

I

(Actos legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN N° 661/2010/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 7 de julio de 2010

sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

(refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽³⁾, ha sido modificada en diversas ocasiones ⁽⁴⁾ de forma sustancial. Con motivo de la introducción de nuevas modificaciones, conviene, por razones de claridad, proceder a la refundición de dicha Decisión.

(2) El establecimiento y el desarrollo de redes transeuropeas contribuyen a la consecución de importantes objetivos de la Unión, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social.

(3) El establecimiento y el desarrollo, en todo el territorio de la Unión, de redes transeuropeas en el sector de los transportes tienen también como objetivos específicos garantizar la movilidad duradera de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles e integrar todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus respectivas ventajas comparativas. La creación de empleo es una de las consecuencias posibles de la red transeuropea.

(4) El aumento del tráfico, sobre todo debido al porcentaje cada vez mayor de vehículos pesados de transporte de mercancías, ha provocado una congestión y puntos de estrangulamiento cada vez más importantes en corredores de transporte internacionales. Para garantizar la movilidad internacional de las mercancías y los pasajeros, hacen falta medidas dirigidas a optimizar la capacidad de la red transeuropea.

(5) La navegación de corta distancia puede, entre otras cosas, contribuir a aligerar la circulación en las vías de transporte terrestre.

(6) La integración de las redes a nivel europeo sólo puede llevarse a cabo de manera progresiva, interconectando los modos de transporte para aprovechar mejor las ventajas inherentes a cada uno de ellos.

(7) Los puntos de interconexión, que incluyen puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, son una condición previa para la integración de los diferentes modos de transporte en una red multimodal.

⁽¹⁾ DO C 128 de 18.5.2010, p. 147.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 5 de mayo de 2010 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 24 de junio de 2010.

⁽³⁾ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ Véase el anexo IV.

- (8) Dado que la realización de los objetivos de la acción prevista y, en particular, la fijación de las grandes líneas de actuación y las prioridades en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, dada la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (9) Es necesario identificar los proyectos de interés común que responden a estos objetivos y se inscriben en el marco de las prioridades de la acción fijadas. Sólo deben tenerse en cuenta aquellos proyectos que presenten una viabilidad económica potencial.
- (10) Es preciso declarar de interés europeo proyectos prioritarios, concentrar en ellos la financiación de la Unión y establecer mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos.
- (11) De conformidad con el artículo 170 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la política en materia de redes transeuropeas ha de contribuir al refuerzo de la cohesión económica y social en el territorio de la Unión. Para lograr dicho objetivo se debe tratar de conseguir una mayor coherencia entre las orientaciones de la Unión en materia de redes transeuropeas de transporte y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a escala de la Unión.
- (12) Una evaluación a posteriori de los proyectos prioritarios debe facilitar revisiones futuras de las orientaciones y de la lista de proyectos prioritarios y debe contribuir a mejorar los métodos de evaluación a priori utilizados por los Estados miembros.
- (13) La autorización de determinados proyectos públicos que pueden tener una incidencia considerable en el medio ambiente sólo debe ser concedida previa evaluación de los principales efectos que dichos proyectos puedan tener en el medio ambiente, respetando la reglamentación de la Unión vigente.
- (14) Las exigencias de la protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y en la aplicación de la política de la Unión sobre redes transeuropeas, de conformidad con el artículo 11 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Ello implica el fomento con carácter prioritario de las infraestructuras de los modos de transporte menos dañinos para el medio ambiente, esto es, el transporte por ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y el transporte por vía navegable.
- (15) La evaluación medioambiental de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente ⁽¹⁾, debe llevarse a cabo en lo sucesivo para todos los planes y programas que den lugar a proyectos de interés común. La financiación de las infraestructuras del transporte debe asimismo estar supeditada a la conformidad con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el medio ambiente, y en particular con la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente ⁽²⁾, con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres ⁽³⁾, y con la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (versión codificada) ⁽⁴⁾.
- (16) Dentro del objetivo general de garantizar la movilidad sostenible de personas y mercancías, conviene crear mecanismos de apoyo al desarrollo de autopistas del mar entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial y mejorar el acceso a Estados y regiones periféricos o insulares. El establecimiento de estos mecanismos, apoyándose, por ejemplo, en procedimientos de licitación, debe ser transparente y orientado a las necesidades y entenderse sin perjuicio de las normas de la Unión en materia de competencia o de contratación pública.
- (17) Puede ser necesario reforzar la coordinación entre los Estados interesados en proyectos de un mismo eje para aumentar la rentabilidad de las inversiones y facilitar la sincronización y financiación de estas últimas.
- (18) Conviene que, cada dos años, la Comisión presente un informe sobre la aplicación de la presente Decisión y que, antes de 2010, elabore un informe sobre los progresos realizados en los proyectos prioritarios, proponiendo, si procede, modificar la lista de éstos.
- (19) Deben otorgarse competencias a un comité para, en particular, prestar ayuda a la Comisión cuando ésta proceda a la aplicación y al desarrollo de las orientaciones dispuestas en la presente Decisión.

⁽¹⁾ DO L 197 de 21.7.2001, p. 30.

⁽²⁾ DO L 175 de 5.7.1985, p. 40.

⁽³⁾ DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

⁽⁴⁾ DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.

(20) Por motivos de claridad, el anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE debe sustituirse por un nuevo anexo que contenga los mapas correspondientes al conjunto de los Estados miembros; con ello se garantizaría que los mapas que ya figuran en la mencionada Decisión, modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1791/2006 ⁽¹⁾, se completen con los que figuran en el Acta de adhesión de 2003. Además, la fecha objetivo para el plan es 2020 para todos los Estados miembros.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

SECCIÓN 1

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. La presente Decisión tiene por objeto establecer las orientaciones en cuanto a los objetivos, prioridades y grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la red transeuropea de transporte. Estas orientaciones determinan proyectos de interés común cuya ejecución debe contribuir al desarrollo de dicha red a escala de la Unión.

2. Las orientaciones contempladas en el apartado 1 constituyen un marco general de referencia destinado a incentivar las acciones de los Estados miembros y, en su caso, de la Unión, encaminadas a realizar proyectos de interés común que tengan por objeto garantizar la coherencia, interconexión e interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, así como el acceso a ésta. Dichas orientaciones pretenden asimismo facilitar la participación del sector privado.

3. Los requisitos esenciales en materia de interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, telemática de los transportes y de los servicios asociados se definen de conformidad con los Tratados en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad ⁽²⁾ y fuera del marco de la presente Decisión.

Artículo 2

Objetivos

1. La red transeuropea de transporte se establecerá de aquí al año 2020, a escala de la Unión, integrando progresivamente redes de infraestructuras de transporte terrestre, marítimo y aéreo de conformidad con los esquemas que se describen en los mapas incluidos en el anexo I o con las especificaciones contempladas en el anexo II.

2. La red deberá:

a) en un espacio sin fronteras interiores, garantizar una movilidad sostenible de las personas y los bienes, en las mejores

condiciones sociales y de seguridad posibles, participando en la realización de los objetivos de la Unión, particularmente en materia de medio ambiente y de competencia, y con el propósito de contribuir a reforzar la cohesión económica y social;

b) ofrecer a los usuarios infraestructuras de calidad en las mejores condiciones económicas aceptables;

c) incluir todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas comparativas;

d) permitir una utilización óptima de las capacidades existentes;

e) ser, en la medida de lo posible, interoperable dentro de los modos de transporte y favorecer la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte;

f) ser, en la medida de lo posible, económicamente viable;

g) cubrir todo el territorio de los Estados miembros, facilitando el acceso en general, estableciendo enlaces entre las regiones insulares, enclavadas y periféricas y las regiones centrales, y conectando entre sí las grandes zonas urbanas y las regiones de la Unión sin puntos de estrangulamiento;

h) poder conectarse a las redes de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Cambio (AELC), de los países de Europa central y oriental y de los países mediterráneos, fomentando al mismo tiempo la interoperabilidad y el acceso a dichas redes, en la medida en que ello redunde en interés de la Unión.

Artículo 3

Composición de la red

1. La red transeuropea se compondrá de infraestructuras de transporte así como de sistemas de gestión del tráfico y de sistemas de localización y de navegación.

2. Las infraestructuras de transporte comprenderán redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, las autopistas del mar, los puertos de navegación marítima e interior, los aeropuertos y otros puntos de interconexión entre redes modales.

3. Los sistemas de gestión del tráfico y los sistemas de localización y de navegación comprenderán las instalaciones técnicas, informáticas y de telecomunicaciones necesarias para asegurar el funcionamiento armonioso de la red y la gestión eficaz del tráfico.

⁽¹⁾ DO L 363 de 20.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

*Artículo 4***Grandes líneas de acción**

Las grandes líneas de acción de la Unión se desarrollarán en los siguientes ámbitos:

- a) establecimiento y revisión de planes de red;
- b) identificación de proyectos de interés común;
- c) acondicionamiento de la red existente;
- d) fomento de la interoperabilidad de la red;
- e) combinación óptima de los modos de transporte, a través, igualmente, de la creación de centros de interconexión que deberían estar situados para la carga, en la medida de lo posible, fuera de los centros de las ciudades a fin de hacer posible un funcionamiento eficaz de la intermodalidad;
- f) búsqueda de la coherencia y la complementariedad de las intervenciones financieras, dentro del respeto de las normas aplicables a cada instrumento financiero;
- g) acciones de investigación y desarrollo;
- h) cooperación y celebración de acuerdos apropiados con países terceros afectados por el desarrollo de la red;
- i) incentivos a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales para que favorezcan los objetivos perseguidos por la Unión;
- j) fomento de la colaboración permanente entre las partes interesadas;
- k) todas las demás acciones que resulten necesarias para alcanzar los objetivos contemplados en el artículo 2, apartado 2.

*Artículo 5***Prioridades**

Teniendo en cuenta los objetivos enunciados en el apartado 2 del artículo 2 y las grandes líneas de acción establecidas en el artículo 4, las prioridades serán:

- a) la creación y el desarrollo de enlaces e interconexiones clave que permitan eliminar los puntos de estrangulamiento, acabar los tramos pendientes y completar los grandes ejes, especialmente sus secciones transfronterizas, franquear las barreras naturales y mejorar la interoperabilidad de los grandes ejes;
- b) la creación y el desarrollo de infraestructuras que fomenten la interconexión de las redes nacionales con el fin de facilitar el enlace de las regiones insulares o similares, así como de las

regiones enclavadas, periféricas y ultraperiféricas con las zonas centrales de la Unión, en particular para reducir los elevados costes de transporte de dichas zonas;

- c) las medidas necesarias para la realización gradual de una red ferroviaria interoperable que incluya, toda vez que sea factible, itinerarios adecuados para el transporte de mercancías;
- d) las medidas necesarias para favorecer la navegación de larga distancia, de corta distancia e interior;
- e) las medidas necesarias para integrar el ferrocarril y el transporte aéreo, especialmente mediante accesos ferroviarios a los aeropuertos, cuando convenga, y así como las infraestructuras e instalaciones necesarias;
- f) optimizar la capacidad y la eficacia de las infraestructuras existentes o de nueva creación, fomentar el transporte intermodal y mejorar la seguridad y fiabilidad de la red, mediante la creación y mejora de terminales intermodales y de sus infraestructuras de acceso, o mediante la implantación de sistemas inteligentes;
- g) la integración de la seguridad y de la dimensión medioambiental en el diseño y la realización de la red transeuropea de transporte;
- h) el desarrollo de una movilidad sostenible de personas y mercancías de conformidad con los objetivos de la Unión en relación con el desarrollo sostenible.

*Artículo 6***Redes de países terceros**

La promoción por parte de la Unión de proyectos de interés común y la interconexión e interoperabilidad de las redes a fin de garantizar la coherencia de las redes de países terceros con la red transeuropea de transporte, se decidirá caso por caso y siguiendo los correspondientes procedimientos de los Tratados.

*Artículo 7***Proyectos de interés común**

1. Los proyectos de interés común constituirán un objetivo común, cuya realización depende de su grado de madurez y de los recursos financieros disponibles, sin prejuzgar sobre el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

2. Respetando las normas de los Tratados, en particular por lo que se refiere a las cuestiones de competencia, se considerará de interés común todo proyecto que:

- a) persiga los objetivos enunciados en el apartado 2 del artículo 2;
- b) concierna a la red a que se refiere el apartado 1 del artículo 3;

c) se inscriba en las prioridades enumeradas en el artículo 5; y

d) presente una viabilidad económica potencial, habida cuenta de los costes y beneficios socioeconómicos.

3. Todo proyecto deberá referirse a un componente de la red, tal como se describen en los artículos 9 a 18, y, en particular:

a) referirse a los enlaces determinados en los mapas que figuran en el anexo I, y/o

b) corresponder a las especificaciones del anexo II.

4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas que consideren necesarias en el marco de los principios establecidos en el apartado 2 del artículo 1.

Artículo 8

Protección del medio ambiente

1. En la planificación y realización de los proyectos, los Estados miembros deberán tener en cuenta la protección del medio ambiente mediante la realización, de conformidad con la Directiva 85/337/CEE, de evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de interés común que deban llevarse a cabo, y mediante la aplicación de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE.

A partir del 21 de julio de 2004, los Estados miembros realizarán una evaluación de impacto ambiental de los planes y programas previos a dichos proyectos, en particular si consideran nuevos itinerarios u otro desarrollo importante de la infraestructura nodal, de conformidad con la Directiva 2001/42/CE.

Los Estados miembros tendrán en cuenta los resultados de esta evaluación cuando preparen los planes y programas en cuestión, con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2001/42/CE.

2. Antes del 21 de julio de 2004, la Comisión definirá, de acuerdo con los Estados miembros, métodos adecuados para la realización de la evaluación medioambiental estratégica, con el objetivo de garantizar, entre otras cosas, la coordinación apropiada, evitando la duplicación de esfuerzos y logrando la simplificación y la aceleración de los procesos de planificación para los proyectos y corredores transfronterizos.

Los resultados de estos trabajos y de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos relativos a las redes transeuropeas realizados por los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2001/42/CE deberán ser tomados en consideración por la Comisión, si procede, en su informe sobre las orientaciones previsto en el artículo 22 de la presente Decisión y en las posibles propuestas legislativas correspondientes destinadas a revisar las orientaciones con arreglo a la misma disposición.

SECCIÓN 2

RED DE CARRETERAS

Artículo 9

Características

1. La red transeuropea de carreteras se compondrá de autopistas y de carreteras de alta calidad, ya existentes, nuevas o por acondicionar, que:

a) desempeñen un papel importante en el tráfico a larga distancia; o

b) permitan, en los ejes integrados en la red, la circunvalación de los principales nudos urbanos; o

c) garanticen la interconexión con otros modos de transporte; o

d) permitan unir las regiones enclavadas y periféricas con las regiones centrales de la Unión.

2. La red garantizará a los usuarios un nivel elevado, homogéneo y constante de servicios, comodidad y seguridad.

3. La red incluirá asimismo la infraestructura de gestión de la circulación, de información a los usuarios, de actuación en caso de incidentes y emergencias y de cobro electrónico de cánones, que se basará en la cooperación activa entre los sistemas de gestión de la circulación europeos, nacionales y regionales y los proveedores de servicios de información sobre viajes y circulación y de servicios de valor añadido, y garantizará la necesaria complementariedad con las aplicaciones cuya implantación se facilita con el programa de redes transeuropeas de telecomunicaciones.

SECCIÓN 3

RED FERROVIARIA

Artículo 10

Características

1. La red ferroviaria comprenderá la red ferroviaria de alta velocidad y la red ferroviaria convencional.

2. La red ferroviaria de alta velocidad que utilice tecnologías actuales o nuevas se compondrá de:

a) líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades generalmente de 250 kilómetros por hora o superiores;

b) líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora;

c) líneas especialmente acondicionadas o especialmente construidas para la alta velocidad y conectadas a la red ferroviaria de alta velocidad, que presentan características específicas debido a limitaciones topográficas o medioambientales, de relieve o de entorno urbano, a las cuales la velocidad debe adaptarse en el caso concreto.

Dicha red constará de las líneas indicadas en la sección 3 del anexo I. Los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a las líneas ferroviarias de alta velocidad que empleen la tecnología actual se definirán de conformidad con la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽¹⁾. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de todas las líneas de alta velocidad y de sus características técnicas antes de su apertura.

3. La red ferroviaria convencional constará de líneas para el transporte ferroviario convencional de pasajeros y mercancías, incluidos los tramos ferroviarios de la red transeuropea de transporte combinado a que se refiere el artículo 15, los enlaces de acceso a los puertos marítimos y de navegación interior de interés común y las terminales de carga accesibles a todos los operadores. Los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a la red ferroviaria convencional se definirán de conformidad con la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽²⁾.

4. La red ferroviaria comprenderá las infraestructuras y equipos necesarios para la integración de los servicios de transporte ferroviario y por carretera, y, cuando proceda, de los servicios de transporte marítimo y aéreo. En este sentido, se prestará particular atención a la interconexión de los aeropuertos regionales con la red.

5. La red ferroviaria cumplirá al menos una de las siguientes funciones:

- a) desempeñar un papel importante en el transporte de larga distancia de pasajeros;
- b) si procede, permitir la interconexión con los aeropuertos;
- c) permitir el acceso a las redes ferroviarias regionales y locales;
- d) facilitar el transporte de mercancías mediante la definición y desarrollo de grandes líneas dedicadas al transporte de mercancías o de líneas que den preferencia a los trenes de mercancías;
- e) desempeñar un papel importante en la explotación del transporte combinado;
- f) permitir la interconexión a través de puertos de interés común con el transporte marítimo de corta distancia y las vías de navegación interior.

6. La red ferroviaria ofrecerá a los usuarios un elevado nivel de calidad y seguridad, gracias a su continuidad y al desarrollo

progresivo de su interoperabilidad, en particular mediante la armonización técnica y el sistema armonizado de mando y control ERTMS recomendado para la red ferroviaria europea. Con este fin, la Comisión establecerá, en consulta con los Estados miembros, un plan de implantación coordinado con los planes nacionales.

SECCIÓN 4

RED DE VÍAS NAVEGABLES Y PUERTOS DE NAVEGACIÓN INTERIOR

Artículo 11

Características

1. La red transeuropea de vías navegables comprenderá ríos y canales, así como los distintos empalmes y ramificaciones que sirven de conexión entre éstos. Permitirá, en particular, la interconexión entre regiones industriales y aglomeraciones urbanas importantes y su enlace con los puertos.

2. Las características técnicas mínimas requeridas para las vías de la red serán las correspondientes al gálibo de la clase IV, que permite el paso de un buque o un convoy empujado de 80 a 85 m de eslora y 9,5 m de manga. En caso de que se modernice o se cree una vía navegable integrada en esta red, sus especificaciones técnicas deberán corresponder como mínimo a la clase IV y permitir alcanzar con posterioridad la clase Va o Vb, así como permitir el paso, en condiciones satisfactorias, de buques utilizados para el transporte combinado. El gálibo de la clase Va permite el paso de un buque o convoy empujado de 110 m de eslora y de 11,40 m de manga, mientras que la clase Vb permite el paso de un convoy empujado de 172 m a 185 m de eslora y 11,40 m de manga.

3. Los puertos de navegación interior, en particular como puntos de interconexión entre las vías navegables a que se refiere el apartado 2 y el artículo 15 y los otros modos de transporte, formarán parte de la red.

4. Estarán incluidos en la red los puertos de navegación interior:

- a) abiertos al tráfico comercial;
- b) ubicados en la red de vías navegables interiores de conformidad con el esquema de la sección 4 del anexo I;
- c) interconectados con otras rutas transeuropeas de transporte indicadas en el anexo I; y
- d) equipados con instalaciones de transbordo para el transporte intermodal o cuyo volumen de tráfico anual de flete sea igual o superior a 500 000 toneladas.

Los puertos de navegación interior contemplados en la letra d) figuran en el anexo I.

⁽¹⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

5. La red comprenderá asimismo la infraestructura de gestión del tráfico. Ésta incluirá, en particular, la creación de un sistema interoperable e inteligente de tráfico y transporte denominado «Servicio de Información Fluvial» cuya función consistirá en optimar la capacidad y la seguridad actuales de la red de vías navegables y mejorar su interoperabilidad con otros modos de transporte.

SECCIÓN 5

PUERTOS MARÍTIMOS

Artículo 12

Características

1. Los puertos marítimos permitirán el desarrollo del transporte marítimo y constituirán los puntos de acceso marítimo a las islas y los puntos de interconexión entre el transporte marítimo y los demás modos de transporte. Los puertos marítimos proporcionarán equipos y servicios a los operadores de transporte. Su infraestructura aportará una serie de servicios para el transporte de pasajeros y mercancías, incluidos servicios de transbordadores y de navegación de corta y larga distancia, incluida la navegación costera, tanto dentro de la Unión como entre ésta y terceros países.

2. Los puertos marítimos incluidos en la red transeuropea de transporte se ajustarán a una de las categorías A, B y C que se definen como sigue:

A: Puertos marítimos con una importancia internacional: puertos cuyo volumen de tráfico total anual sea igual o superior a 1,5 millones de toneladas de flete o a 200 000 pasajeros, que salvo casos excepcionales, están conectados con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte, desempeñando por tanto un papel importante en el transporte marítimo internacional.

B: Puertos marítimos con una importancia a nivel de la Unión, que no estén incluidos en la categoría A. Estos puertos tienen un volumen de tráfico total anual de 0,5 millones de toneladas de flete, como mínimo, o entre 100 000 y 199 999 pasajeros; están conectados, salvo casos excepcionales, con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte y equipados con instalaciones de transbordo necesarias para el transporte marítimo de corta distancia.

C: Puertos de acceso regional: puertos que no reúnan los criterios correspondientes a las categorías A y B, pero que están situados en regiones insulares, periféricas o ultraperiféricas y conectan por mar estas regiones entre sí y/o con las regiones centrales de la Unión.

Los puertos marítimos de la categoría A se representarán en los mapas indicativos que figuran en los esquemas de la sección 5 del anexo I, sobre la base de los datos portuarios más recientes.

3. Además de los criterios establecidos en el artículo 7, los proyectos portuarios de interés común relacionados con los

puertos incluidos en la red portuaria marítima transeuropea cumplirán los criterios y especificaciones del anexo II.

Artículo 13

Autopistas del mar

1. La red transeuropea de autopistas del mar tendrá por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos. Las autopistas del mar no deben excluir el transporte combinado de personas y mercancías, a condición de que predomine el transporte de carga.

2. La red transeuropea de autopistas del mar se compondrá de equipos e infraestructuras que afectarán al menos a dos puertos situados en dos Estados miembros diferentes. Tales equipos e infraestructuras incluirán elementos, en al menos un Estado miembro, como equipos portuarios, sistemas electrónicos de gestión logística, procedimientos de protección y seguridad y procedimientos administrativos y aduaneros, así como infraestructuras terrestres y marítimas de acceso directo a los puertos, incluida la navegabilidad a lo largo de todo el año, y concretamente la disponibilidad de sistemas de dragado y de acceso en temporada invernal por medio de rompehielos.

