenta que las infraestructuras en cuestión están sujetas a evaluaciones de impacto, auditorías e inspecciones de seguridad vial y, en caso necesario, a medidas correctoras de conformidad con la Directiva 2008/96/CE. Las solicitudes de exención se coordinarán con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda. Los Estados miembros vecinos podrán emitir un dictamen dirigido al Estado miembro que solicite la exención.»

51. En la página 44, en el artículo 31, apartado 2, letra b):

donde dice: «b) que las carreteras dispongan, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de calzadas distintas para los dos sentidos de circulación, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o por otros medios que garanticen un nivel de seguridad equivalente, y»,

debe decir: «b) que las carreteras dispongan, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de calzadas separadas para los dos sentidos de circulación, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o por otros medios que garanticen un nivel de seguridad equivalente, y».

52. En la página 45, en el artículo 31, apartado 6, párrafo primero:

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

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

53. En la página 45, en el artículo 32, parte introductoria:

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

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras viarias, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:».

54. En la página 46, en el artículo 33, apartado 1, letra b):

donde dice: «b) aeropuertos, incluidas las infraestructuras y los equipos necesarios para las operaciones de tierra y de transporte dentro de la zona aeroportuaria y los vertipuertos;»,

debe decir: «b) aeropuertos, incluidas las infraestructuras y los equipos necesarios para las operaciones en tierra y de transporte dentro de la zona aeroportuaria, y vertipuertos;».

55. En la página 46, en el artículo 34, apartado 1, letras a) y c):

donde dice: «a) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a doce millones estén conectados a la red ferroviaria transeuropea, incluida la red ferroviaria de alta velocidad cuando sea posible, al objeto de ofrecer servicios de larga distancia a más tardar el 31 de diciembre de 2040, a menos que existan limitaciones geográficas o físicas de peso que impidan tal conexión;

[...]

c) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;»,

debe decir: «a) los aeropuertos de la red transeuropea de transporte con un volumen anual total de tráfico de pasajeros superior a doce millones de pasajeros estén conectados a la red ferroviaria transeuropea, incluida la red ferroviaria de alta velocidad cuando sea posible, permitiendo así servicios de larga distancia a más tardar el 31 de diciembre de 2040, a menos que existan limitaciones geográficas o limitaciones físicas significativas que impidan tales conexiones;

[...]

c) cualquier aeropuerto de la red transeuropea de transporte ofrezca al menos una terminal abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;».

56. En la página 47, en el artículo 35, parte introductoria:

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

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte aéreo, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:».

57. En la página 49, en el artículo 37, letra a):

donde dice: «a) infraestructuras que interconecten los diferentes modos de transporte dentro de una zona terminal y sus inmediaciones;»,

debe decir: «a) infraestructuras que interconecten los diferentes modos de transporte dentro del área de una terminal y sus inmediaciones;».

58. En la página 50, en el artículo 38, apartado 1, letra c), inciso ii), y apartado 2:

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

«2. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que a más tardar el 31 de diciembre de 2030, aquellas terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el apartado 1 que estén conectadas a la red ferroviaria y que realicen transbordo vertical, tengan suficiente capacidad de transbordo y sean capaces de gestionar los siguientes tipos de unidades de carga intermodales móviles: contenedor, caja móvil o semirremolque.»

debe decir: «ii) la provisión de flujos de información dentro de la terminal y entre los modos de transporte en toda la cadena logística y la terminal con capacidad para intercambiar información con sistemas abiertos e interoperables.»

«2. Los Estados miembros harán todo lo posible para garantizar, de manera justa y no discriminatoria, que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, aquellas terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el apartado 1 que estén conectadas a la red ferroviaria y que realicen transbordo vertical, tengan suficiente capacidad de transbordo y sean capaces de gestionar los siguientes tipos de unidades de carga intermodales desplazables con grúa: contenedor, caja móvil o semirremolque.».

59. En la página 50, en el artículo 39, parte introductoria:

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

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte multimodal, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:».

60. En la página 52, en el artículo 42, parte introductoria y letra b), incisos i) y ii):

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

b) una interconexión fluida entre las infraestructuras de la red transeuropea de transporte y las infraestructuras de transporte regional y local sostenible, que podrá incluir:

i) para los pasajeros, la capacidad de acceder a la información, reservar, pagar sus viajes y recuperar sus billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal, a fin de permitir itinerarios optimizados para los vehículos con vistas a mejorar la gestión de los flujos de tráfico y la seguridad vial y a reducir la congestión y la contaminación atmosférica, y

ii) en el caso del transporte de mercancías, instalaciones logísticas urbanas que mejoren la consolidación de las entregas en las zonas urbanas, como los microcentros y los centros logísticos del ciclo, en particular los relacionados con las infraestructuras de transporte ferroviario y acuático;»,

debe decir: «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con nodos urbanos, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a lo siguiente:
[...]