3. Las vías navegables y los canales contemplados en la sección 4 del anexo I que enlacen dos autopistas del mar europeas, o dos tramos de las mismas, y contribuyan de modo significativo a acortar las rutas marítimas, a aumentar la eficacia y a ahorrar tiempo de navegación, formarán parte de la red transeuropea de autopistas del mar.

4. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar serán propuestos por al menos dos Estados miembros y estarán orientados a las necesidades reales. En general, los proyectos propuestos asociarán los sectores público y privado de acuerdo con modalidades que prevean, antes de que las ayudas concedidas con cargo a los presupuestos nacionales puedan completarse, si fuere necesario, con ayudas de la Unión, una licitación que revista alguna de las formas siguientes:

a) licitación pública organizada conjuntamente por los Estados miembros interesados, para el establecimiento de nuevas conexiones a partir del puerto de la categoría A, definida en el apartado 2 del artículo 12, que previamente hayan seleccionado dentro de cada zona marítima mencionada en el proyecto nº 21 contemplado en el anexo III;

b) siempre que la localización de los puertos sea comparable, licitación pública organizada conjuntamente por los Estados miembros interesados y dirigida a consorcios que reúnan al menos compañías marítimas y puertos situados en una de las zonas marítimas mencionadas en el proyecto nº 21 contemplado en el anexo III.

5. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar:

- a) se centrarán en equipos e infraestructuras que compondrán la red de autopistas del mar;
- b) podrán incluir, sin perjuicio de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, ayudas a la puesta en marcha si, como consecuencia de la licitación contemplada en el apartado 4, el apoyo público se considera necesario para la viabilidad financiera del proyecto; estas ayudas se limitarán a dos años y sólo se concederán en apoyo de costes financieros debidamente justificados; no podrán sobrepasar el importe mínimo considerado necesario para la puesta en marcha de tales conexiones; las ayudas no podrán dar lugar a distorsiones de la competencia en los mercados de que se trate que sean contrarias al interés común;
- c) podrán incluir asimismo actividades que presenten ventajas en un sentido más amplio y no estén vinculadas a puertos concretos, como la disponibilidad de equipos para operaciones de rompehielos y de dragado, así como sistemas de información, incluidos los sistemas de gestión de tráfico y de notificación electrónica.

6. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar se presentarán a la Comisión para su aprobación.

7. La Comisión, en el plazo de tres años, presentará al Comité contemplado en el artículo 21, apartado 1, una lista inicial de proyectos específicos de interés común, concretando así el concepto de autopistas del mar.

Dicha lista también se comunicará al Parlamento Europeo.

SECCIÓN 6

AEROPUERTOS

Artículo 14

Características

1. La red transeuropea de aeropuertos se compondrá de los aeropuertos situados en el territorio de la Unión, abiertos al tráfico aéreo comercial que cumplan las condiciones establecidas en la sección 6 del anexo II. Dichos aeropuertos se designarán de distinta manera según el nivel y el tipo de tráfico que efectúen y según las funciones que desempeñen dentro de la red. Los aeropuertos permitirán el desarrollo de los enlaces aéreos y la interconexión del transporte aéreo con los demás modos de transporte.

2. Los componentes internacionales y los componentes de la Unión constituirán el núcleo de la red transeuropea de aeropuertos. Los enlaces entre la Unión y el resto del mundo se efectuarán en su mayor parte a través de los componentes

internacionales. Los componentes de la Unión se harán cargo esencialmente de los enlaces dentro de la Unión, ya que la comunicación fuera de la Unión constituye todavía una parte secundaria de su actividad. Los componentes regionales y de acceso facilitarán el acceso al núcleo de la red o contribuirán al desenclavamiento de las regiones periféricas o aisladas.

3. Los componentes internacionales y de la Unión se enlazarán gradualmente a las líneas de alta velocidad de la red ferroviaria, cuando proceda. La red incluirá las infraestructuras y las instalaciones que permitan la integración de los servicios ferroviarios y del transporte aéreo y, cuando proceda, los servicios de transporte marítimo.

SECCIÓN 7

RED DE TRANSPORTE COMBINADO

Artículo 15

Características

La red transeuropea de transporte combinado comprenderá:

- a) vías férreas y vías navegables que sean adecuadas para el transporte combinado y la vía marítima que, junto con eventuales trayectos por carretera iniciales y/o terminales, lo más cortos posible, permitan el transporte de mercancías a larga distancia;
- b) las terminales intermodales dotadas de instalaciones que permitan el transbordo entre vías férreas, vías navegables, vías marítimas y carreteras;
- c) provisionalmente, el material rodante adecuado, cuando así requieran las características aún no adaptadas de las infraestructuras.

SECCIÓN 8

RED DE GESTIÓN E INFORMACIÓN RELATIVA AL TRÁFICO MARÍTIMO

Artículo 16

Características

La red transeuropea de gestión e información relativa al tráfico marítimo comprenderá:

- a) los sistemas de gestión del tráfico marítimo costero o portuario;
- b) los sistemas de localización de buques;
- c) los sistemas de comunicación de la situación de los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes;
- d) los sistemas de comunicación relacionados con el socorro y la seguridad en el mar.

SECCIÓN 9

RED DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO*Artículo 17***Características**

La red transeuropea de gestión del tráfico aéreo comprenderá el espacio aéreo reservado a la navegación aérea en general, las rutas aéreas, las ayudas a la navegación aérea, los sistemas de planificación y gestión de los flujos del tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo (centros de control, medios de vigilancia y comunicación) necesarios para la seguridad y la eficacia del tráfico en el espacio aéreo europeo.

SECCIÓN 10

RED DE LOCALIZACIÓN Y NAVEGACIÓN*Artículo 18***Características**

La red transeuropea de sistemas de localización y navegación comprenderá los sistemas de localización y de navegación por satélite y los sistemas definidos en el marco del futuro plan europeo de radionavegación. Dichos sistemas ofrecerán un servicio de localización y navegación que podrá ser utilizado por todos los modos de transporte de manera fiable y eficaz.

SECCIÓN 11

COORDINACIÓN ENTRE ESTADOS MIEMBROS*Artículo 19***Coordinador europeo**

1. A fin de facilitar una aplicación coordinada de determinados proyectos, en particular los proyectos transfronterizos o tramos de proyectos transfronterizos, entre los proyectos declarados de interés europeo contemplados en el artículo 25, la Comisión podrá, con el acuerdo de los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo, nombrar a una persona que se denominará «coordinador europeo».

2. El coordinador europeo se elegirá sobre todo en función de su experiencia sobre instituciones europeas y de sus conocimientos relativos a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos.

3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en el apartado 5.

4. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. Su competencia se limitará normalmente a un proyecto único, en particular en el caso de un proyecto transfronterizo, pero podrá, llegado el caso, ampliarse a la totalidad

del eje principal. El coordinador europeo establecerá juntamente con los Estados miembros interesados un plan de trabajo de sus actividades.

5. El coordinador europeo:

a) promoverá, en cooperación con los Estados miembros interesados, métodos comunes de evaluación de proyectos y asesorará, si procede, a los promotores de proyectos en la financiación de los mismos;

b) redactará un informe anual dirigido al Parlamento Europeo, a la Comisión y a los Estados miembros interesados sobre los progresos alcanzados en la realización de los proyectos de los que es responsable, sobre los nuevos actos reglamentarios o de otro tipo que puedan influir en las características de los proyectos, así como sobre los eventuales problemas y obstáculos que puedan ocasionar un retraso significativo respecto a las fechas indicadas en el anexo III;

c) consultará, junto con los Estados miembros interesados, a las autoridades regionales y locales, a los operadores, usuarios de transporte, autoridades regionales y locales y representantes de la sociedad civil, con objeto de tener un mejor conocimiento de la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de financiación de inversiones y el tipo de servicios que deberán prestarse para facilitar el acceso a dicha financiación.

6. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones mencionadas en el apartado 5.

7. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en el Derecho de la Unión y nacional, la Comisión podrá solicitar el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los proyectos o grupos de proyectos que se inscriban dentro de su competencia.

SECCIÓN 12

DISPOSICIONES COMUNES*Artículo 20***Planes y programas nacionales**

Los Estados miembros transmitirán a la Comisión resúmenes de los planes y programas nacionales que elaboren con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en especial con respecto a los proyectos declarados de interés europeo contemplados en los artículos 24 a 27. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.

*Artículo 21***Comité para el seguimiento de orientaciones y el intercambio de información**

1. La Comisión estará asistida por el Comité para el seguimiento de orientaciones y el intercambio de información, en lo sucesivo denominado «Comité», compuesto de representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.

2. Dicho Comité procederá al intercambio de información sobre los planes y programas comunicados por los Estados miembros y podrá realizar el estudio de cualquier cuestión relativa al desarrollo de la red transeuropea de transporte.

*Artículo 22***Informe**

La Comisión informará cada dos años al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, sobre la puesta en práctica de las orientaciones descritas en la presente Decisión.

Al establecer el informe, la Comisión estará asistida por el Comité.

Cuando proceda, el informe se acompañará de propuestas legislativas de revisión de las orientaciones. Dichas propuestas legislativas podrán, en caso necesario, incluir en la lista de proyectos prioritarios del anexo III modificaciones de proyectos o complementos a éstos que sean conformes con el apartado 1 del artículo 23. La revisión tendrá particularmente en cuenta los proyectos que contribuyan a la cohesión territorial de la Unión Europea con arreglo al artículo 23, apartado 1, letra e).

*Artículo 23***Proyectos prioritarios**

1. Los proyectos prioritarios serán proyectos de interés común contemplados en el artículo 7 cuyo examen permita verificar que:

- a) pretenden suprimir un punto de congestión o completar un enlace que falte en un eje importante de la red transeuropea, en especial los proyectos que sean proyectos transfronterizos, superen barreras naturales o tengan tramos transfronterizos;
- b) habida cuenta de su dimensión, una planificación a largo plazo y a escala europea aportará un valor añadido importante;
- c) presentan, en su conjunto, ventajas socioeconómicas potenciales netas y otras ventajas socioeconómicas;

d) mejoran de manera significativa la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, con lo que también contribuyen a la interoperabilidad de las redes nacionales;

e) contribuyen a la cohesión territorial de la Unión, al integrar las redes de los nuevos Estados miembros y mejorar las conexiones con las regiones periféricas e insulares;

f) contribuyen al desarrollo sostenible de los transportes, mejorando su seguridad y reduciendo sus efectos perjudiciales en el medio ambiente, en particular mediante el fomento de una transferencia modal hacia el ferrocarril, el transporte intermodal, las vías navegables y el transporte marítimo;

g) muestran el compromiso de los Estados miembros interesados en cuanto a la realización de los estudios y procedimientos de evaluación a tiempo para terminar las obras en la fecha previamente acordada, tomando como base los planes nacionales o cualquier otro documento equivalente sobre el proyecto de que se trate.

2. Los proyectos prioritarios cuyo inicio estaba previsto antes de 2010, sus tramos, así como las fechas acordadas de terminación de las obras a que se refiere el apartado 1, letra g), figuran en el anexo III.

3. A más tardar en 2010, la Comisión realizará un informe que recoja los progresos alcanzados y propondrá, llegado el caso, modificar la lista de proyectos prioritarios incluidos en el anexo III, de conformidad con el apartado 1.

*Artículo 24***Declaración de interés europeo**

Los proyectos prioritarios incluidos en el anexo III se declararán de interés europeo. Esta declaración únicamente se hará de conformidad con el procedimiento establecido en los Tratados y en los actos jurídicos basados en él.

*Artículo 25***Proyectos declarados de interés europeo**

1. Sin perjuicio de la base jurídica de los correspondientes instrumentos financieros de la Unión, los Estados miembros:

- a) con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al Fondo de Cohesión, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1084/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se crea el Fondo de Cohesión ⁽¹⁾, darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo;

⁽¹⁾ DO L 210 de 31.7.2006, p. 79.

b) con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al presupuesto consagrado a las redes transeuropeas, de conformidad con los artículos 9 y 10 del Reglamento (CE) n.º 680/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía ⁽¹⁾, darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo.

2. Sin perjuicio de la base jurídica de los correspondientes instrumentos financieros de la Unión, la Comisión:

a) alentará a los Estados miembros a tener en cuenta los proyectos declarados de interés europeo cuando procedan a la planificación de los Fondos estructurales, en particular en las regiones pertenecientes al objetivo de «Convergencia», teniendo en consideración los planes nacionales de transporte comprendidos en los marcos de apoyo de la Unión vigentes;

b) velará por que los países beneficiarios del instrumento de ayuda Preadhesión, (IPA) con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo a dicho instrumento y de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006, por el que se establece un Instrumento de ayuda Preadhesión (IPA) ⁽²⁾, den la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo.

3. Dentro de las previsiones de sus necesidades financieras, la Comisión dará la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo.

Artículo 26

Retraso en la terminación de los proyectos declarados de interés europeo

1. En caso de un importante retraso en el inicio de las obras de uno de los proyectos declarados de interés europeo con respecto al plazo de 2010, la Comisión solicitará a los Estados miembros de que se trate que justifiquen dicho retraso en un plazo de tres meses. En función de la respuesta dada, la Comisión consultará a todos los Estados miembros de que se trate a fin de resolver el problema que haya ocasionado el retraso.

La Comisión, en consulta con el Comité, podrá decidir, dentro del seguimiento activo de la ejecución del proyecto declarado de interés europeo y teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad, la adopción de las medidas oportunas. Se dará a los Estados miembros de que se trate la posibilidad de presentar observaciones sobre tales medidas antes de su adopción.

⁽¹⁾ DO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 210 de 31.7.2006, p. 82.

El Parlamento Europeo será consultado sin demora sobre toda medida tomada.

Al adoptar dichas medidas, la Comisión tendrá debidamente en cuenta la parte de responsabilidad de cada Estado miembro de que se trate en el retraso y no tomará medidas que afecten a la realización del proyecto en un Estado miembro no responsable del retraso.

2. Cuando uno de los proyectos declarados de interés europeo no haya quedado terminado dentro de un plazo razonable tras la fecha prevista para su finalización, indicada en el anexo III, y todos los Estados miembros interesados sean responsables del retraso, la Comisión revisará el proyecto, de conformidad con el procedimiento del apartado 1, con objeto de retirarle la clasificación de proyecto declarado de interés europeo por medio del procedimiento de revisión del párrafo tercero del artículo 22.

En todos los casos, la Comisión revisará el proyecto al término de un período de 15 años desde la declaración de interés europeo del proyecto en la acepción de la presente Decisión.

Artículo 27

Evaluaciones socioeconómicas y medioambientales

1. Cinco años después de la finalización de un proyecto declarado de interés europeo o de uno de sus tramos, los Estados miembros interesados efectuarán una evaluación de sus efectos socioeconómicos y medioambientales, incluidos los efectos sobre el comercio y la libre circulación de personas y mercancías entre Estados miembros, sobre la cohesión territorial y sobre el desarrollo sostenible. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los resultados de dicha evaluación.

2. Cuando un proyecto declarado de interés europeo incluya un tramo transfronterizo indivisible técnica y financieramente, los Estados miembros interesados coordinarán sus procedimientos para evaluar los efectos socioeconómicos del mismo y pondrán el máximo empeño en llevar a cabo un estudio transnacional antes de conceder la autorización de las obras de construcción y dentro del marco vigente.

3. Los Estados miembros se coordinarán caso por caso, en el plano bilateral o multilateral, por lo que respecta a los demás tramos de proyectos de interés europeo.

4. Las actuaciones coordinadas o los estudios transnacionales contemplados en el apartado 2 se entenderán sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación de la Unión en materia de protección del medio ambiente, en particular las relativas a la evaluación de los efectos medioambientales. Los Estados miembros interesados informarán a la Comisión del inicio y de los resultados de dichas actuaciones coordinadas o estudios transnacionales. La Comisión incluirá dicha información en el informe citado en el artículo 22.

Artículo 28

Tramos transfronterizos

En el marco de determinados proyectos prioritarios, los tramos transfronterizos entre dos Estados miembros, incluidas las autopistas del mar, serán determinados por dichos Estados miembros a partir de criterios definidos por el Comité y notificados a la Comisión.

Serán, en particular, tramos indivisibles técnica y financieramente o para cuya realización los Estados miembros interesados se comprometerán conjuntamente y para los cuales crearán una estructura común.

Artículo 29

Derogación

La Decisión nº 1692/96/CE queda derogada.

Las referencias a la Decisión derogada se entenderán hechas a la presente Decisión y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

Artículo 30

Entrada en vigor

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

Artículo 31

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 7 de julio de 2010.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BUZEK

Por el Consejo

El Presidente

O. CHASTEL

ANEXO I

ESQUEMAS DE LAS REDES ILUSTRADOS CON MAPAS ⁽¹⁾Sección 2: **Red de carreteras**

2.0. Europa	2.7. Irlanda	2.14. Lituania	2.21. Portugal
2.1. Bélgica	2.8. Grecia	2.15. Luxemburgo	2.22. Rumanía
2.2. Bulgaria	2.9. España	2.16. Hungría	2.23. Eslovenia
2.3. República Checa	2.10. Francia	2.17. Malta	2.24. Eslovaquia
2.4. Dinamarca	2.11. Italia	2.18. Países Bajos	2.25. Finlandia
2.5. Alemania	2.12. Chipre	2.19. Austria	2.26. Suecia
2.6. Estonia	2.13. Letonia	2.20. Polonia	2.27. Reino Unido

Sección 3: **Red ferroviaria**

3.0. Europa	3.7. Irlanda	3.14. Luxemburgo	3.21. Eslovenia
3.1. Bélgica	3.8. Grecia	3.15. Hungría	3.22. Eslovaquia
3.2. Bulgaria	3.9. España	3.16. Países Bajos	3.23. Finlandia
3.3. República Checa	3.10. Francia	3.17. Austria	3.24. Suecia
3.4. Dinamarca	3.11. Italia	3.18. Polonia	3.25. Reino Unido
3.5. Alemania	3.12. Letonia	3.19. Portugal	
3.6. Estonia	3.13. Lituania	3.20. Rumanía	

Sección 4: **Red de navegación interior y puertos de navegación interior**

4.0. Europa	4.4. Alemania / Austria	4.8. República Checa	4.12. Rumanía
4.1. Bélgica	4.5. Francia / Italia	4.9. Lituania	4.13. Eslovaquia
4.2. Países Bajos	4.6. Francia	4.10. Hungría	
4.3. Alemania	4.7. Bulgaria	4.11. Polonia	

Sección 5: **Puertos marítimos - categoría A**

5.0. Europa	5.5. Mar Mediterráneo — parte oriental
5.1. Mar Báltico	5.6. Bulgaria / Rumanía
5.2. Mar del Norte	5.7. Chipre
5.3. Océano Atlántico	5.8. Malta
5.4. Mar Mediterráneo — parte occidental	

Sección 6: **Aeropuertos**

6.0. Europa	6.6. Grecia	6.14. Malta
6.1. Bélgica Dinamarca/ Alemania/ Luxemburgo/ Países Bajos/ Austria	6.7. España / Portugal	6.15. Polonia
6.2. Bulgaria	6.8. Francia	6.16. Rumanía
6.3. República Checa	6.9. Italia	6.17. Eslovenia
6.4. Estonia	6.10. Chipre	6.18. Eslovaquia
6.5. Irlanda / Reino Unido	6.11. Letonia	6.19. Finlandia / Suecia
	6.12. Lituania	
	6.13. Hungría	

⁽¹⁾ Los mapas hacen referencia a las secciones correspondientes contempladas en la parte dispositiva y/o en el anexo II.

Sección 7: Red de transporte combinado

7.1. A. Ferrocarril

B. Ferrocarril gran escala

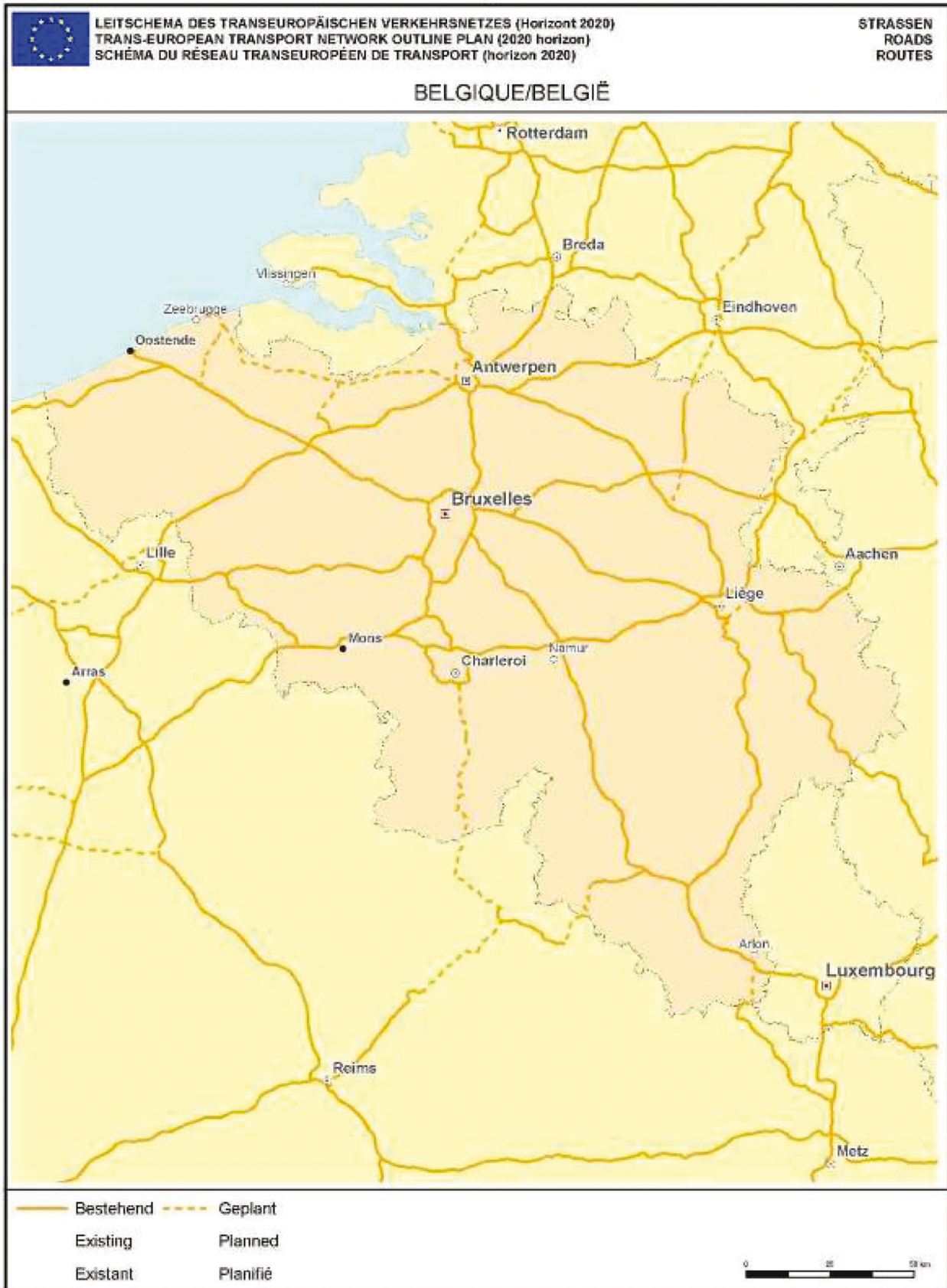
NB: término «planificado» en las leyendas de los mapas se refiere a todas las etapas de un proyecto de infraestructura de interés común, desde los primeros estudios hasta la construcción.