b) una interconexión fluida entre las infraestructuras de la red transeuropea de transporte y las infraestructuras de transporte regional y local sostenible, que podrá incluir:

i) para los pasajeros, la capacidad de acceder a la información, reservar, pagar sus viajes y obtener sus billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal, a fin de permitir itinerarios optimizados para los vehículos con vistas a mejorar la gestión de los flujos de tráfico y la seguridad vial y a reducir la congestión y la contaminación atmosférica, y

ii) en el caso del transporte de mercancías, instalaciones logísticas urbanas que mejoren la consolidación de las entregas en las zonas urbanas, como los microcentros y los centros de ciclologística, en particular los relacionados con las infraestructuras de transporte ferroviario y acuático;»,

61. En la página 54, en el artículo 45, párrafo primero, letras d) y g):

donde dice: «d) apoyar la adopción y la implantación de nuevas tecnologías digitales, en particular promover el intercambio de datos y las infraestructuras de conectividad con una cobertura ininterrumpida en toda la red para garantizar el máximo nivel y rendimiento de la infraestructura digital y alcanzar niveles superiores de automatización, haciendo particular hincapié en el sector ferroviario;
[...]

- g) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y comprensible relativa a las interconexiones, a la interoperabilidad y a la multimodalidad y acerca de los efectos para el medio ambiente de sus elecciones en materia de transporte;»,

debe decir: «d) apoyar la adopción y la implantación de nuevas tecnologías digitales, en particular promover el intercambio de datos y las infraestructuras de conectividad con una cobertura ininterrumpida en toda la red para garantizar el máximo nivel y rendimiento de la infraestructura digital y alcanzar niveles superiores de automatización, con especial atención al sector ferroviario;

[...]

- g) promover modos eficientes de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y comprensible relativa a las interconexiones, a la interoperabilidad y a la multimodalidad y acerca del impacto en el medio ambiente de sus elecciones en materia de transporte;».

62. En la página 55, en el artículo 45, párrafo segundo, parte introductoria:

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

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

debe decir: «A efectos del párrafo primero, letra c), la infraestructura de transporte correspondiente podrá:

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

63. En la página 56, en el artículo 47, apartado 2, parte introductoria, y apartado 4:

donde dice: «2. Para determinar si la participación o la contribución de una empresa de un tercer país en un proyecto de interés común puede afectar a infraestructuras críticas por motivos de seguridad o de orden público, los Estados miembros podrán considerar sus posibles efectos en, entre otras cosas: [...]

4. El presente artículo no se aplicará a la participación o contribución en un proyecto de interés común de una persona física, en particular de aquella que preste servicios en una empresa de un tercer país durante un período de tiempo determinado para otra persona y bajo su dirección, a cambio de los cuales reciba una remuneración.».

debe decir: «2. Para determinar si la participación o la contribución de una empresa de un tercer país en un proyecto de interés común puede afectar a infraestructuras por motivos de seguridad o de orden público, los Estados miembros podrán considerar sus posibles efectos en, entre otras cosas:

[...]

4. El presente artículo no se aplicará a la participación o contribución en un proyecto de interés común de una persona física, incluida una persona física que preste servicios en una empresa de un tercer país durante un período de tiempo determinado para otra persona y bajo su dirección, a cambio de los cuales dicha persona física reciba una remuneración.».

64. En la página 56, en el artículo 49, letra a):

donde dice: «a) que las infraestructuras de la red transeuropea de transporte se mantengan de manera tal que ofrezcan, durante su vida útil, un elevado nivel de servicio y seguridad adaptado al flujo de tráfico, y que se tengan en cuenta en la fase de planificación, construcción o mejora las necesidades de mantenimiento preventivo, la mejora de su resiliencia y los costes estimados a lo largo de la vida útil de las infraestructuras;»,

debe decir: «a) que las infraestructuras de la red transeuropea de transporte se mantengan de manera tal que ofrezcan, durante su vida útil, un elevado nivel de servicio y seguridad adaptado al flujo de tráfico, y que se tengan en cuenta, en la fase de planificación de la construcción o mejora, las necesidades de mantenimiento preventivo, la mejora de su resiliencia y los costes estimados a lo largo de la vida útil de las infraestructuras;».

65. En la página 57, en el artículo 50, letra a):

donde dice: «a) las personas en situaciones de pobreza de transporte o vulnerabilidad, en particular las personas con discapacidad o movilidad reducida, y»,

debe decir: «a) las personas en situaciones de pobreza de transporte o vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida, y».