SECCIÓN 2:
RED DE CARRETERAS

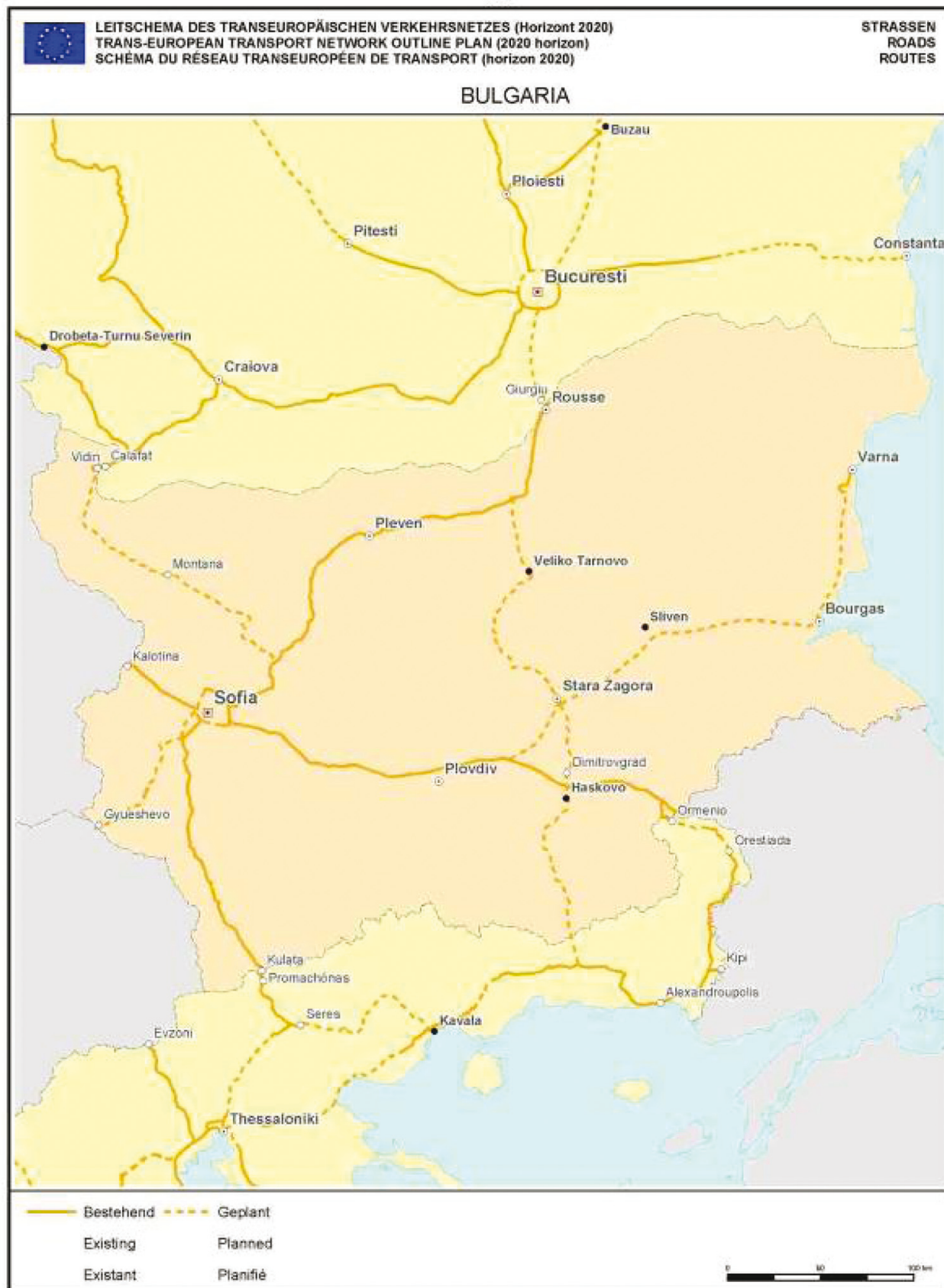
2.0



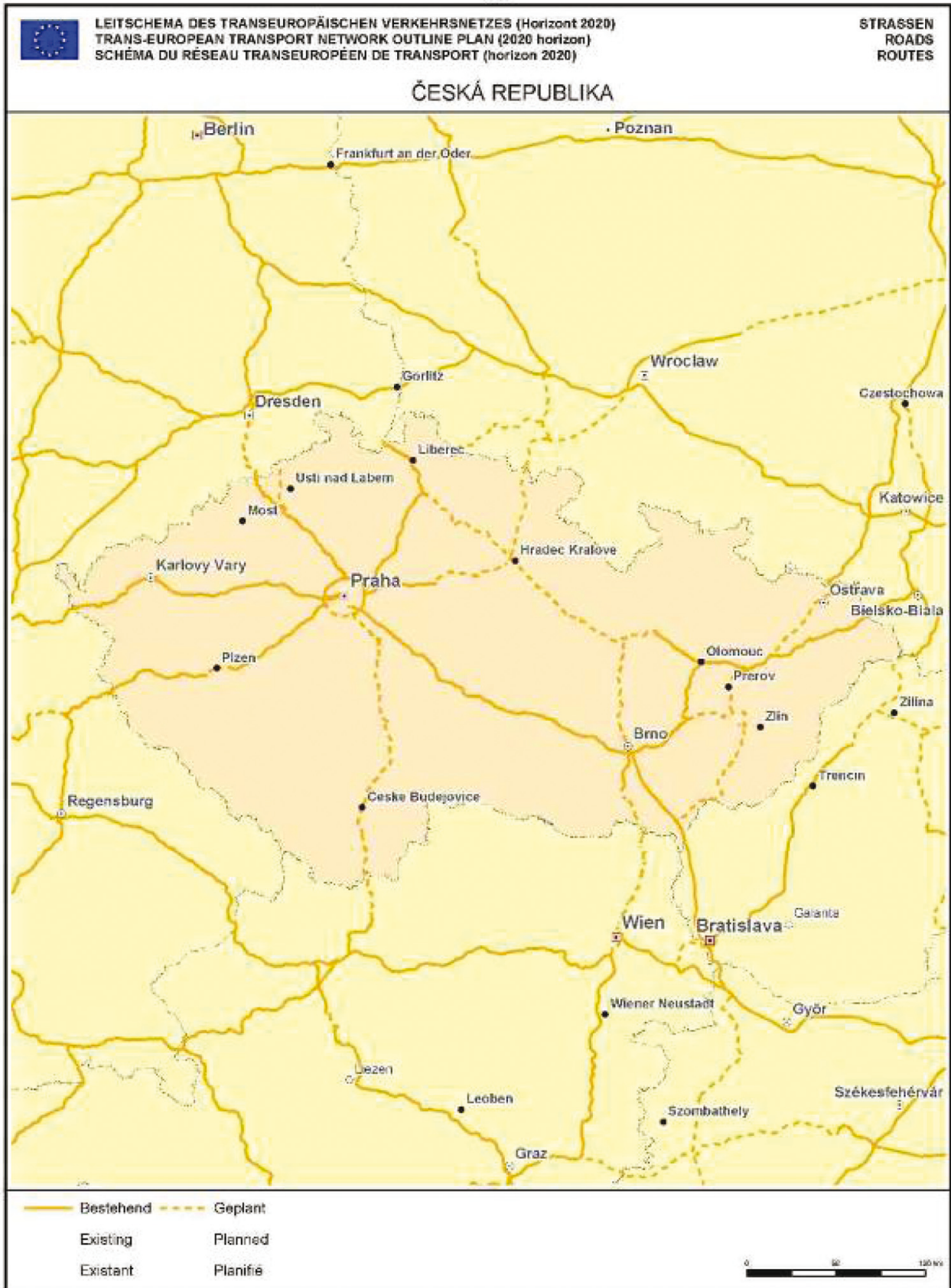
2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6