66. En la página 57, en el artículo 51, apartado 1:

donde dice: «1. Los corredores europeos de transporte son un instrumento para facilitar la implantación coordinada de las partes de la red básica y de la red ampliada de la red transeuropea de transporte y tienen por objeto, en particular, mejorar los enlaces transfronterizos, completar los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella dentro de la Unión y, cuando proceda, mejorar las conexiones con la red transeuropea de transporte de los países vecinos.».

debe decir: «1. Los corredores europeos de transporte son un instrumento para facilitar la implantación coordinada de las partes de la red básica y de la red básica ampliada de la red transeuropea de transporte y tienen por objeto, en particular, mejorar los enlaces transfronterizos, completar los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella dentro de la Unión y, cuando proceda, mejorar las conexiones con la red transeuropea de transporte de los países vecinos.».

67. En la página 57, en el artículo 51, apartado 2, letra d):

donde dice: «d) el apoyo al desarrollo coordinado e integrado y la implantación de soluciones innovadoras para la digitalización y la interoperabilidad del transporte, y»,

debe decir: «d) el apoyo al desarrollo y la implantación coordinados e integrados de soluciones innovadoras para la digitalización y la interoperabilidad del transporte, y».

68. En la página 58, en el artículo 52, apartado 2, tercera frase:

donde dice: «El mandato del coordinador europeo se referirá a la implantación de un corredor único o de una prioridad horizontal.».

debe decir: «El mandato del coordinador europeo se referirá a la implantación de un único corredor o de una única prioridad horizontal.».

69. En la página 58, en el artículo 52, apartado 5, letras b) y d):

donde dice: «b) elaborar un plan de trabajo junto con los Estados miembros afectados y, cuando proceda, en consulta con los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, supervisar su ejecución de conformidad con el artículo 54;

[...]

d) informar a los Estados miembros, a los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, al Parlamento Europeo y a la Comisión y, si procede, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor europeo de transporte o prioridad horizontal sobre toda dificultad encontrada, en particular cuando suponga un obstáculo para el desarrollo de un corredor o una prioridad horizontal, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas, y»,

- debe decir:* «b) elaborar un plan de trabajo junto con los Estados miembros afectados y, cuando corresponda, en consulta con los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, y supervisar su ejecución de conformidad con el artículo 54;
- [...]
- d) informar a los Estados miembros, a los países vecinos que formen parte de los corredores europeos de transporte, al Parlamento Europeo y a la Comisión y, según corresponda, a otras entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor europeo de transporte o prioridad horizontal sobre toda dificultad encontrada y, en particular cuando el desarrollo de un corredor o una prioridad horizontal se vea obstaculizado, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas, y».

70. En la página 58, en el artículo 52, apartado 6, parte introductoria:

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

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

71. En la página 58, en el artículo 52, apartado 7, letra a):

donde dice: «a) cooperar estrechamente con los Estados miembros en cuestión para contribuir a determinar las prioridades y las necesidades de inversión para las líneas de transporte ferroviario de viajeros de los corredores europeos de transporte, y»,

debe decir: «a) cooperar estrechamente con los Estados miembros en cuestión para ayudar a determinar las prioridades y las necesidades de inversión para las líneas de transporte ferroviario de viajeros de los corredores europeos de transporte, y».

72. En la página 60, en el artículo 53, apartado 6:

donde dice: «6. Los Estados miembros afectados cooperarán con el coordinador europeo, participarán en el foro del corredor y en el foro consultivo de la prioridad horizontal y facilitarán al coordinador europeo la información necesaria para llevar a cabo las tareas establecidas en el presente artículo, en particular la información sobre el desarrollo de los corredores en los planes y programas nacionales pertinentes que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte.».

debe decir: «6. Los Estados miembros afectados cooperarán con el coordinador europeo, participarán en el foro del corredor y en el foro consultivo de la prioridad horizontal y facilitarán al coordinador europeo la información necesaria para llevar a cabo las tareas establecidas en el presente artículo, incluida la información sobre el desarrollo de corredores en los planes y programas nacionales pertinentes que contribuyan al desarrollo de la red transeuropea de transporte.».

73. En la página 60, en el artículo 54, apartado 2, párrafo primero, segunda frase:

donde dice: «El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros afectados.».

debe decir: «El plan de trabajo de cada corredor europeo de transporte será aprobado por los Estados miembros afectados.».

74. En la página 61, en el artículo 54, apartado 3, letra g):

donde dice: «g) los resultados de la supervisión del funcionamiento del tráfico de mercancías por ferrocarril realizado por el gobierno del transporte ferroviario de mercancías de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y la lista de objetivos, metas y medidas de los corredores definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, como medio para cumplir las prioridades operativas del artículo 19 del presente Reglamento;».

debe decir: «g) los resultados de la supervisión del funcionamiento del tráfico de mercancías por ferrocarril realizado por el gobierno del transporte ferroviario de mercancías de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y la lista de objetivos, metas y medidas del corredor definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, como medio para cumplir las prioridades operativas del artículo 19 del presente Reglamento;».

75. En las páginas 62 y 63, en el artículo 55, apartado 1, párrafo primero, primera frase, y apartado 2, párrafo primero, primera frase:

donde dice: «1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, la Comisión, previa aprobación de los Estados miembros interesados de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, adoptará actos de ejecución para la ejecución de cada corredor europeo de transporte que cubra sus principales tramos transfronterizos, así como un número limitado de otros [...]».

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, y a expensas de la aprobación de los Estados miembros afectados, de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la implantación de tramos transfronterizos o para la aplicación de las prioridades horizontales.».

debe decir: «1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, y a condición de que lo aprueben los Estados miembros afectados de conformidad con el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión adoptará actos de ejecución para la ejecución de cada corredor europeo de transporte que cubra sus principales tramos transfronterizos, así como un número limitado de otros [...]».

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, y a condición de que lo aprueben los Estados miembros afectados de conformidad con el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la implantación de tramos transfronterizos o para la aplicación de las prioridades horizontales.».

76. En la página 62, en el artículo 56, apartado 2:

donde dice: «2. El coordinador europeo también podrá cooperar con organizaciones internacionales para realizar actividades relacionadas con los corredores europeos de transporte o con la prioridad horizontal que se extiendan a países vecinos que sean miembros de dichas organizaciones internacionales.».

debe decir: «2. El coordinador europeo también podrá cooperar con organizaciones internacionales, cuando realice actividades relacionadas con los corredores europeos de transporte o con la prioridad horizontal que se extiendan a países vecinos que sean miembros de dichas organizaciones internacionales.».

77. En la página 62, en el artículo 57, apartado 1:

donde dice: «1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera periódica, completa y transparente sobre los avances registrados en la finalización de la red transeuropea de transporte mediante la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad.».

debe decir: «1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera periódica, completa y transparente sobre los avances realizados en la finalización de la red transeuropea de transporte mediante la ejecución de proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esa finalidad.».

78. En la página 63, en el artículo 57, apartado 6, párrafo primero, primera frase:

donde dice: «6. La Comisión velará por que el sistema TENtec sea público y fácilmente accesible, lo que permitirá un intercambio automatizado de datos con los sistemas nacionales y otras aplicaciones y fuentes de datos pertinentes de la Unión.».

debe decir: «6. La Comisión velará por que el sistema TENtec sea público y fácilmente accesible, y que permita un intercambio automatizado de datos con los sistemas nacionales y otras aplicaciones y fuentes de datos pertinentes de la Unión.».

79. En las páginas 63 y 64, artículo 58, apartado 1:

- donde dice:* «1. Con sujeción a la aprobación del Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 172, apartado segundo, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 62 del presente Reglamento por los que se modifiquen sus anexos I y II, a fin de:
- a) tener en cuenta las modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en el artículo 21, apartado 3, letra a), el artículo 25, apartado 4, letras a) y b), y el artículo 33, apartado 2, y de los umbrales cuantitativos y requisitos cualitativos establecidos en el artículo 25, apartado 4, letra c); a este respecto, la Comisión:
 - i) incluirá en la red global los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la última media trienal de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente, y
 - ii) excluirá de la red global los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85 % del umbral pertinente, excepto en el caso de los puertos marítimos incluidos en la red global para los que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 25, apartado 4, letras d) o e), o a petición del Estado miembro afectado;
 - b) incluirá en la red global los puertos interiores, puertos marítimos y aeropuertos de la red global o básica, a petición del Estado miembro afectado, cuando estas infraestructuras hayan adquirido un valor añadido europeo adicional debido a su importancia geoestratégica para la Unión y cuando se demuestre que se cumplen los requisitos de la sección pertinente del capítulo III o, alternativamente, cuando se acredite razonablemente que los plazos pertinentes para el cumplimiento de dichos requisitos se respetarán;
 - c) incluirá los nodos urbanos en la red transeuropea de transporte, si se demuestra que cumplen los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2;
 - d) excluirá los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte si se demuestra que han dejado de cumplir los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado;
 - e) excluirá de la red transeuropea de transporte los nodos urbanos que cumplan los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado, en casos excepcionales y debidamente justificados, con el acuerdo de las autoridades pertinentes del nodo urbano de que se trate;
 - f) incluirá en la red transeuropea de transporte las terminales ferrocarril-carretera y las terminales situadas en las vías navegables interiores determinadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 36, apartado 5, excluirá las terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte a petición del Estado miembro afectado, o excluirá las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letras a), b) y c), a petición de los Estados miembros afectados, o
 - g) adaptará, sobre la base de la información facilitada por el Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 57, apartado 1, los mapas de las infraestructuras viarias, ferroviarias y de las vías navegables interiores de manera estrictamente limitada, a fin de reflejar los progresos realizados en la finalización de la red; al adaptar esos mapas, la Comisión no realizará ningún cambio de trazado distinto de lo permitido por la decisión de autorización del proyecto pertinente.