2.7



2.8



2.9



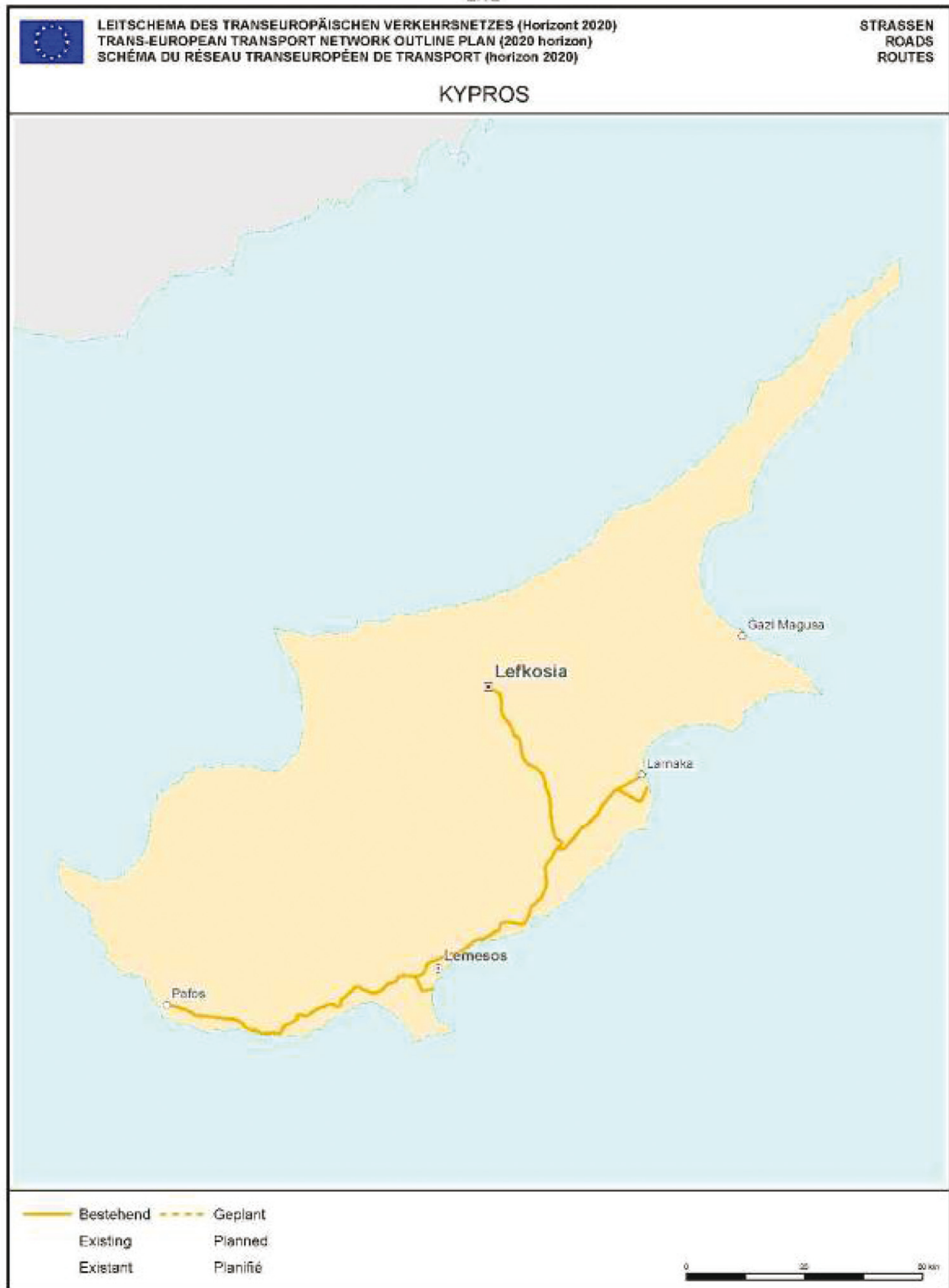
2.10



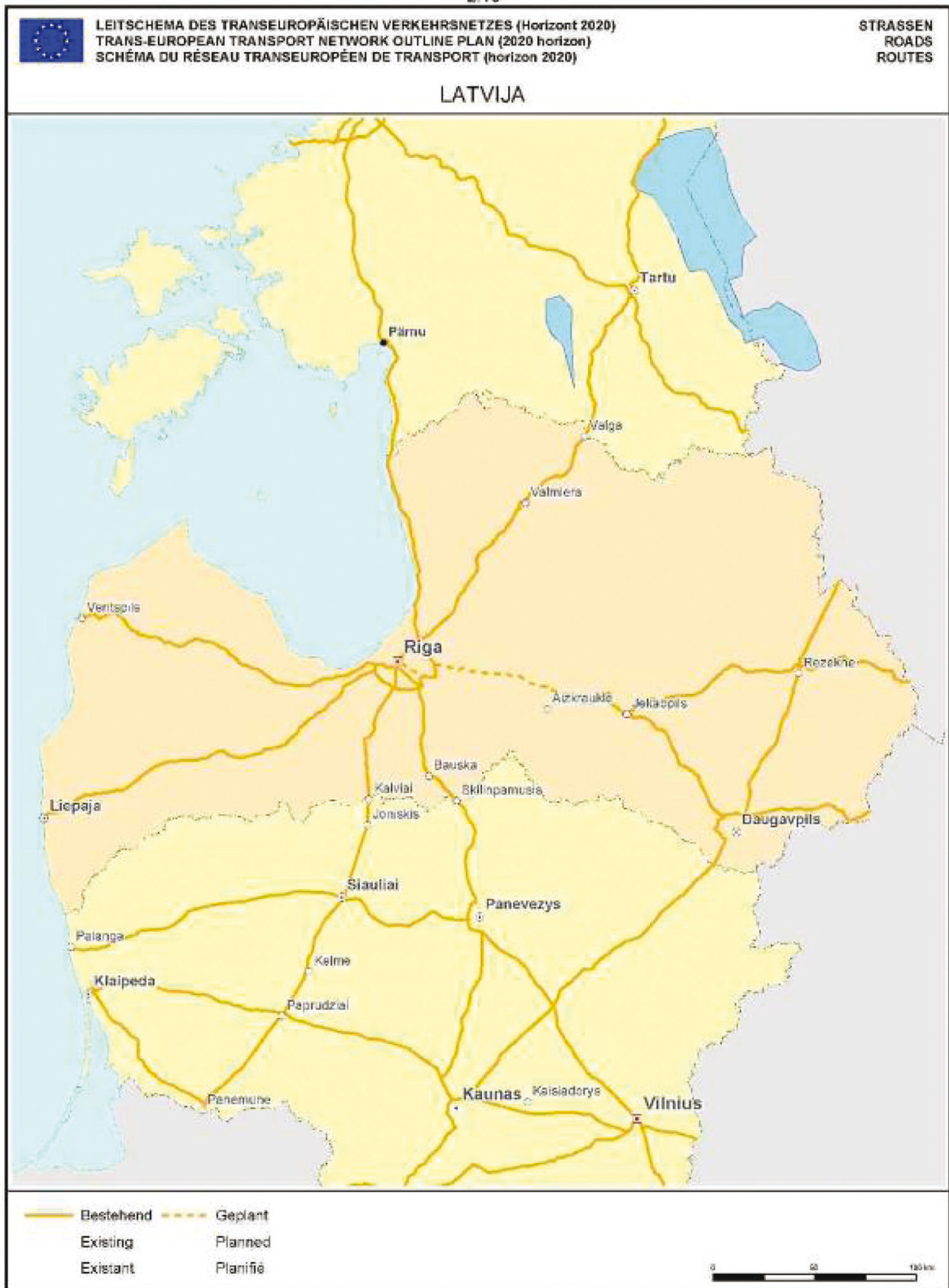
2.11



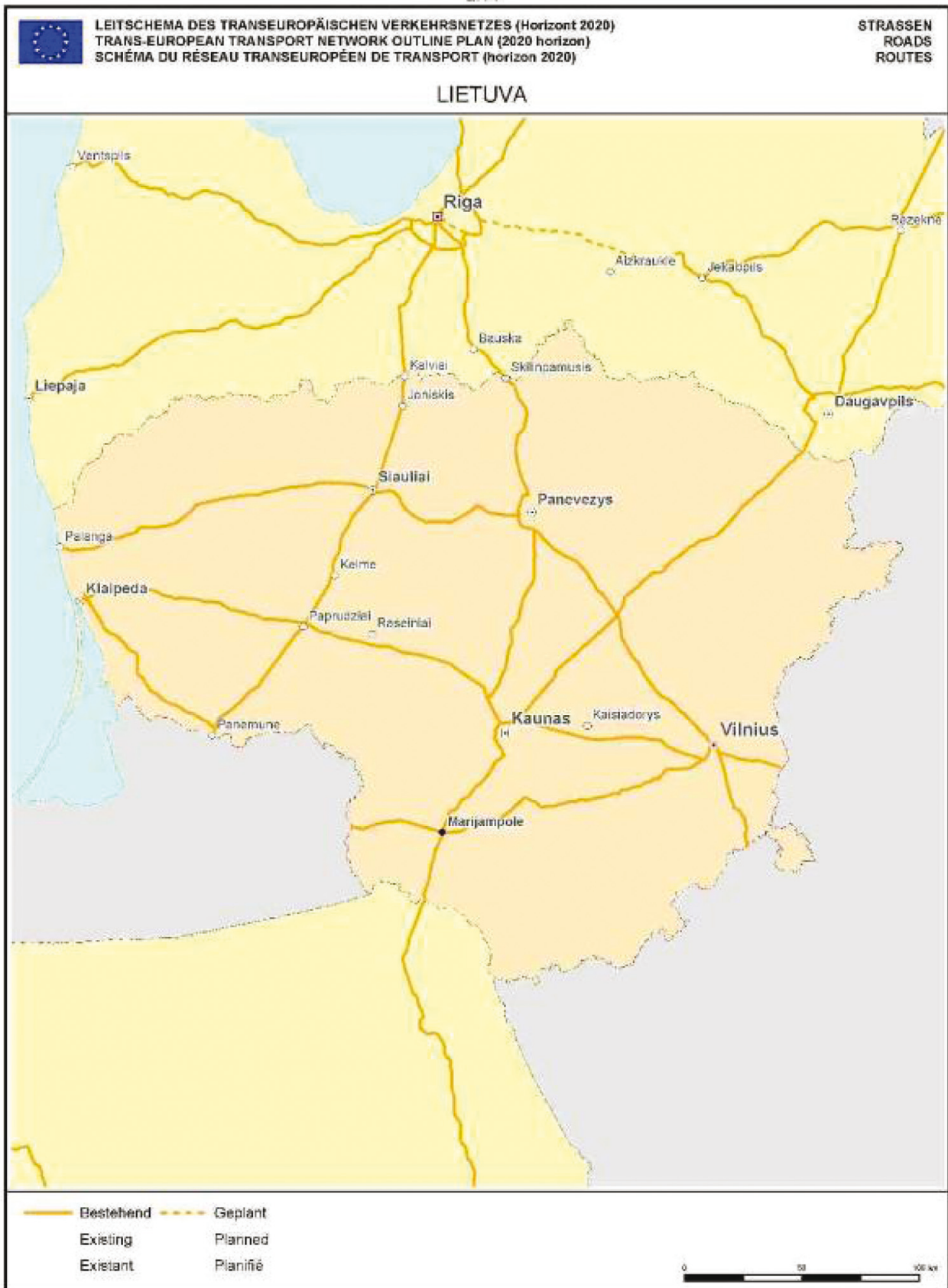
2.12



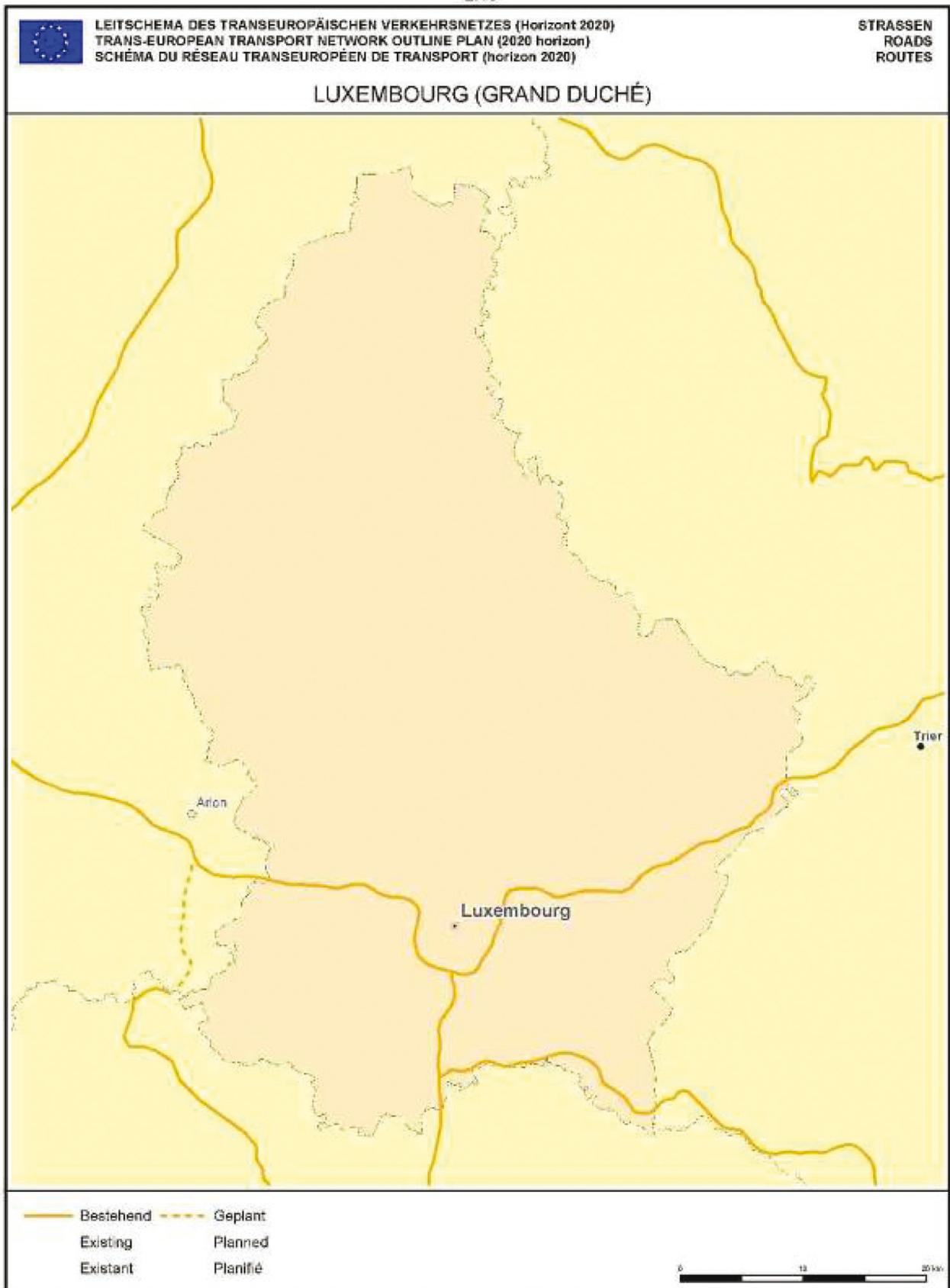
2.13



2.14



2.15



2.16



2.17



2.18



2.19



2.20



2.21



2.22



2.23



2.24



2.25



2 26

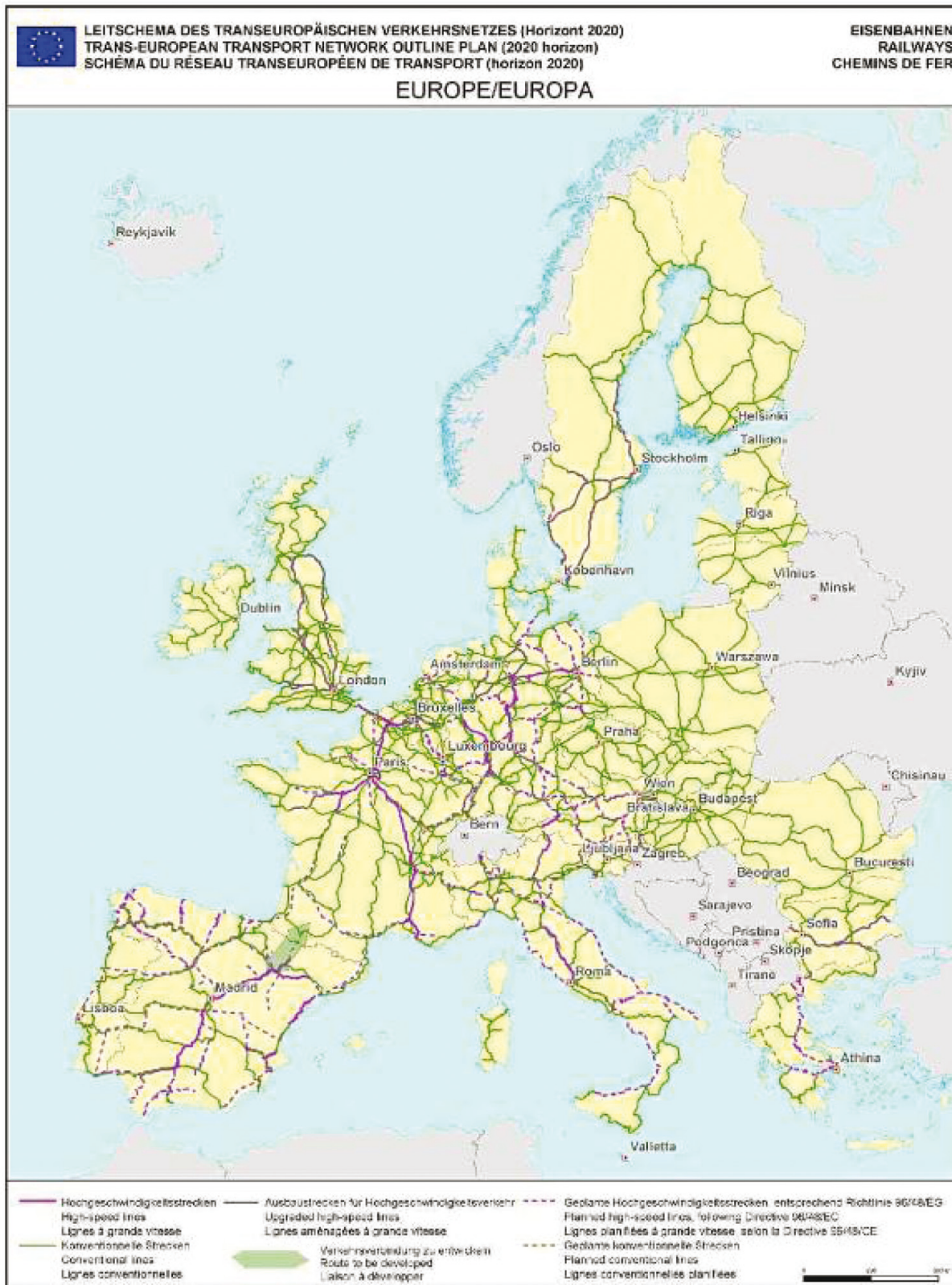


2.27

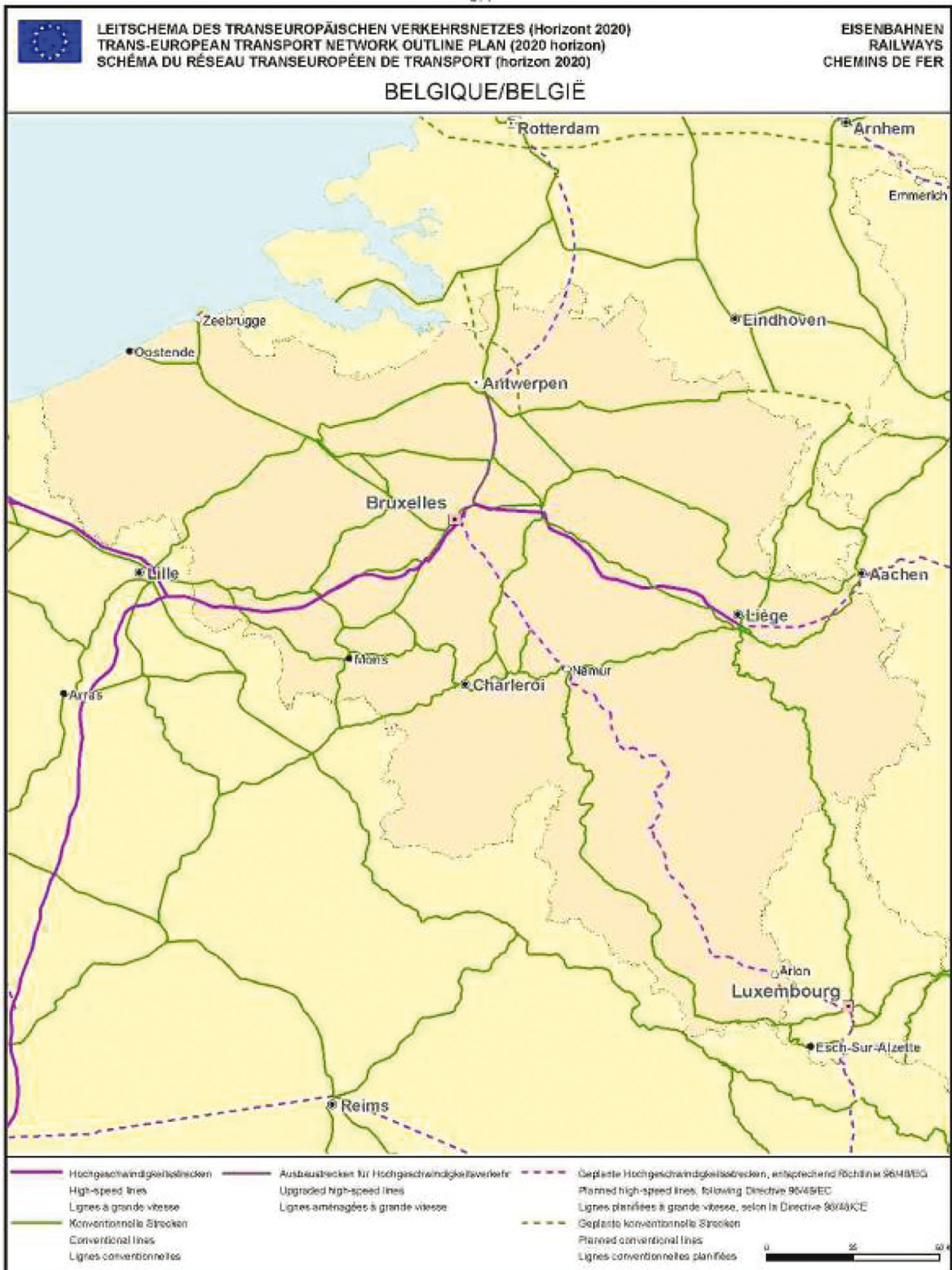


SECCIÓN 3:
RED DE CARRETERAS

3.0

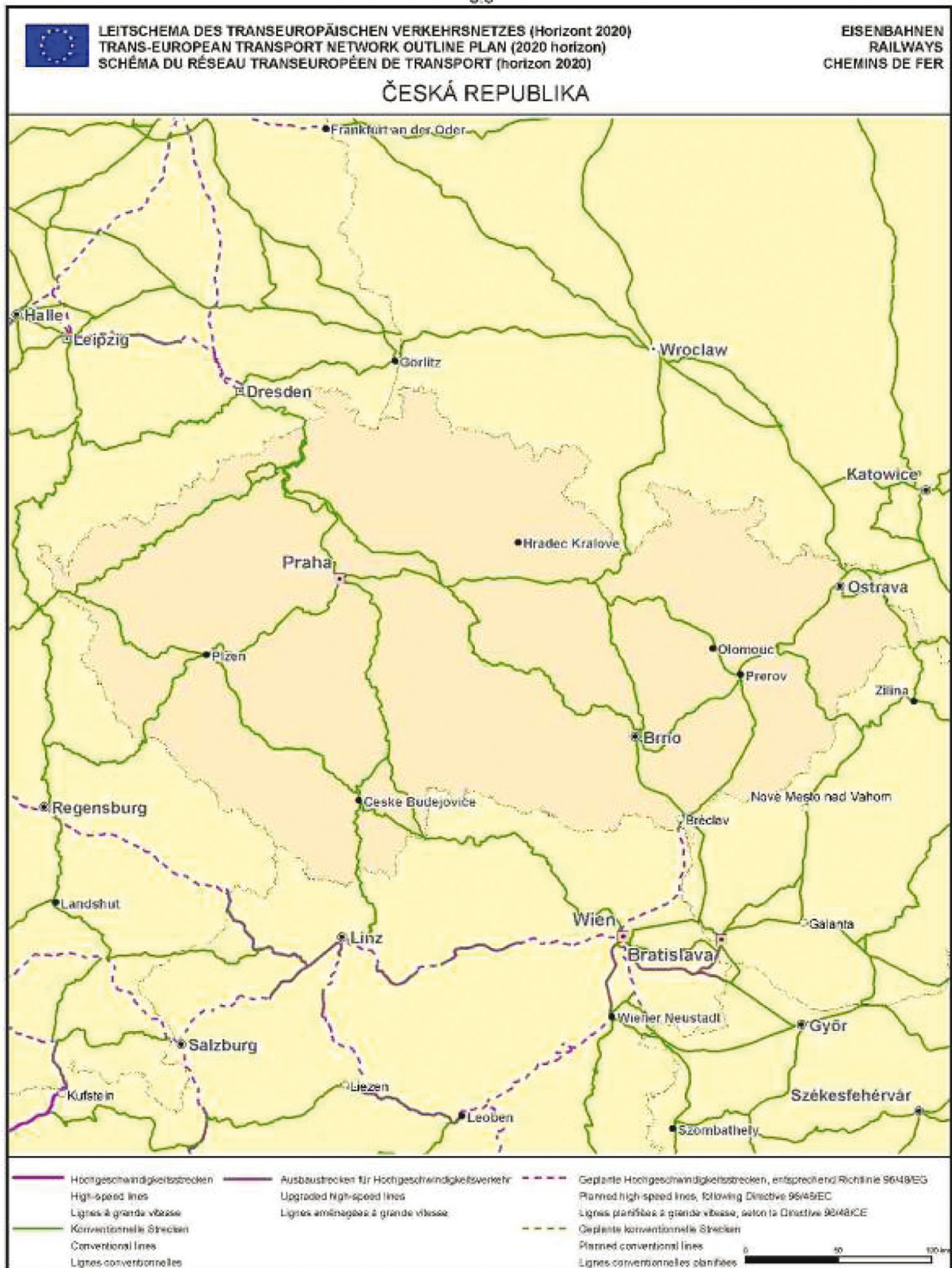


3.1



3.2







3.5



3.6



3.7



3.8