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

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

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

- debe decir:* «1. A condición de que lo apruebe el Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 62 del presente Reglamento para modificar sus anexos I y II, a fin de:

- a) tener en cuenta las modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en el artículo 21, apartado 3, letra a), el artículo 25, apartado 4, letras a) y b), y el artículo 33, apartado 2, y de los umbrales cuantitativos y requisitos cualitativos establecidos en el artículo 25, apartado 4, letra c); a este respecto, la Comisión:
 - i) incluirá en la red global puertos interiores, puertos marítimos y aeropuertos, si se demuestra que la última media trienal de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente, y
 - ii) excluirá de la red global puertos marítimos y aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85 % del umbral pertinente excepto en el caso de los puertos marítimos incluidos en la red global para los que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 25, apartado 4, letras d) o e), o a petición del Estado miembro afectado;
- b) incluir en la red global o básica puertos interiores, puertos marítimos y aeropuertos, a petición del Estado miembro afectado, cuando estas infraestructuras hayan adquirido un valor añadido europeo adicional debido a su importancia geoestratégica para la Unión y cuando se demuestre que se cumplen los requisitos de la sección pertinente del capítulo III o, alternatively, cuando se acredite razonablemente que los plazos pertinentes para el cumplimiento de dichos requisitos se respetarán;
- c) incluir nodos urbanos en la red transeuropea de transporte, si se demuestra que cumplen los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2;
- d) excluir nodos urbanos de la red transeuropea de transporte si se demuestra que han dejado de cumplir los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado;
- e) excluir de la red transeuropea de transporte nodos urbanos que cumplan los requisitos previstos en el artículo 40, apartado 2, a petición del Estado miembro afectado, en casos excepcionales y debidamente justificados, con el acuerdo de las autoridades competentes del nodo urbano de que se trate;
- f) incluir en la red transeuropea de transporte terminales ferrocarril-carretera y terminales situadas en vías navegables interiores determinadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 36, apartado 5, excluir terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte a petición del Estado miembro afectado o excluir terminales multimodales de transporte de mercancías de las referidas en el artículo 36, apartado 1, letras a), b) y c), a petición de los Estados miembros afectados, o
- g) adaptar, sobre la base de la información facilitada por el Estado miembro afectado de conformidad con el artículo 57, apartado 1, los mapas de las infraestructuras viarias, ferroviarias y de las vías navegables interiores de manera estrictamente limitada, a fin de reflejar los progresos realizados en la finalización de la red; durante la adaptación de esos mapas, la Comisión no realizará ninguna adaptación de trazado más allá de lo permitido por la correspondiente decisión de autorización del proyecto.

Las adaptaciones a que se refiere el párrafo primero, letra a), 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, pero se excluirán los años afectados por sucesos imprevistos que hayan provocado descensos significativos de los flujos de tráfico.

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

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

80. En la página 66, en el artículo 63, apartado 2, párrafo segundo, y apartado 3:

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

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

debe decir: «La evaluación también tendrá en cuenta las repercusiones de la evolución de los patrones de tráfico y el desarrollo pertinente de los planes de inversión en infraestructuras.»

«3. Durante la ejecución de dicha revisión, la Comisión evaluará si es probable que la red básica ampliada y la red global tal como dispone el presente Reglamento vayan a cumplir con los capítulos II, III y IV en los plazos que finalizan el 31 de diciembre de 2040 y el 31 de diciembre de 2050, según corresponda, teniendo en cuenta asimismo la situación económica y presupuestaria de la Unión y de cada uno de los Estados miembros. La Comisión evaluará también, en consulta con los Estados miembros, si deben modificarse la red básica ampliada y la red global para tener en cuenta la evolución de los flujos del transporte y la planificación nacional de las inversiones.»

81. En la página 67, en el artículo 64, apartado 3:

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

debe decir: «3. Sin perjuicio del procedimiento establecido en el artículo 258 del TFUE y del artículo 8, apartado 5, del presente Reglamento, la Comisión, tras examinar las razones aducidas por el Estado o Estados miembros afectados de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, en caso de que el retraso importante en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, de la red básica ampliada o de la red global sea imputable al Estado o Estados miembros sin justificación adecuada, podrá ofrecer a los Estados miembros afectados recomendaciones con el fin de eliminar ese retraso e impedir o reducir nuevos retrasos.»

82. En la página 67, en el artículo 65, párrafos primero y segundo:

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

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

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

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

83. En la página 71, en el artículo 67, punto 7 [sustitución del artículo 9, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 913/2010]:

donde dice: «3. El consejo de administración llevará a cabo y actualizará periódicamente un estudio del mercado de transporte que verse sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías y abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros. En el estudio se examinarán también, en caso de ser necesario, los costes y beneficios socioeconómicos que se deriven del desarrollo del corredor de mercancías.»

debe decir: «3. El consejo de administración llevará a cabo y actualizará periódicamente un estudio del mercado de transporte relativo a los cambios observados y previstos en el tráfico en el corredor de mercancías, que abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros. En el estudio se examinarán también, en caso de ser necesario, los costes y beneficios socioeconómicos que se deriven del desarrollo del corredor de mercancías.»

84. En la página 71, en el artículo 67, punto 7 [sustitución del artículo 9, apartados 4 y 5, del Reglamento (UE) n.º 913/2010]:

donde dice: «4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales, en particular el análisis prospectivo y de mercado de las terminales multimodales de transporte de mercancías, así como los planes de acción de los Estados miembros del corredor de mercancías a que se refiere el artículo 36, apartados 3 y 4, del Reglamento (UE) 2024/1679.

5. Si ha lugar, el consejo de administración adoptará medidas para cooperar con las administraciones regionales o locales en relación con el plan de implantación.”.»,

debe decir: «4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales, incluido el análisis prospectivo y de mercado de las terminales multimodales de transporte de mercancías, así como los planes de acción de los Estados miembros del corredor de mercancías a que se refiere el artículo 36, apartados 3 y 4, del Reglamento (UE) 2024/1679.

5. Según convenga, el consejo de administración adoptará medidas para cooperar con las administraciones regionales o locales, o ambas, en relación con el plan de implantación.”.»,

85. En la página 72, en el artículo 67, punto 10, letra e) [sustitución del artículo 14, apartado 10, del Reglamento (UE) n.º 913/2010]:

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

debe decir: «10. En los apartados 4 y 9 del presente artículo, las referencias a los administradores de infraestructuras incluirán, cuando corresponda, a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE.”.»,

86. En la página 73, en el artículo 67, punto 15, letra b) [sustitución del artículo 20, apartado 6, del Reglamento (UE) n.º 913/2010]:

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

debe decir: «6. Cualquier representante asociado de administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2012/34/UE que participe en el procedimiento garantizará que se proporcione sin demora toda la información necesaria para la tramitación de la reclamación o la investigación mencionadas en el apartado 3 del presente artículo y solicitada por el organismo regulador del Estado miembro en que esté situado el representante que participe en el procedimiento. Dicho organismo regulador estará habilitado para trasladar a los organismos reguladores mencionados en el apartado 3 del presente artículo dicha información relativa a la franja ferroviaria internacional de que se trate.”.»,

87. En la página 74, en el artículo 67, punto 17 [sustitución del artículo 23, párrafo único, del Reglamento (UE) n.º 913/2010]:

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

debe decir: «La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento. Presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, por primera vez el 10 de noviembre de 2015 a más tardar y posteriormente cada cuatro años.”.»,

88. En la página 127, en el anexo II, segunda columna:

donde dice: «Flörsheim am Rhein»,

debe decir: «Flörsheim am Main».

89. En la página 149, en el anexo II, fila correspondiente a Cremona, columna «TERMINALES FERROCARRIL-CARRETERA / TERMINALES A LO LARGO DE LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES»:

donde dice: «Global (PBL), Global (Piadena)»,
debe decir: «Global (PLB), Global (Piadena)».

90. En la página 151, en el anexo II, fila correspondiente a Novara, columna «TERMINALES FERROCARRIL-CARRETERA / TERMINALES A LO LARGO DE LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES»:

donde dice: «Básica (Novara-Agonate)»,
debe decir: «Básica (Novara-Agognate)».

91. En la página 162, en el anexo II, fila correspondiente a Braga, se suprime el texto contenido en la celda correspondiente de la columna «TERMINALES FERROCARRIL-CARRETERA / TERMINALES A LO LARGO DE LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES».