3.9



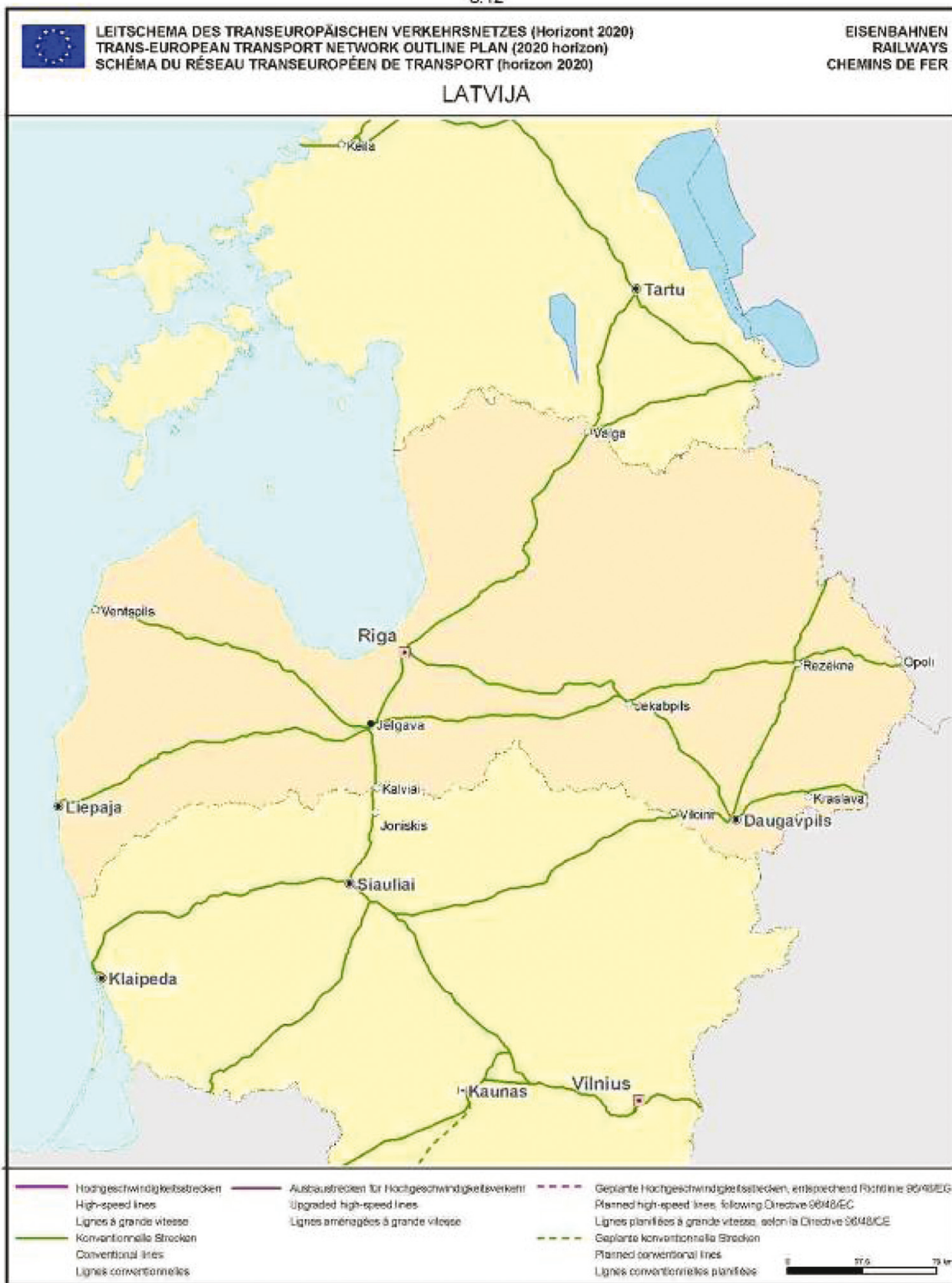
3.10



3.11



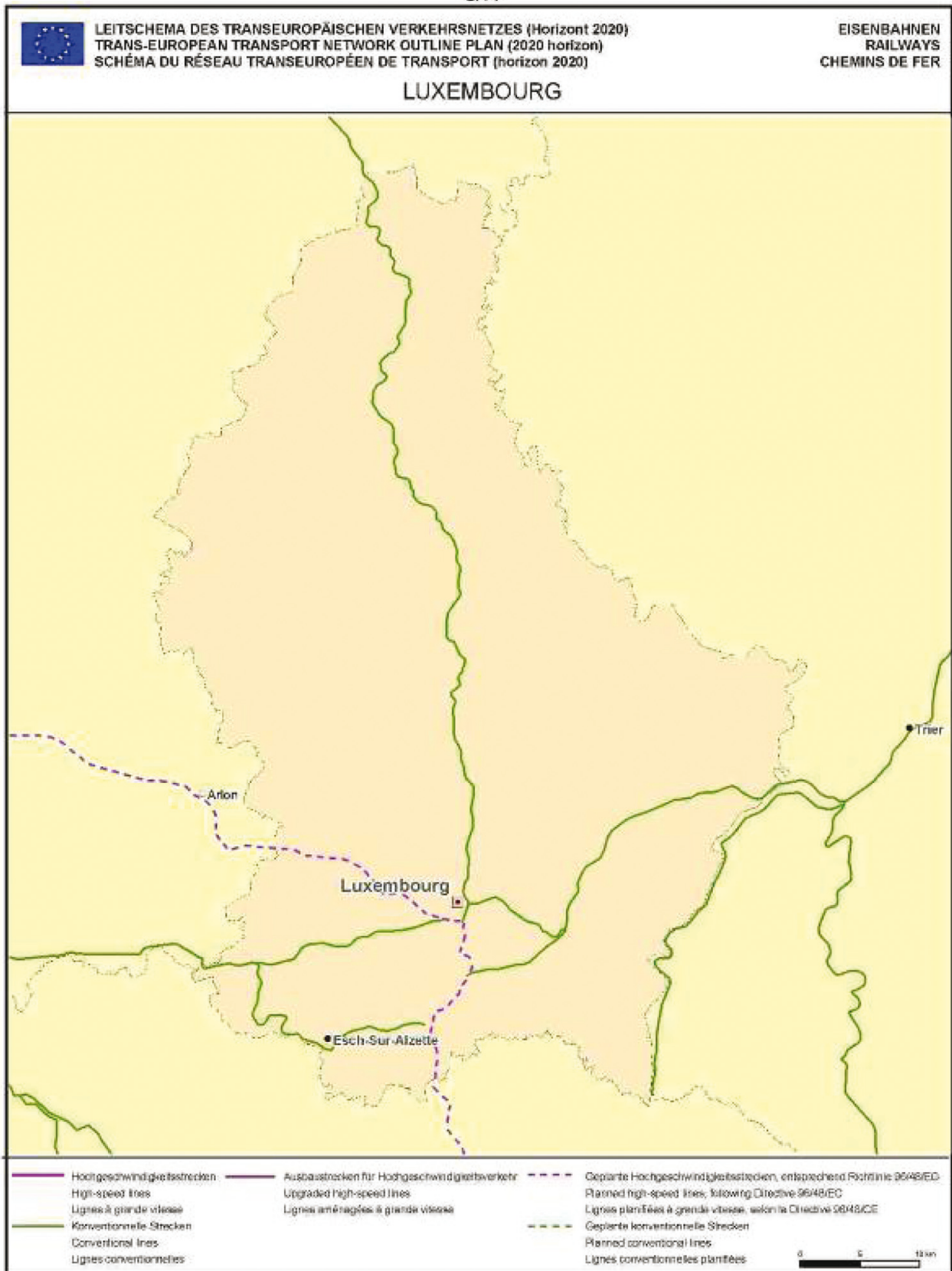
3.12



3.13



3.14



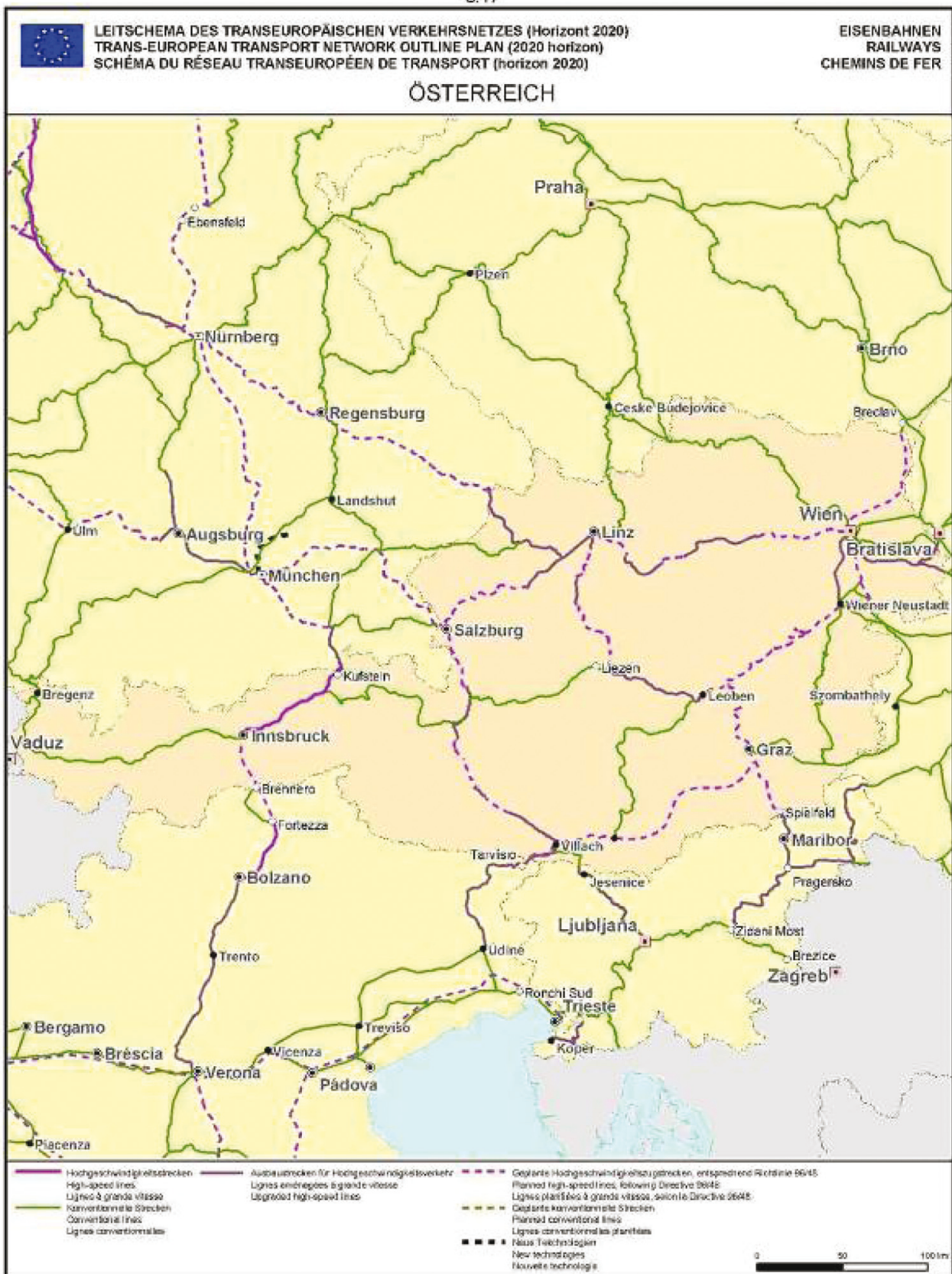
3.15



3.16



3.17



3.18



3.19



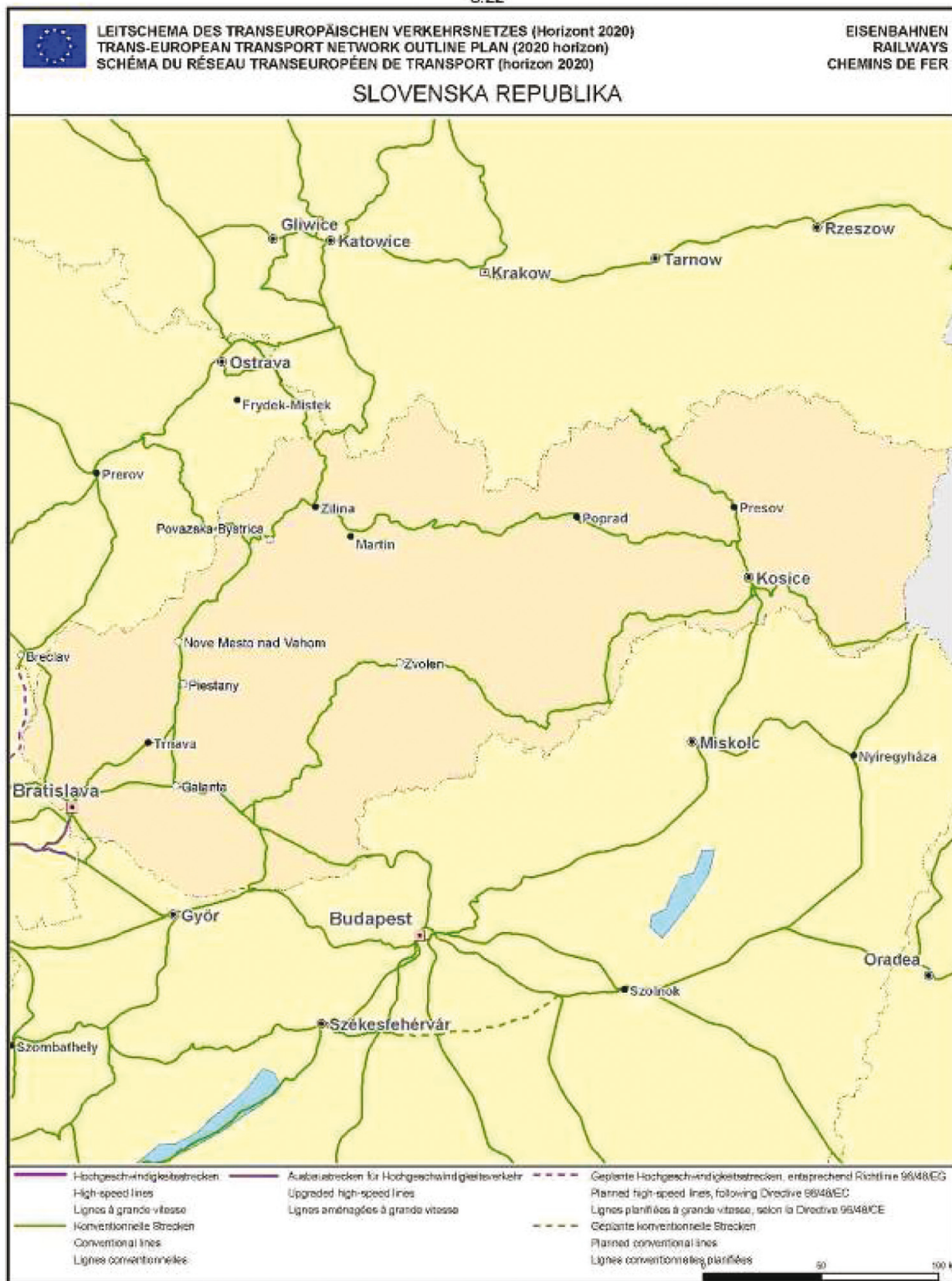
3.20



3.21



3.22



3.23



3.24



3.25



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT (horizon 2020)

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

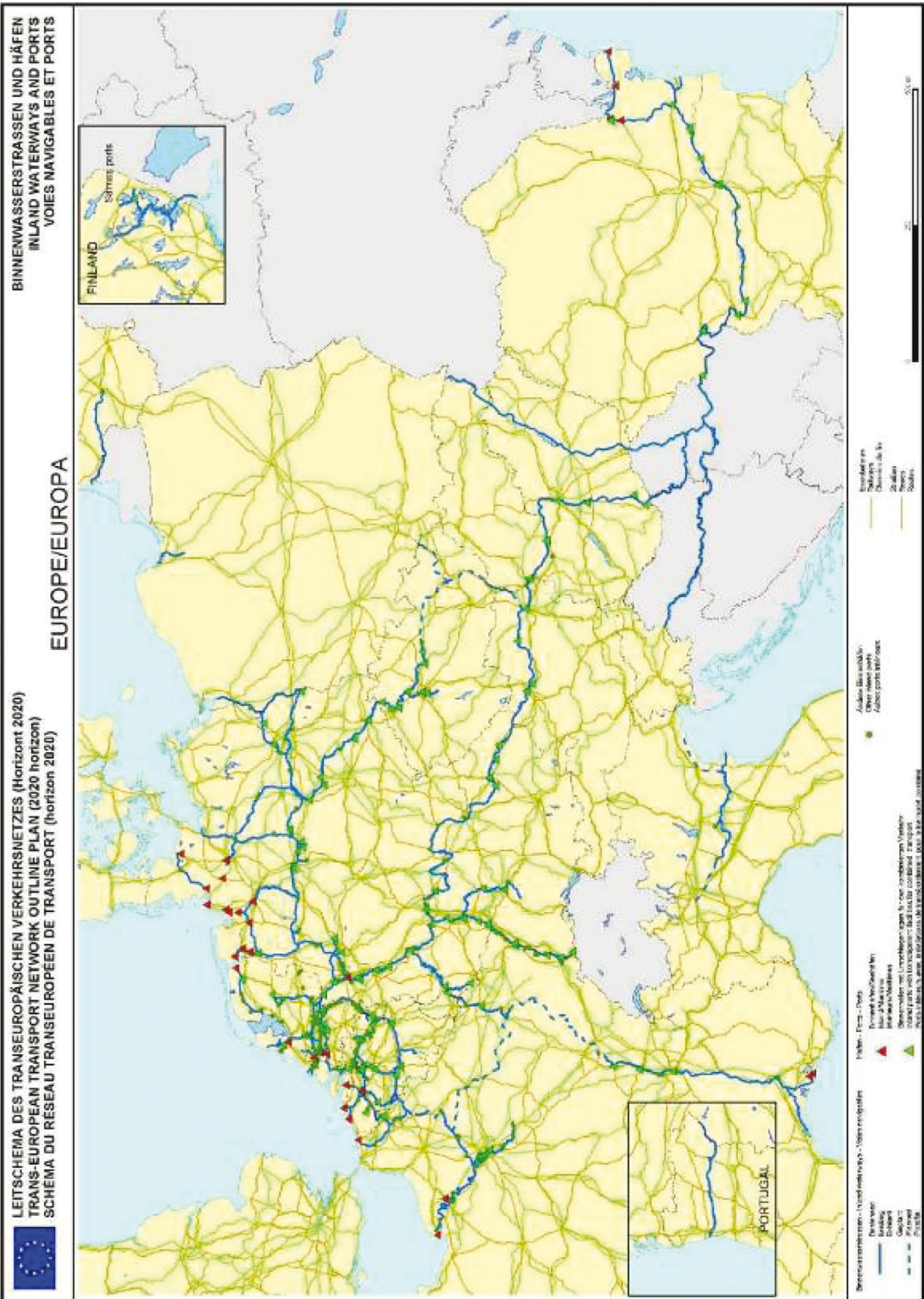
UNITED KINGDOM

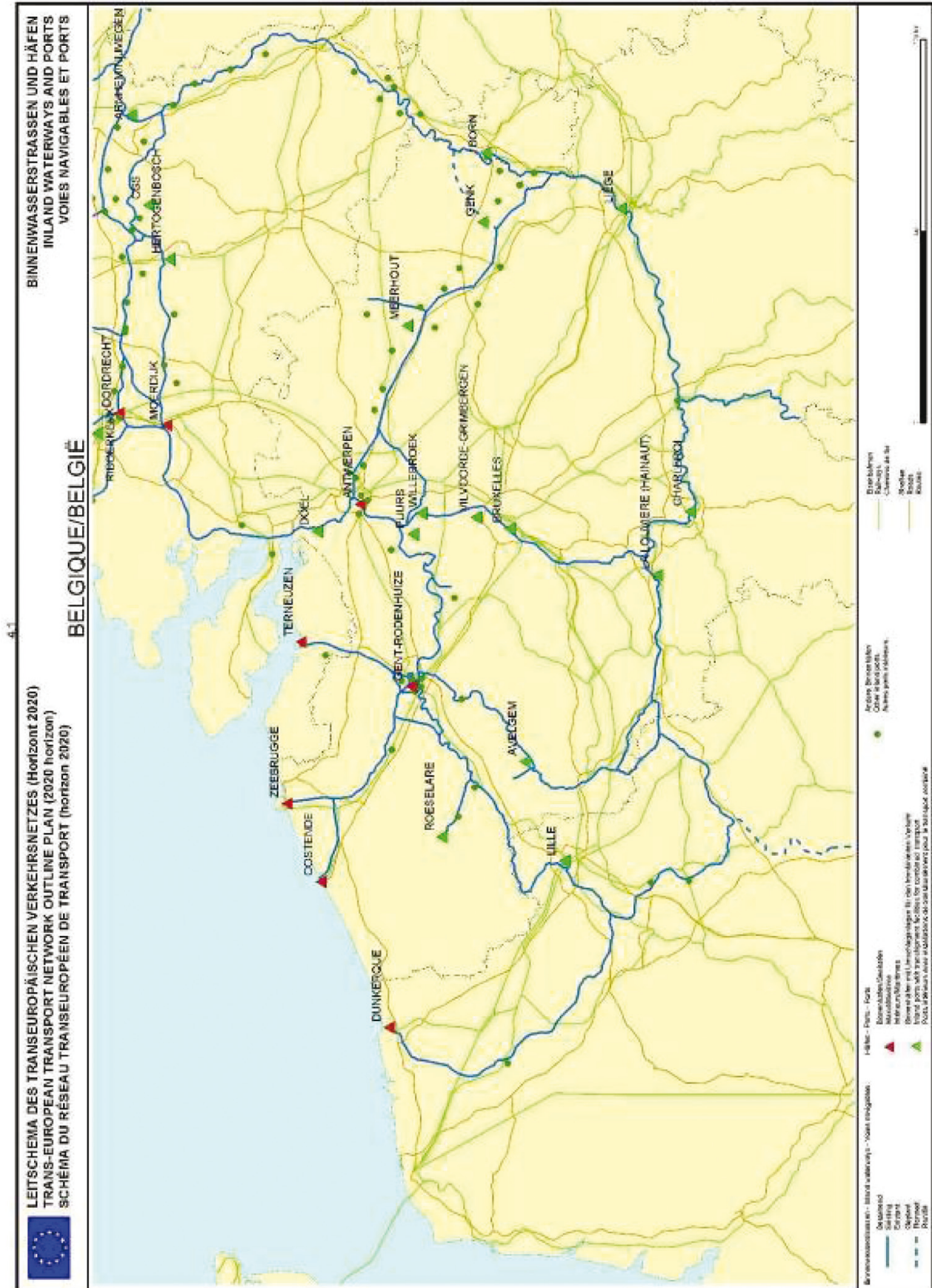


SECCIÓN 4:

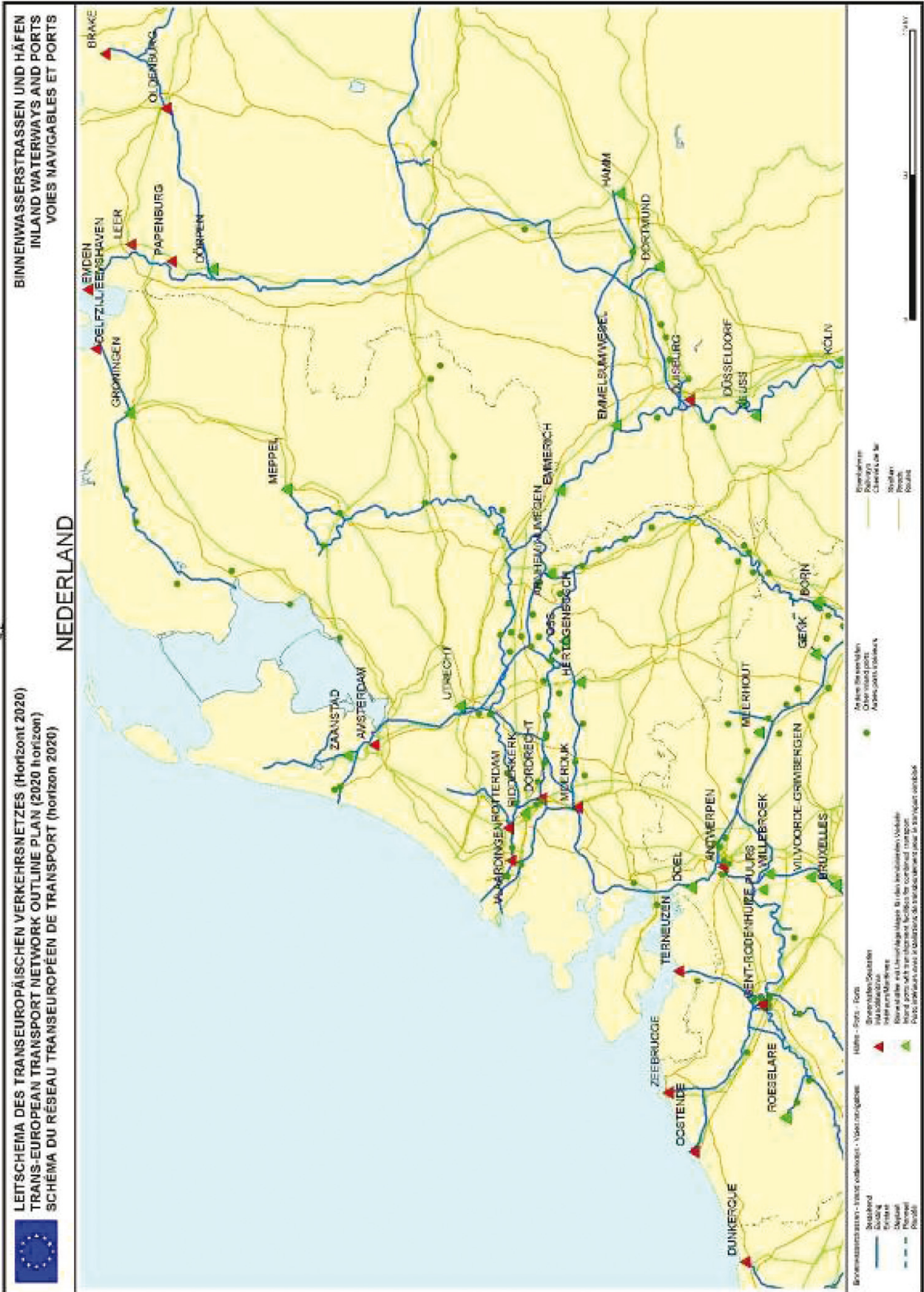
RED DE NAVEGACIÓN INTERIOR Y PUERTOS DE NAVEGACIÓN INTERIOR

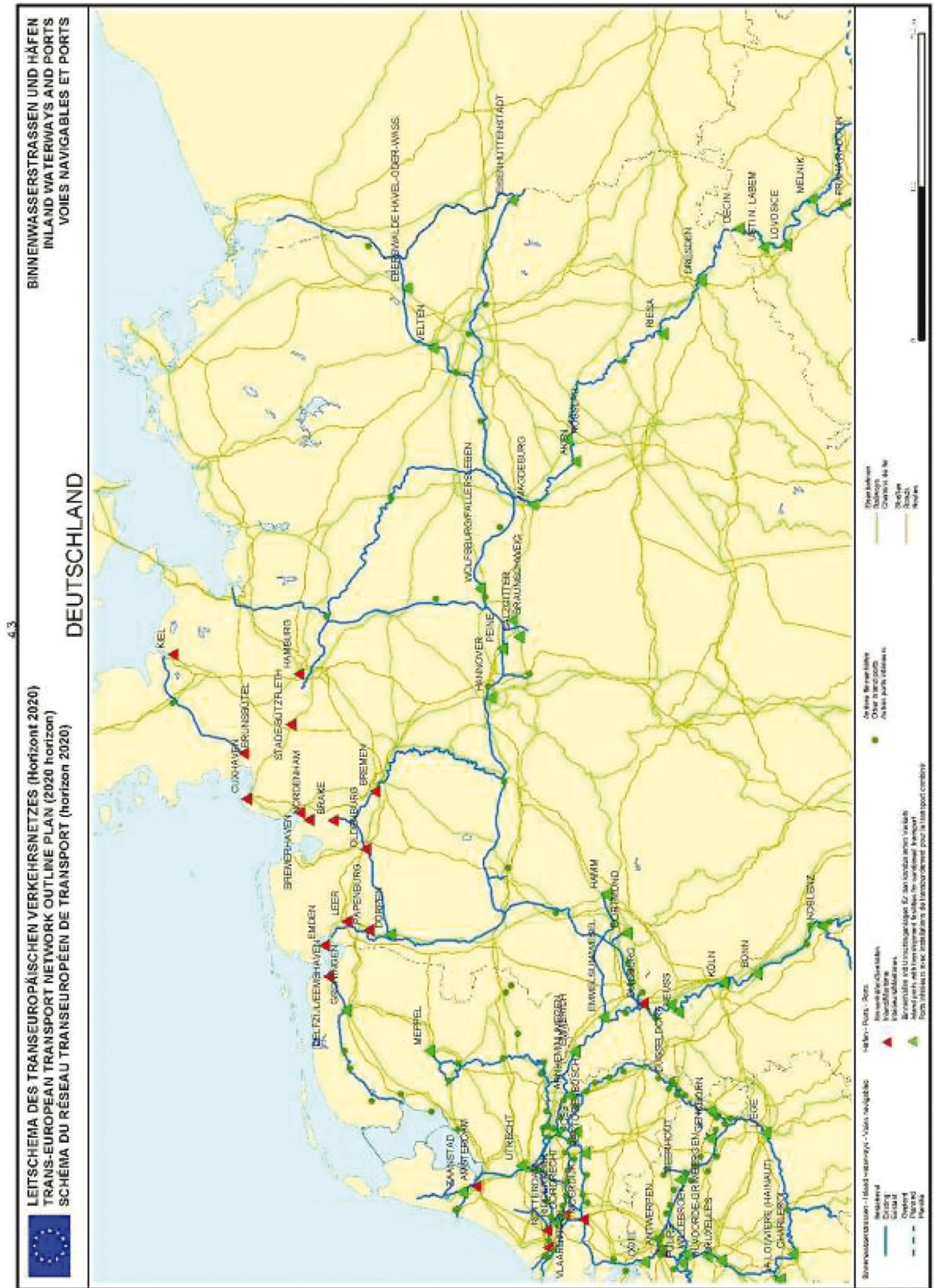
4.0





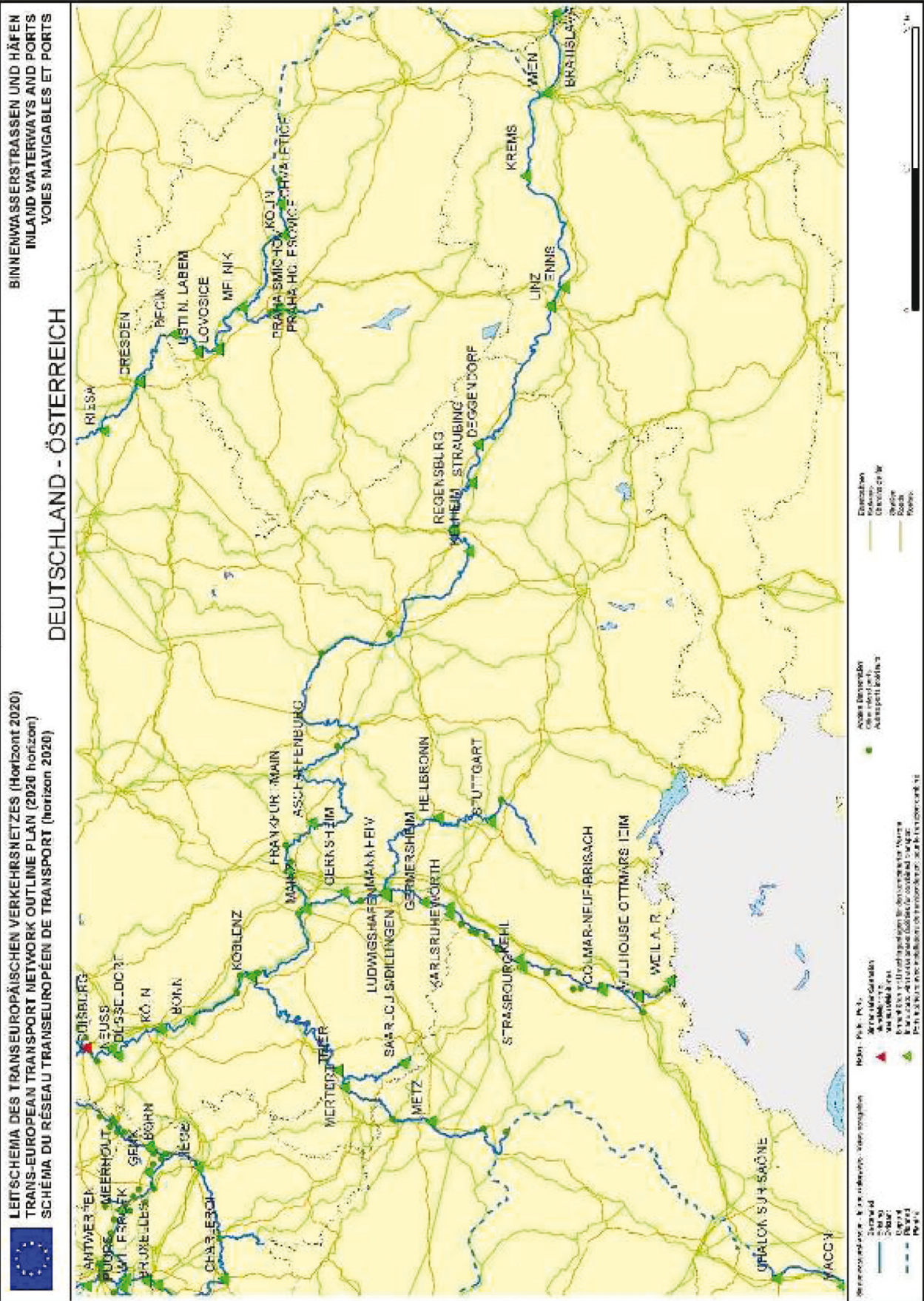
4.2

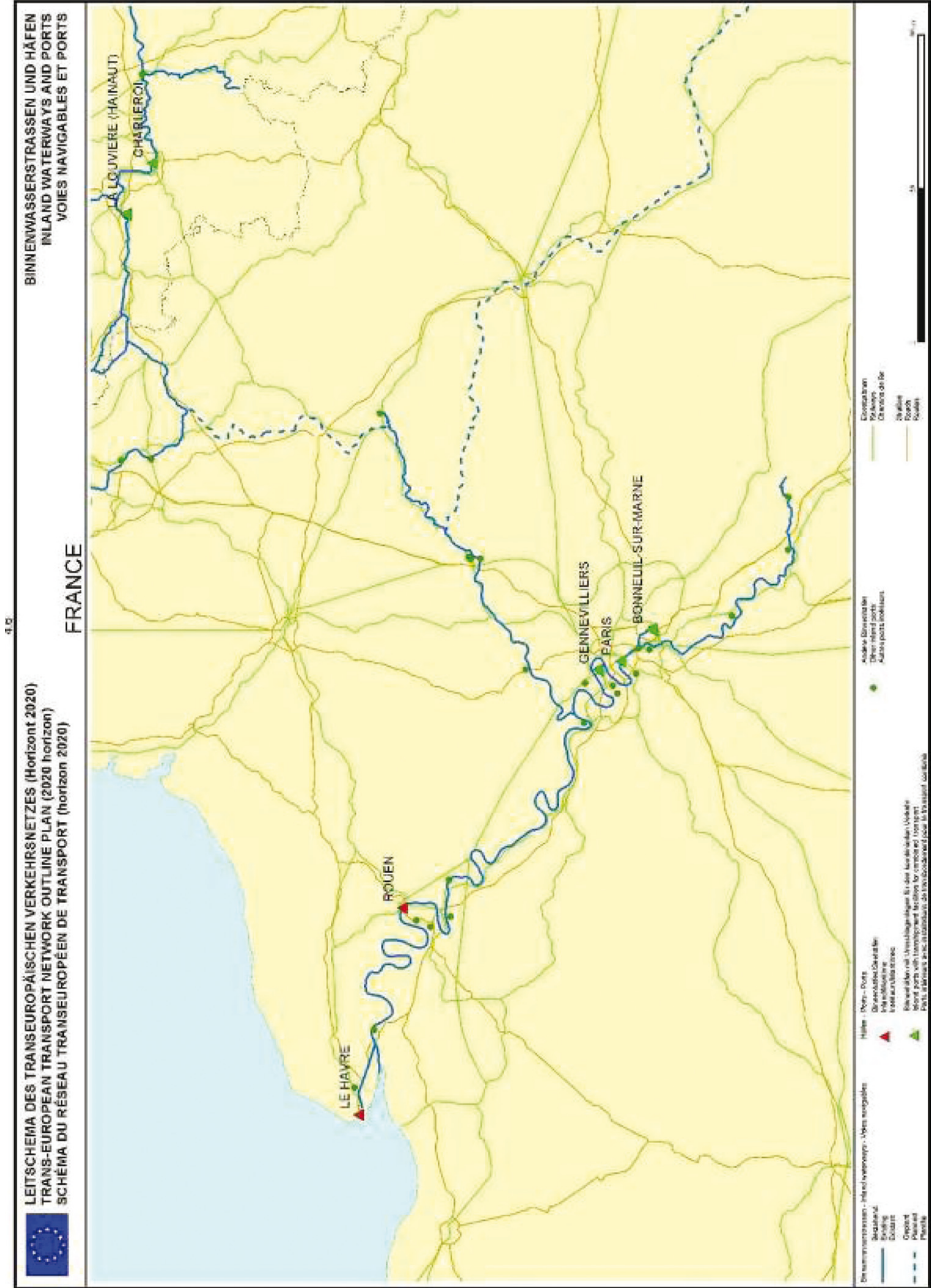




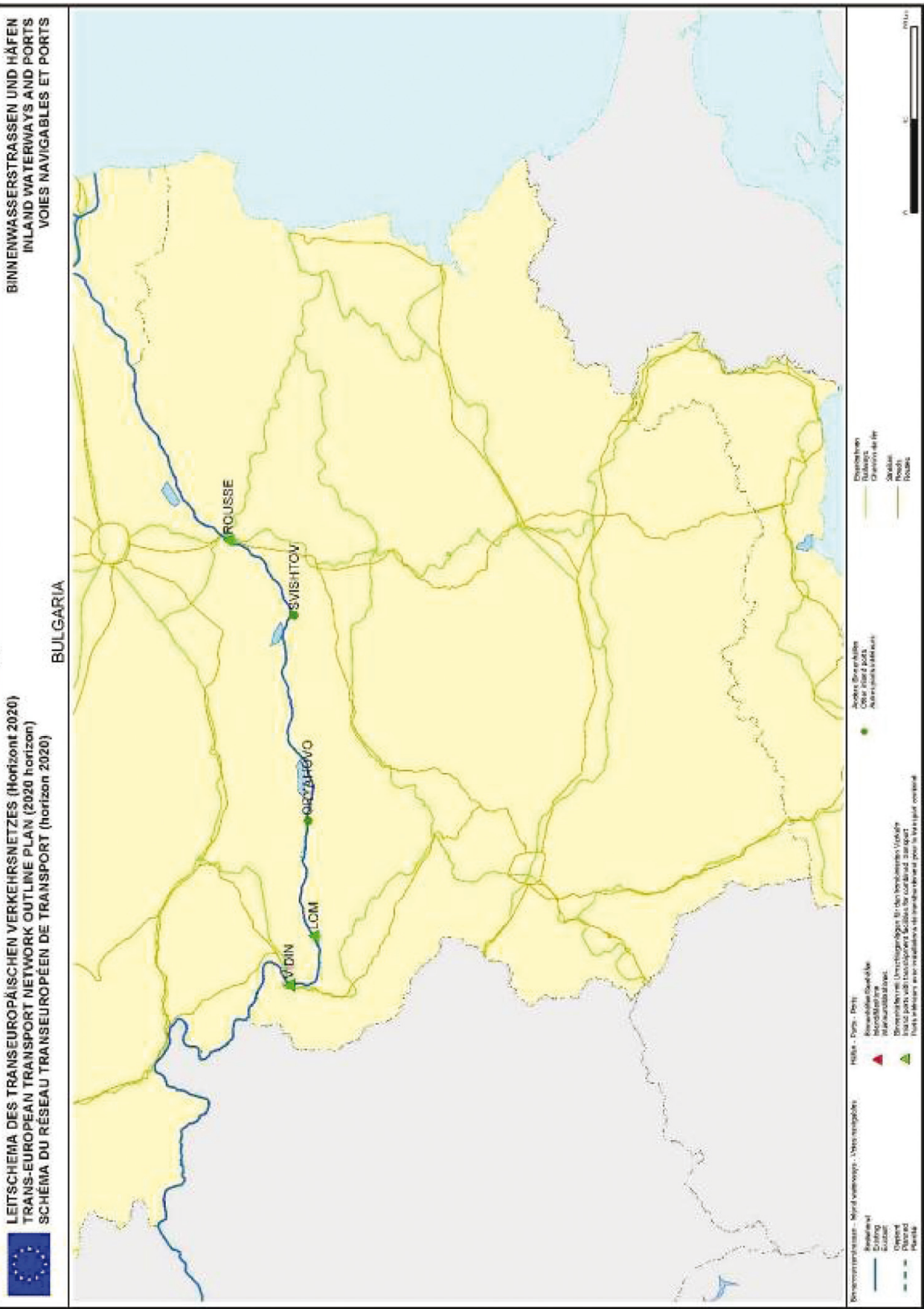
4.3

4.4





4.7



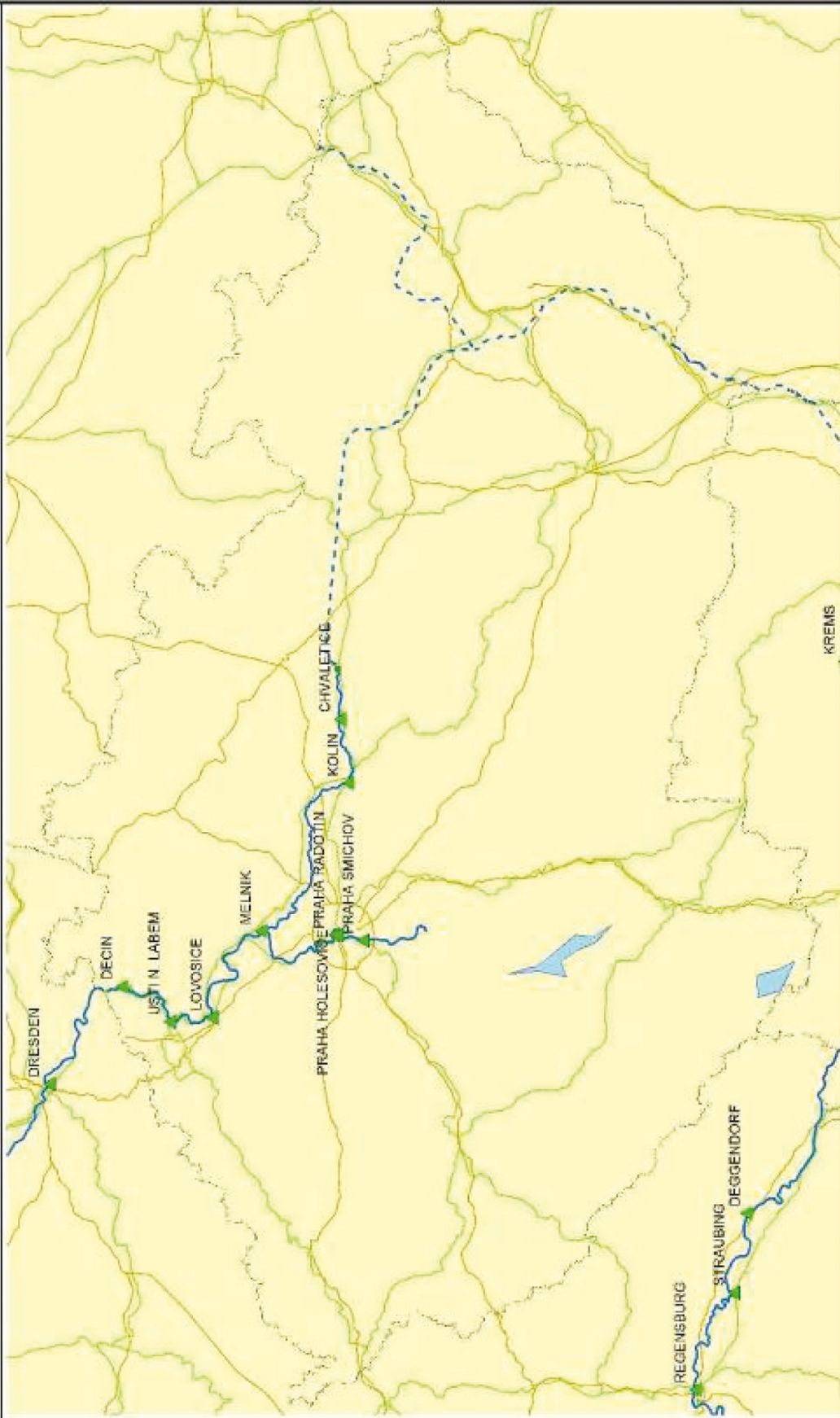
4.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)



BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS

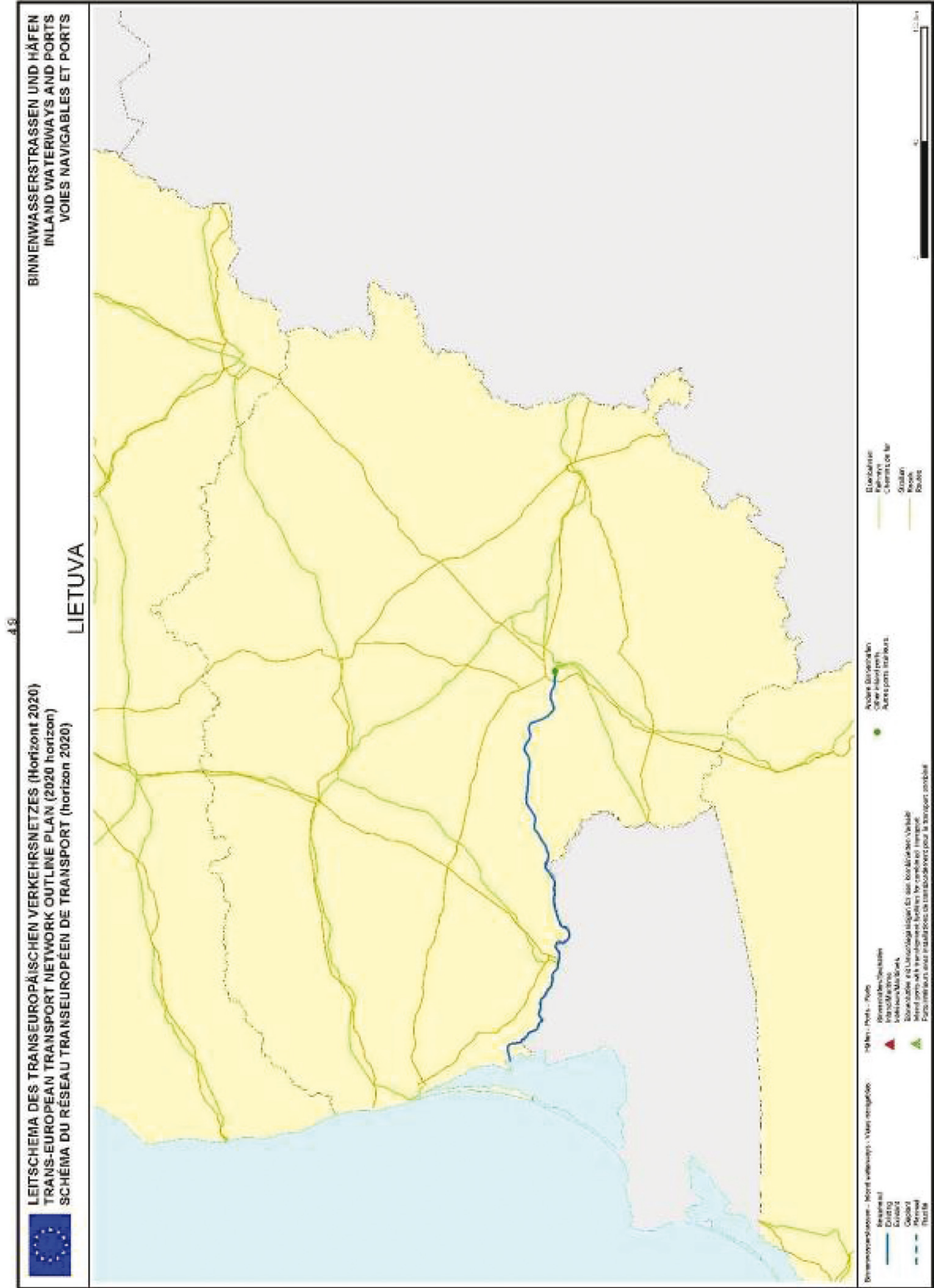
ČESKÁ REPUBLIKA



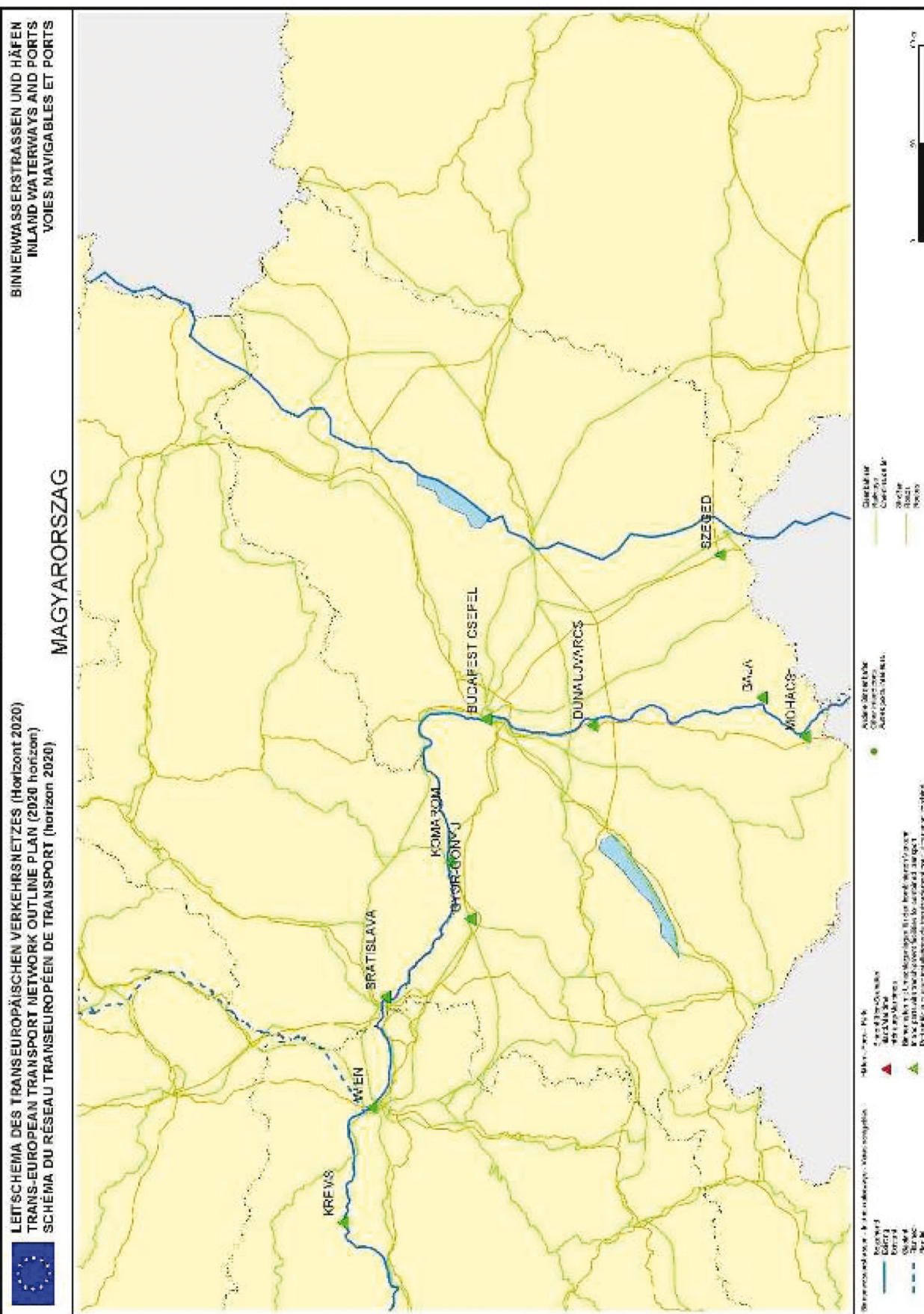
<p>Binnenwasserstraßen – inland waterways – voies navigables</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bestehend - - - - - Geplant Potenziell 	<p>Häfen – ports – ports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Bestehend ▲ Geplant ▲ Potenziell <p>Strömungsbehälter – locks – barrages</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bestehend ■ Geplant ■ Potenziell <p>Binnenwasserstraßen mit Uferbefestigung – locks for combined navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bestehend ● Geplant ● Potenziell 	<p>Ortschaften</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kreisstädte — Städte — Dörfer — Plätze
---	--	--