92. En la página 163, en el anexo II, fila correspondiente al Área Metropolitana de Oporto:

donde dice:

	Área Metropolitana de Oporto	X	Básica (Sá Carneiro)	Básica (Leixoes)	Básica	Básica (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
--	------------------------------	---	----------------------	------------------	--------	--

debe decir:

	Área Metropolitana de Oporto	X	Básica (Sá Carneiro)	Básica (Leixões)	Básica	Básica (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)
--	------------------------------	---	----------------------	------------------	--------	--

93. En la página 163, en el anexo II, fila correspondiente a Vila Nova de Famalicão, celda correspondiente a la columna «TERMINALES FERROCARRIL-CARRETERA / TERMINALES A LO LARGO DE LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES», se inserta el texto siguiente:

«Global (Lousado)».

94. En la página 164, en el anexo II, segunda columna:

donde dice: «Cernavoda»,
debe decir: «Cernavodă».

95. En la página 165, en el anexo II, segunda columna:

donde dice: «Oltența»,
debe decir: «Oltenița».

96. En la página 165, en el anexo II, segunda columna:

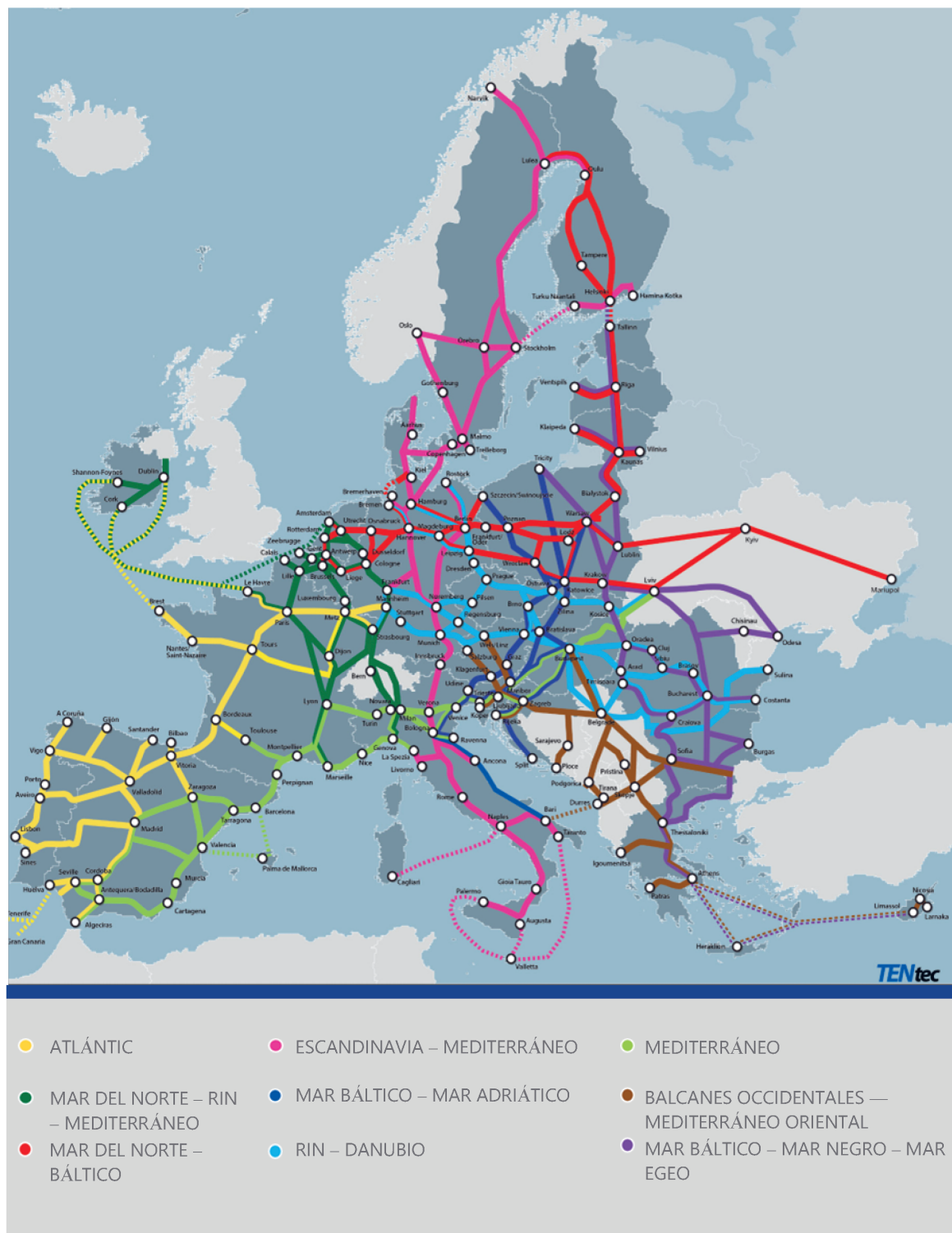
donde dice: «Piatra Neamt»,
debe decir: «Piatra Neamț».

97. En la página 172, en el anexo III, mapa global de los corredores europeos de transporte:

donde dice:



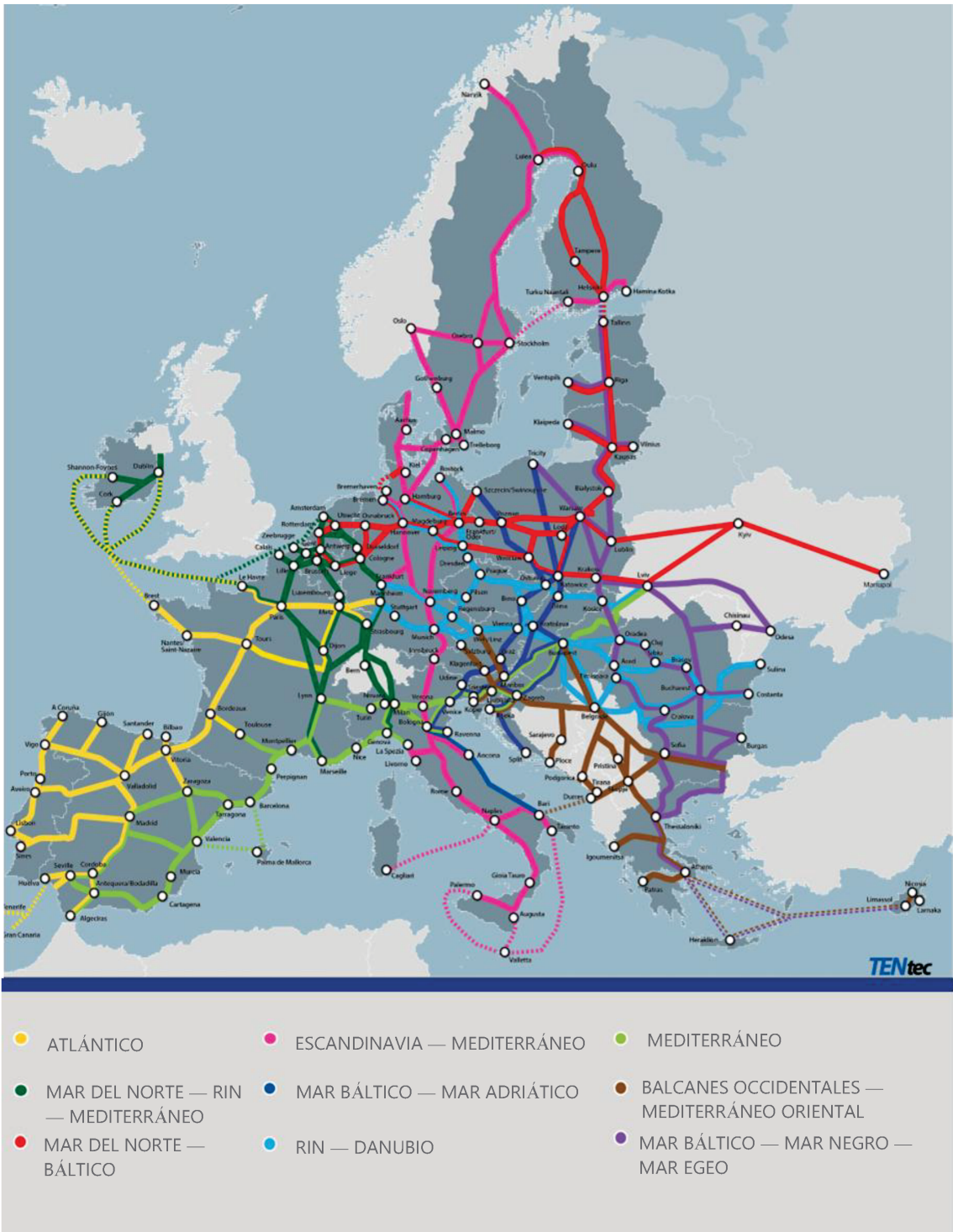
Mapa global de los corredores europeos de transporte



debe decir:



Mapa global de los corredores europeos de transporte



Las partes del mapa que muestran el trazado de los corredores en terceros países son indicativas.

Las partes del mapa que muestran el trazado de los corredores en terceros países son indicativas.

98. En las páginas 173, 174, 178 a 186, y 190 a 201, anexo III, pie de la correspondiente imagen:

donde dice: «Las partes del mapa que muestran el trazado de los corredores en terceros países»,

debe decir: «Las partes del mapa que muestran el trazado de los corredores en terceros países son indicativas.».