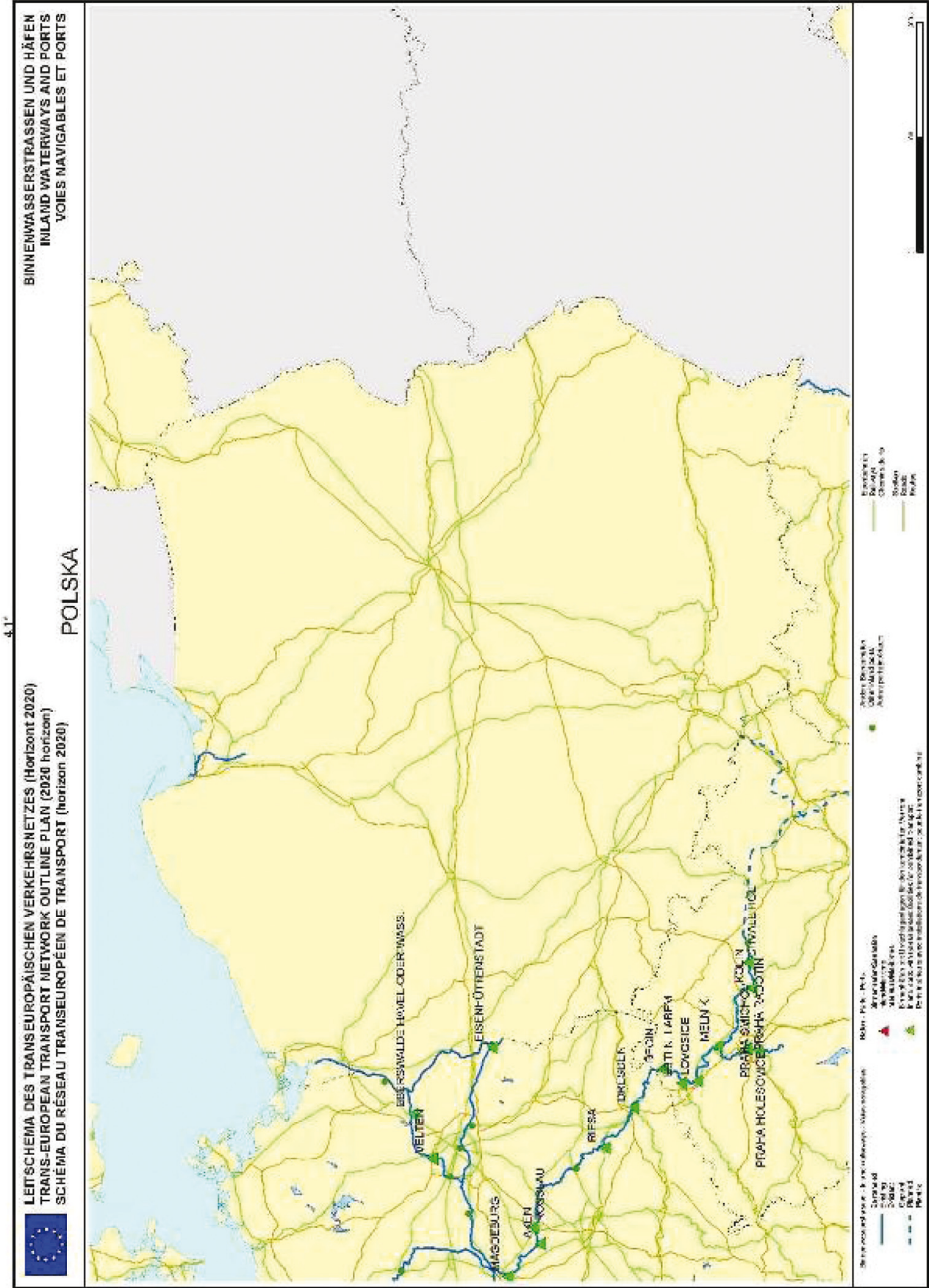
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km

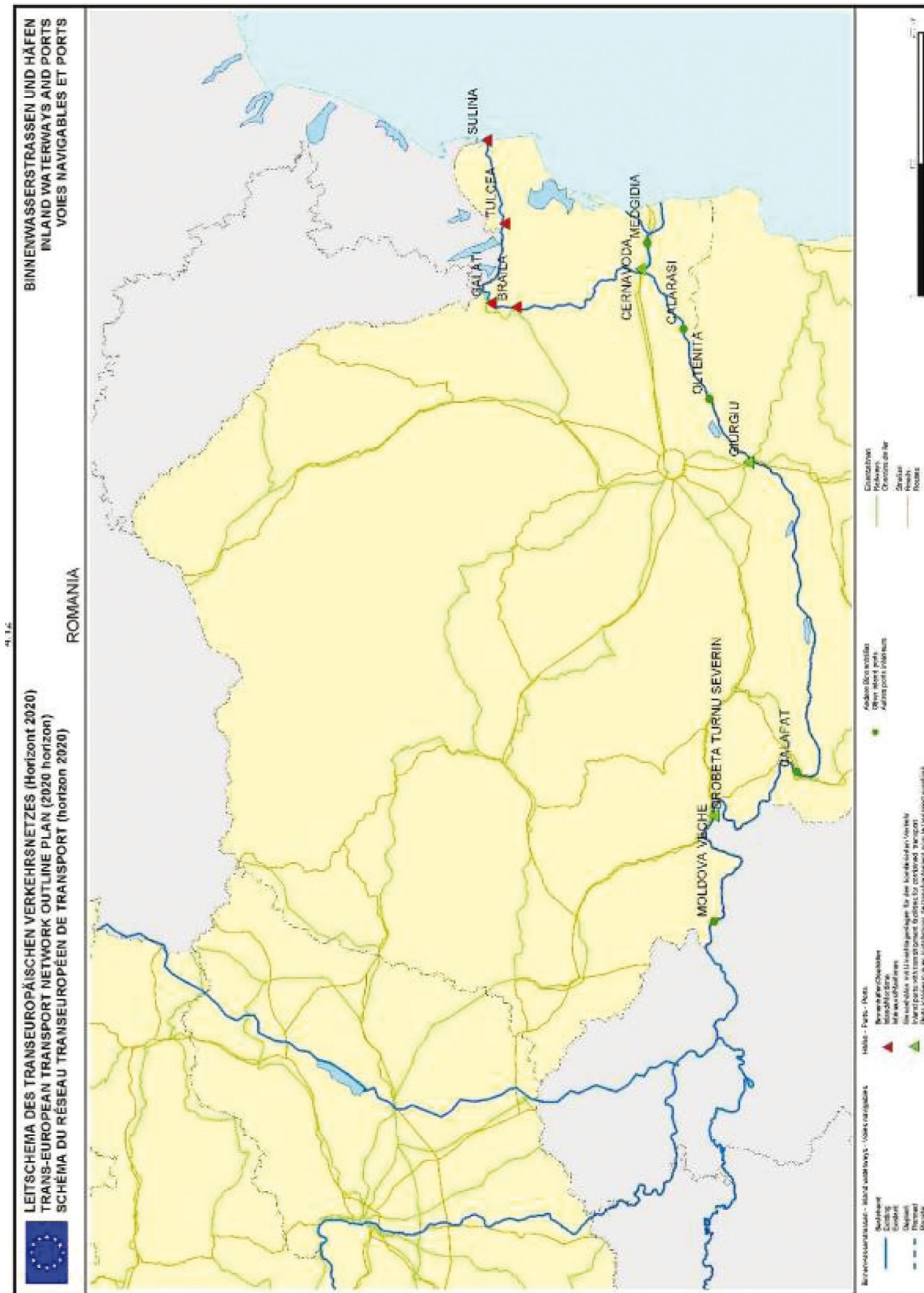
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 miles



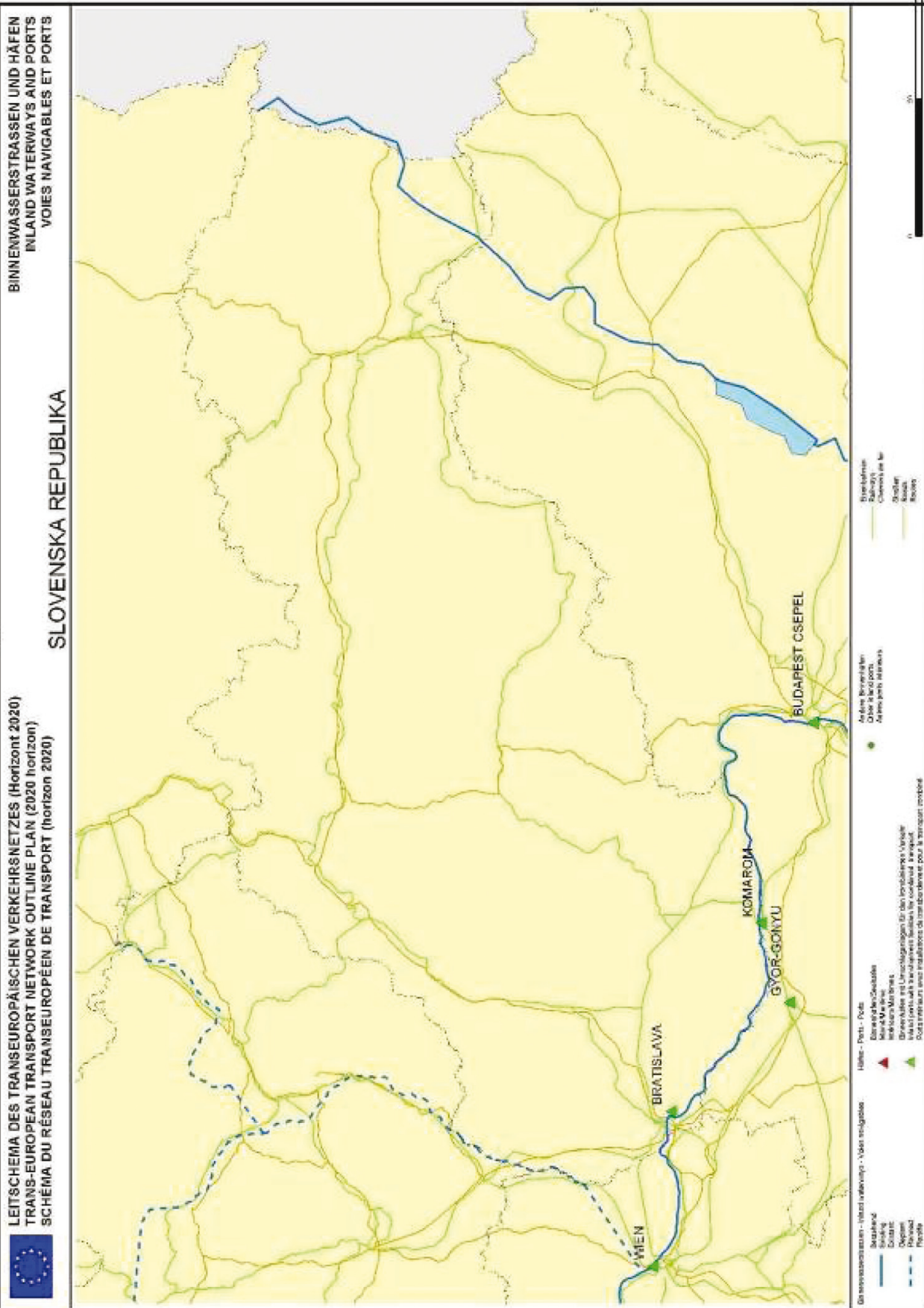
4.12







4.13



SECCIÓN 5:
PUERTOS MARÍTIMOS — CATEGORÍA A

5.0



5.1



LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A

BALTIC SEA



Häfen - Ports - Ports	Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables	Eisenbahnen
▲ Seehäfen Klasse A Seaports class A Ports maritimes classe A	— Bestehend Existing Existant	— Eisenbahnen Railways Chemins de fer
▲ Binnenhäfen/Seehäfen Inland/Maritime Intérieurs/Maritimes	- - - Geplant Planned Planifié	— Straßen Roads Routes



5.2

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)



NORTH SEA

SEEHÄFEN KLASSE A
 SEAPORTS CLASS A
 PORTS MARITIMES CLASSE A



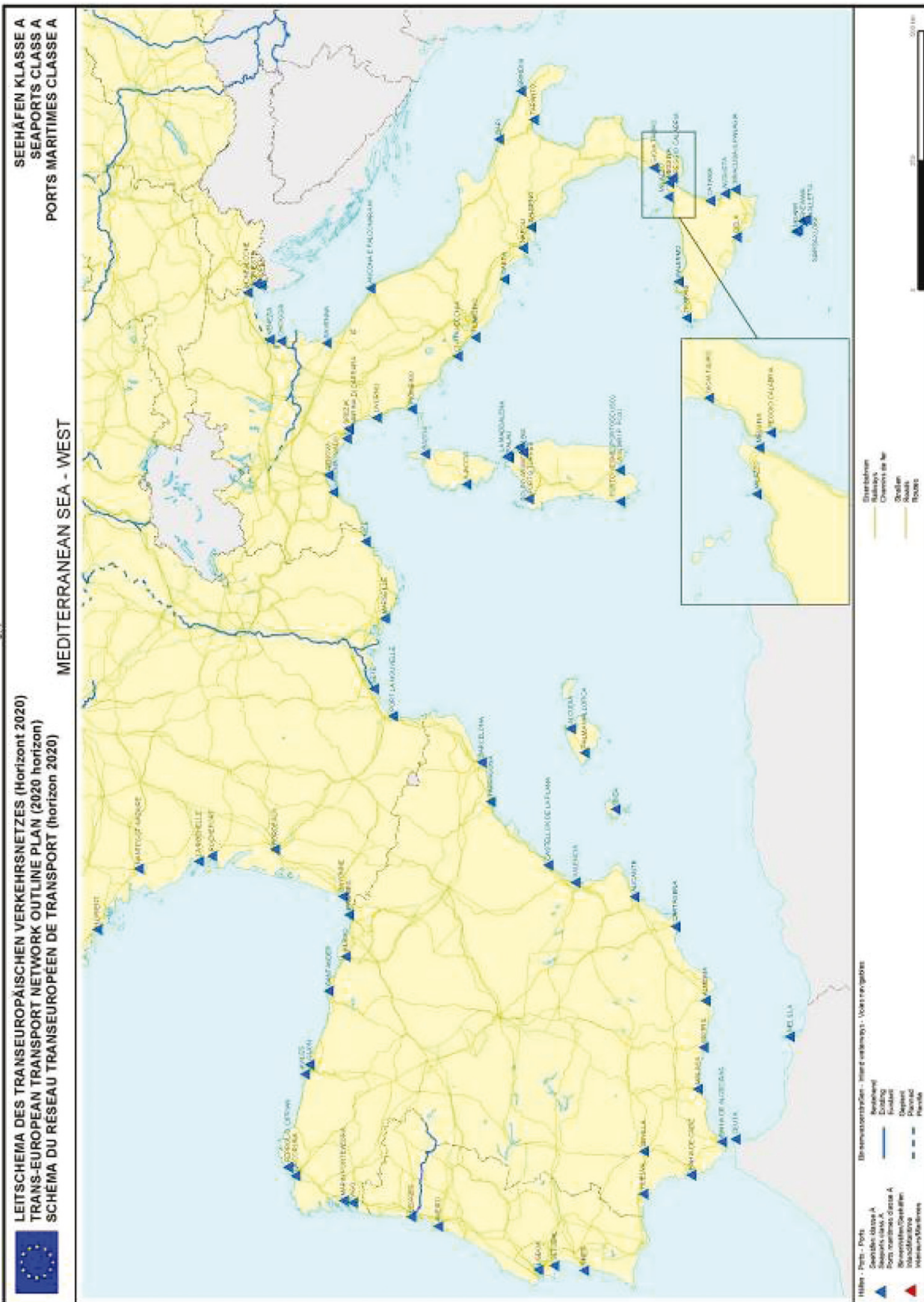
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

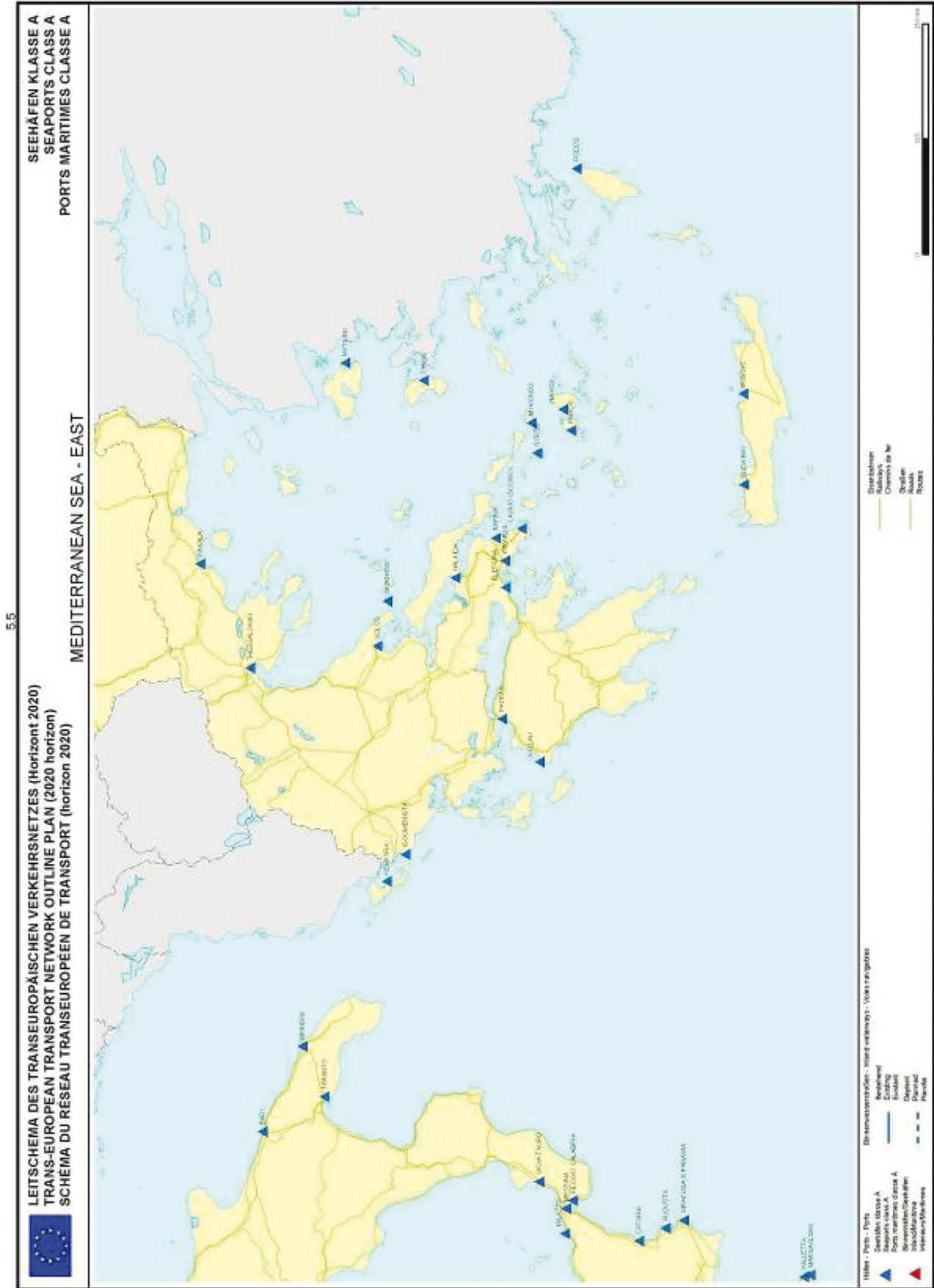
SEEHÄFEN KLASSE A
 SEAPORTS CLASS A
 PORTS MARITIMES CLASSE A

5.3



5.4





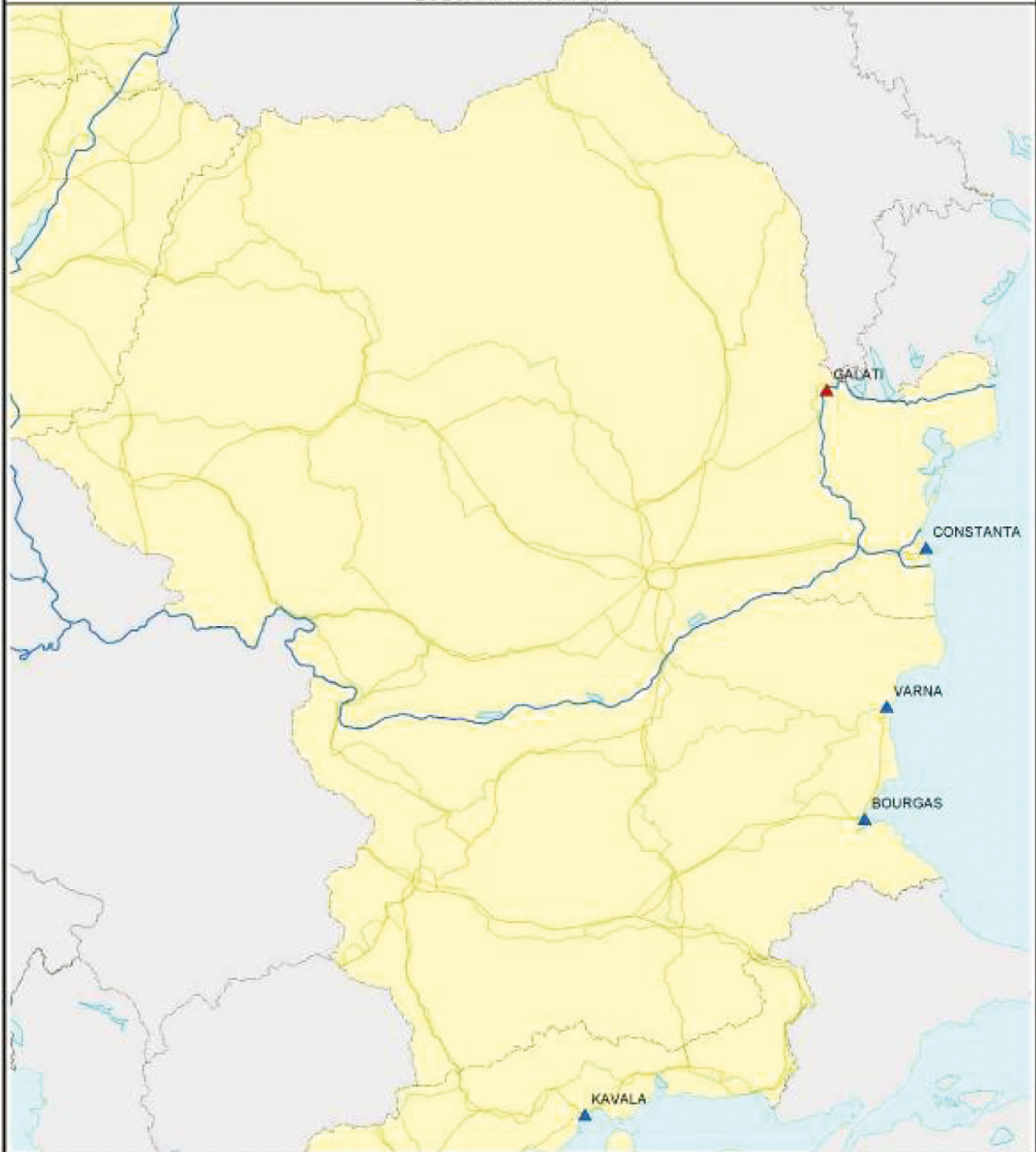
5.6



LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

SEEHÄFEN KLASSE A
 SEAPORTS CLASS A
 PORTS MARITIMES CLASSE A

BULGARIA / ROMANIA



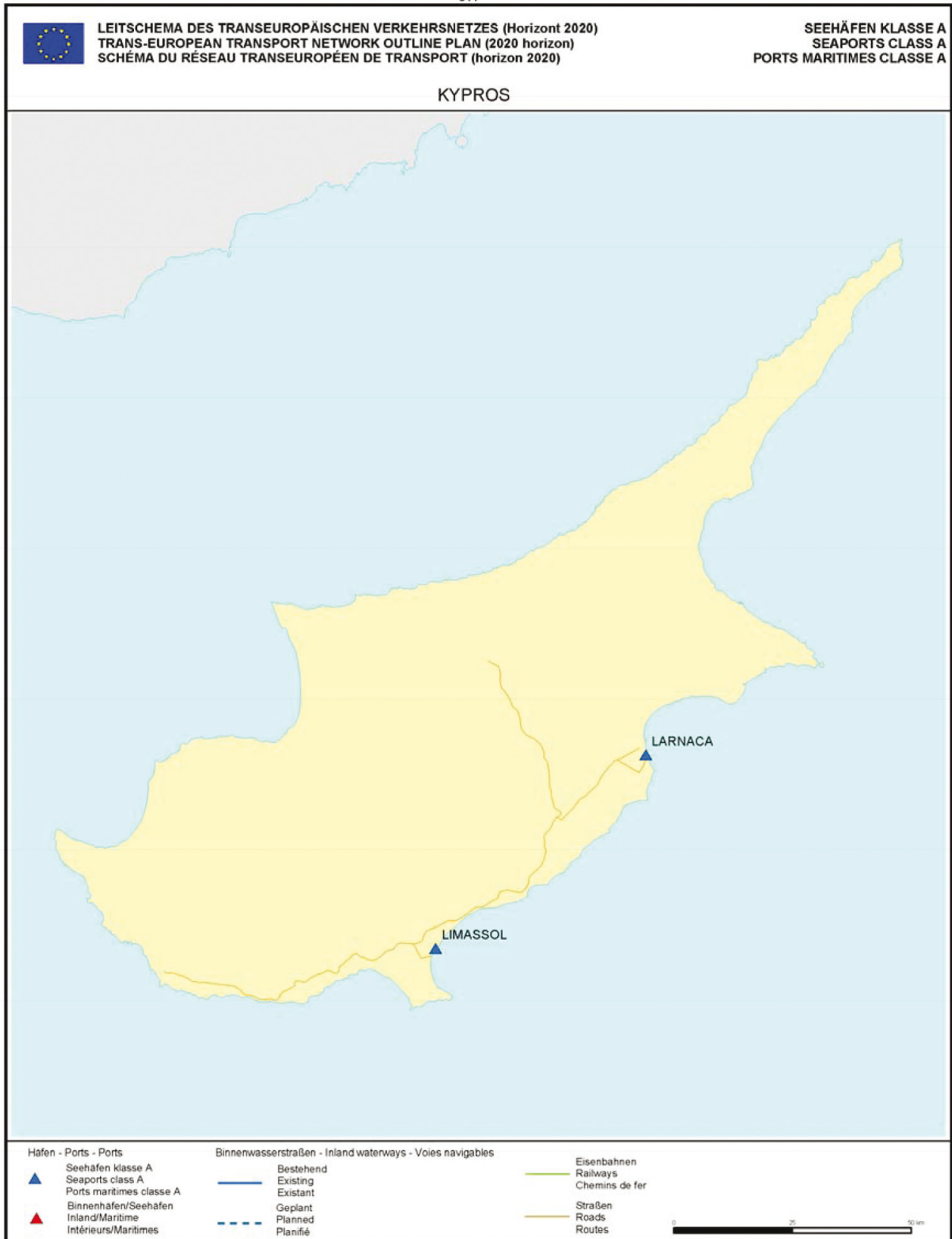
Häfen - Ports - Ports
 ▲ Seehäfen klasse A
 Seaports class A
 Ports maritimes classe A
 ▲ Binnenhäfen/Seehäfen
 Inland/ Maritime
 Intérieurs/ Maritimes

Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
 — Bestehend
 Existing
 Existant
 - - - - - Geplant
 Planned
 Planifié

Eisenbahnen
 Railways
 Chemins de fer
 Straßen
 Roads
 Routes



5.7



5.8



SECCIÓN 6:
AEROPUERTOS

6.0



6.1





6.3



6.4



6.5

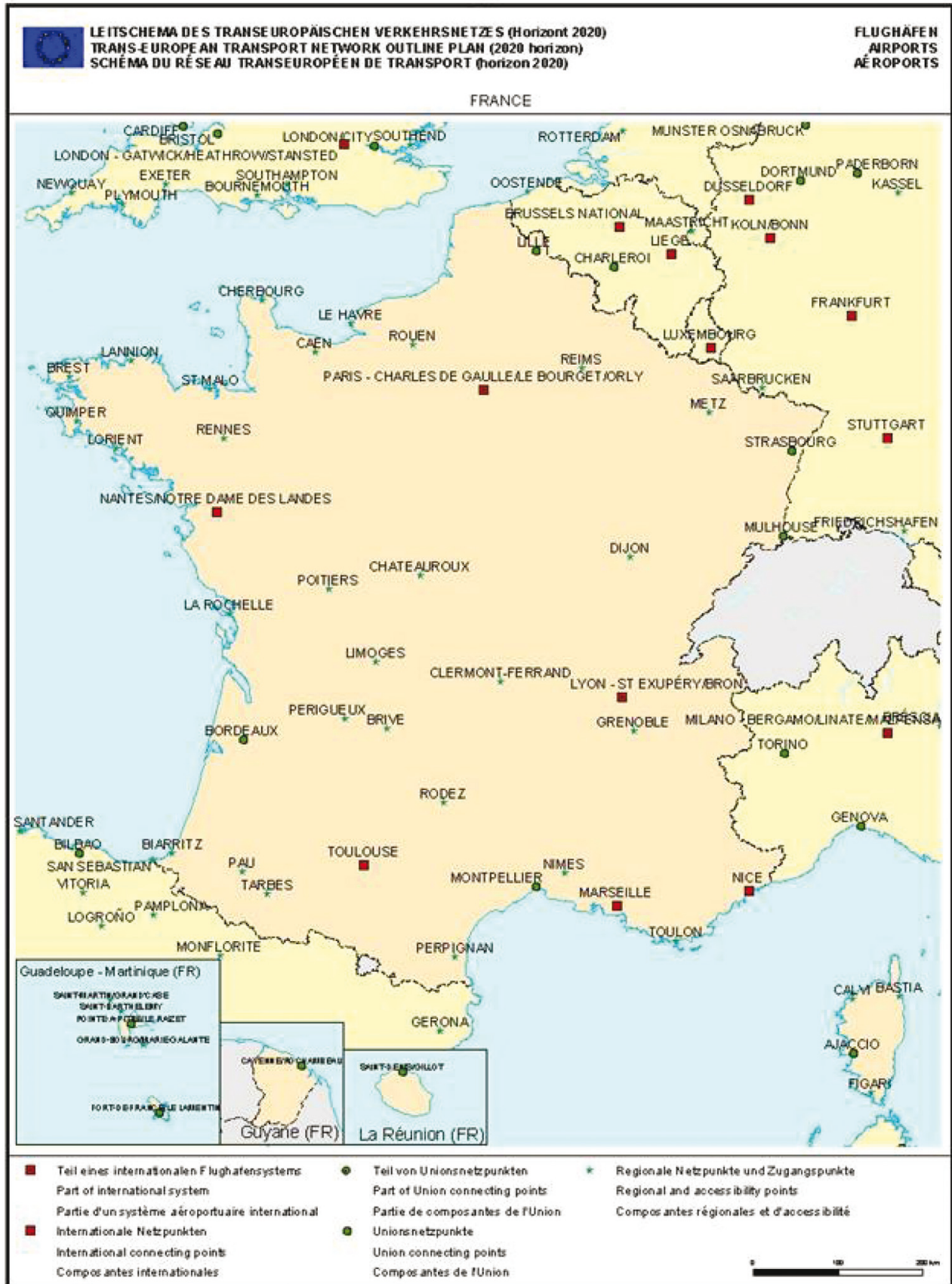


6.6



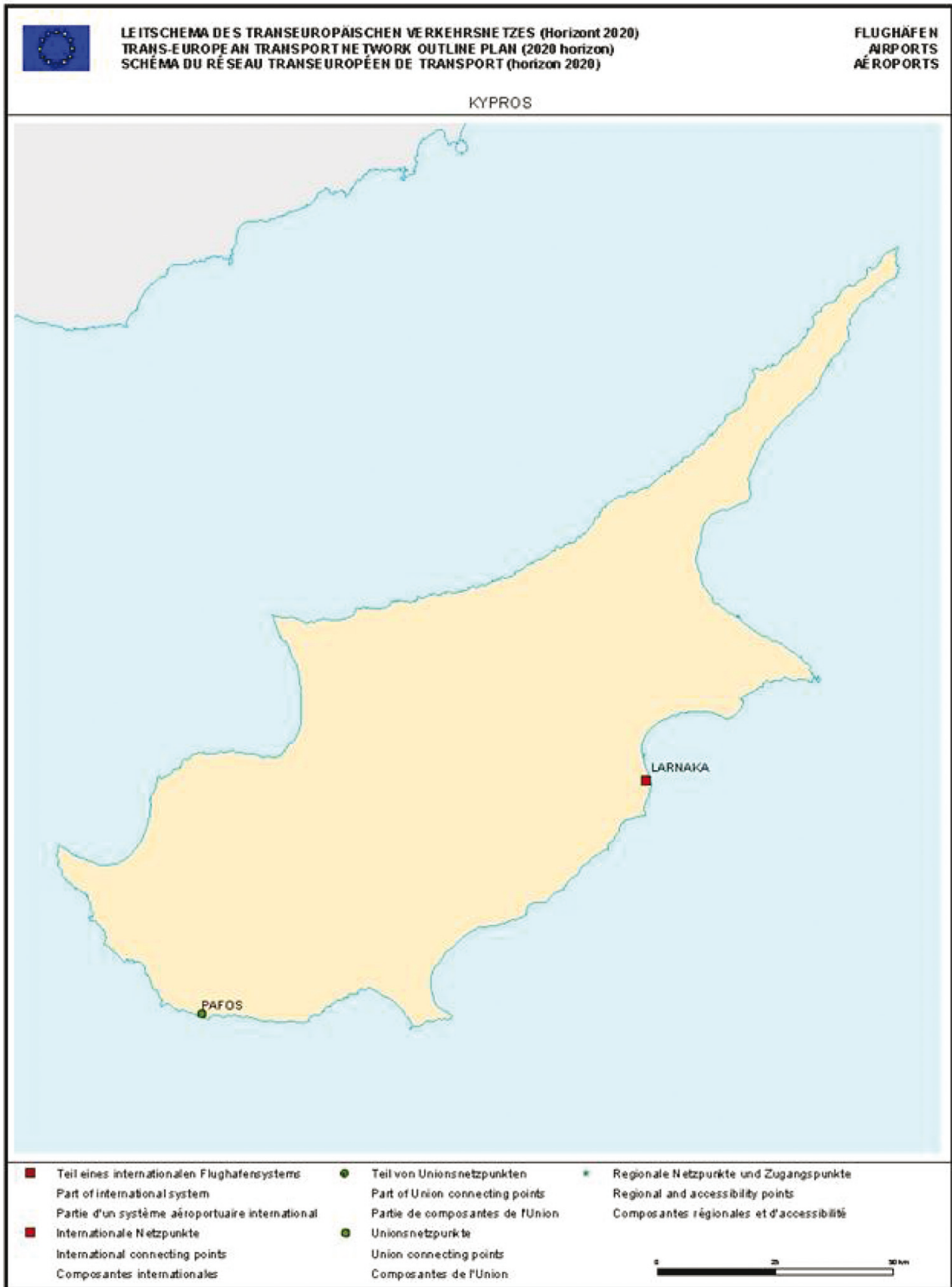
6.7







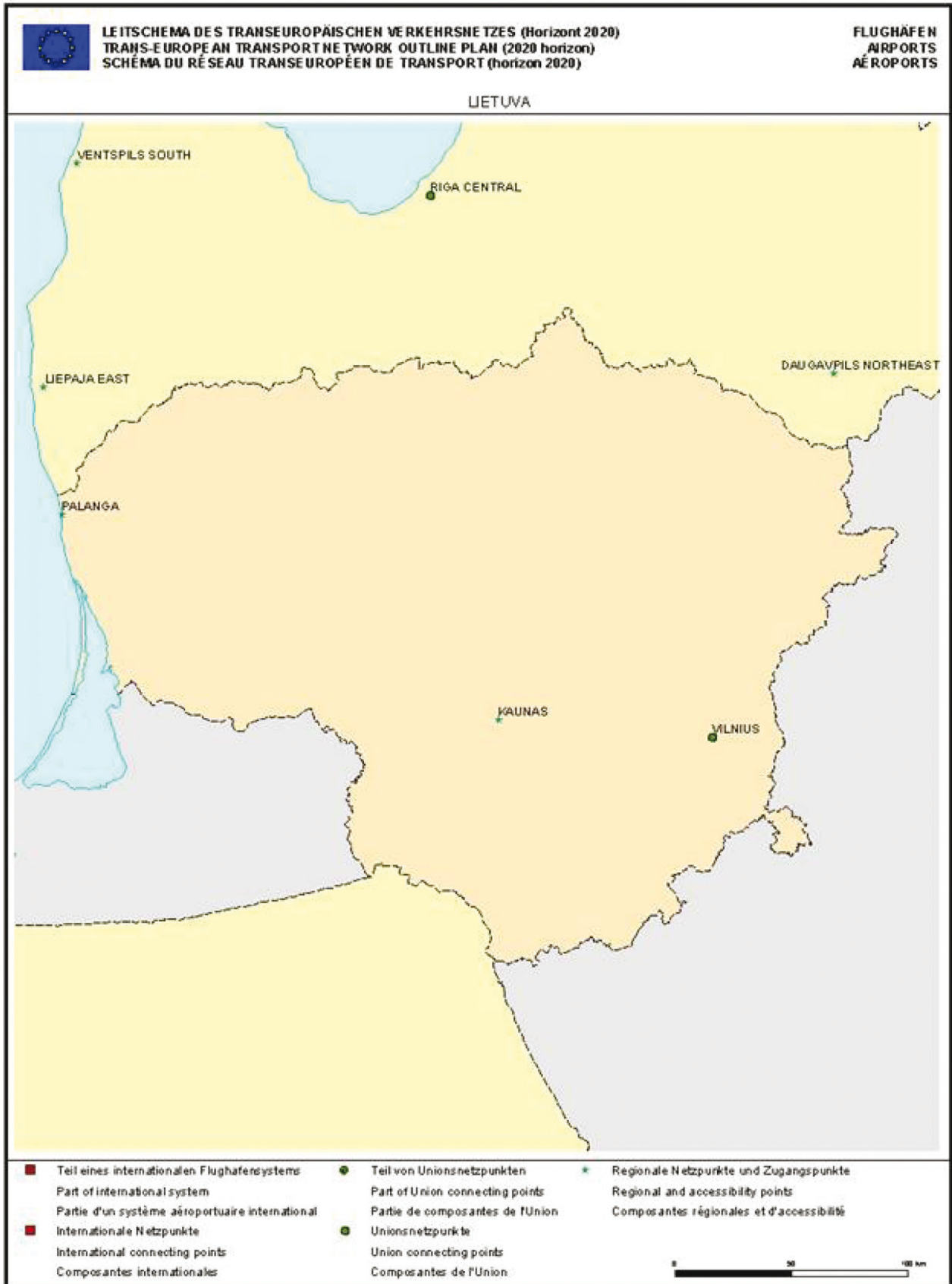
6.10



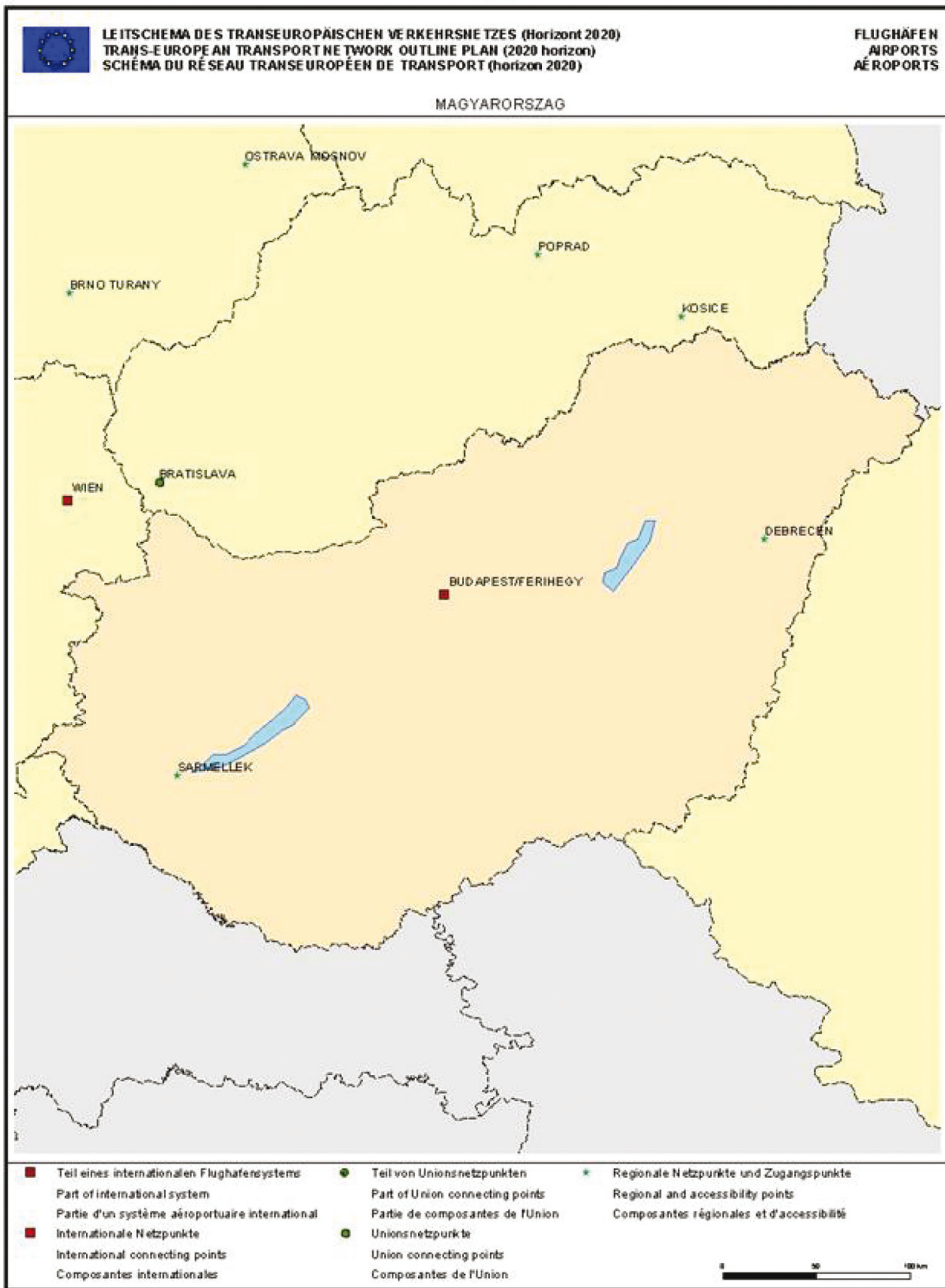
6.11



6.12



6.13



6.14



6.15



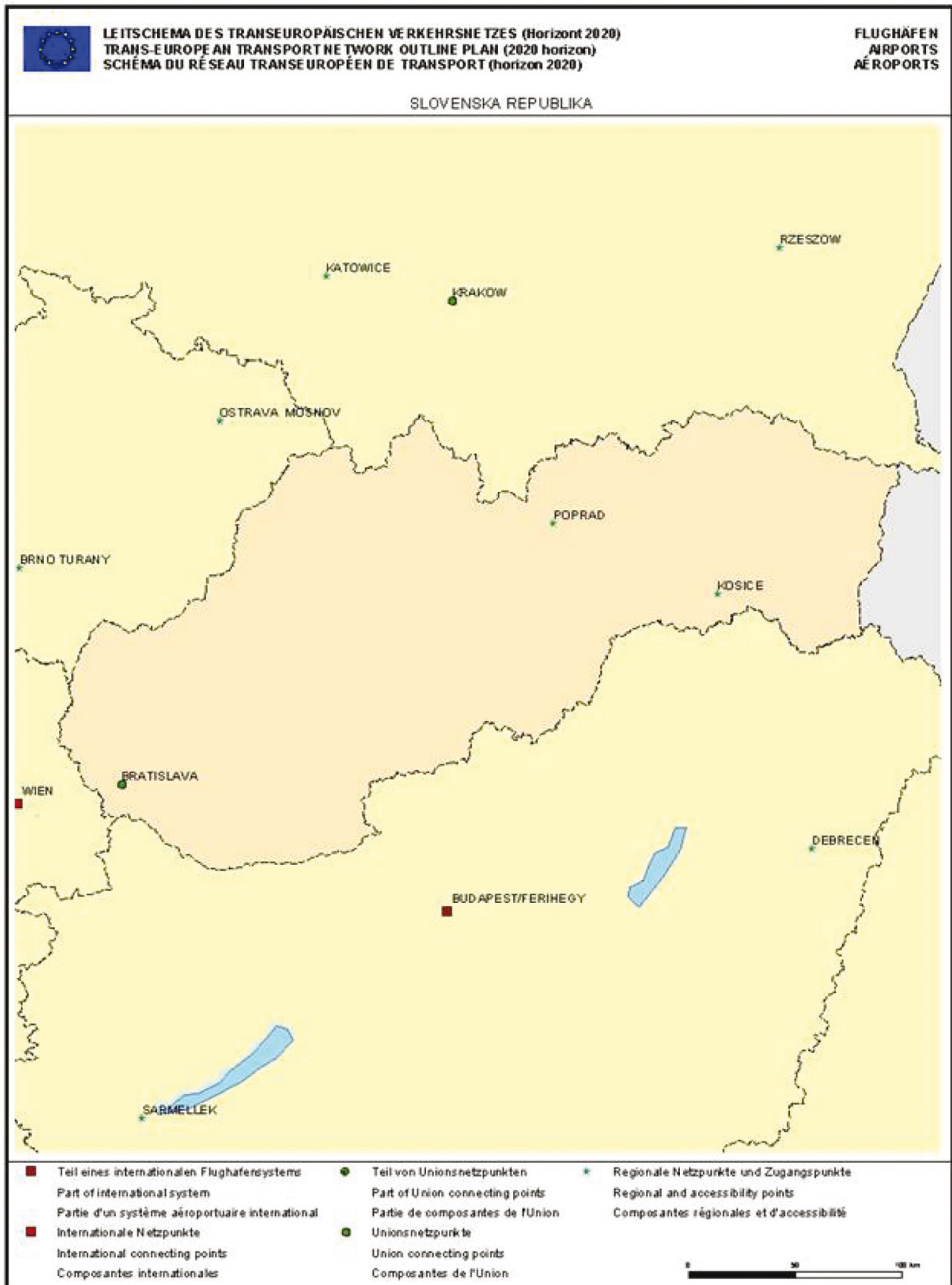
6.16



6.17



6.18

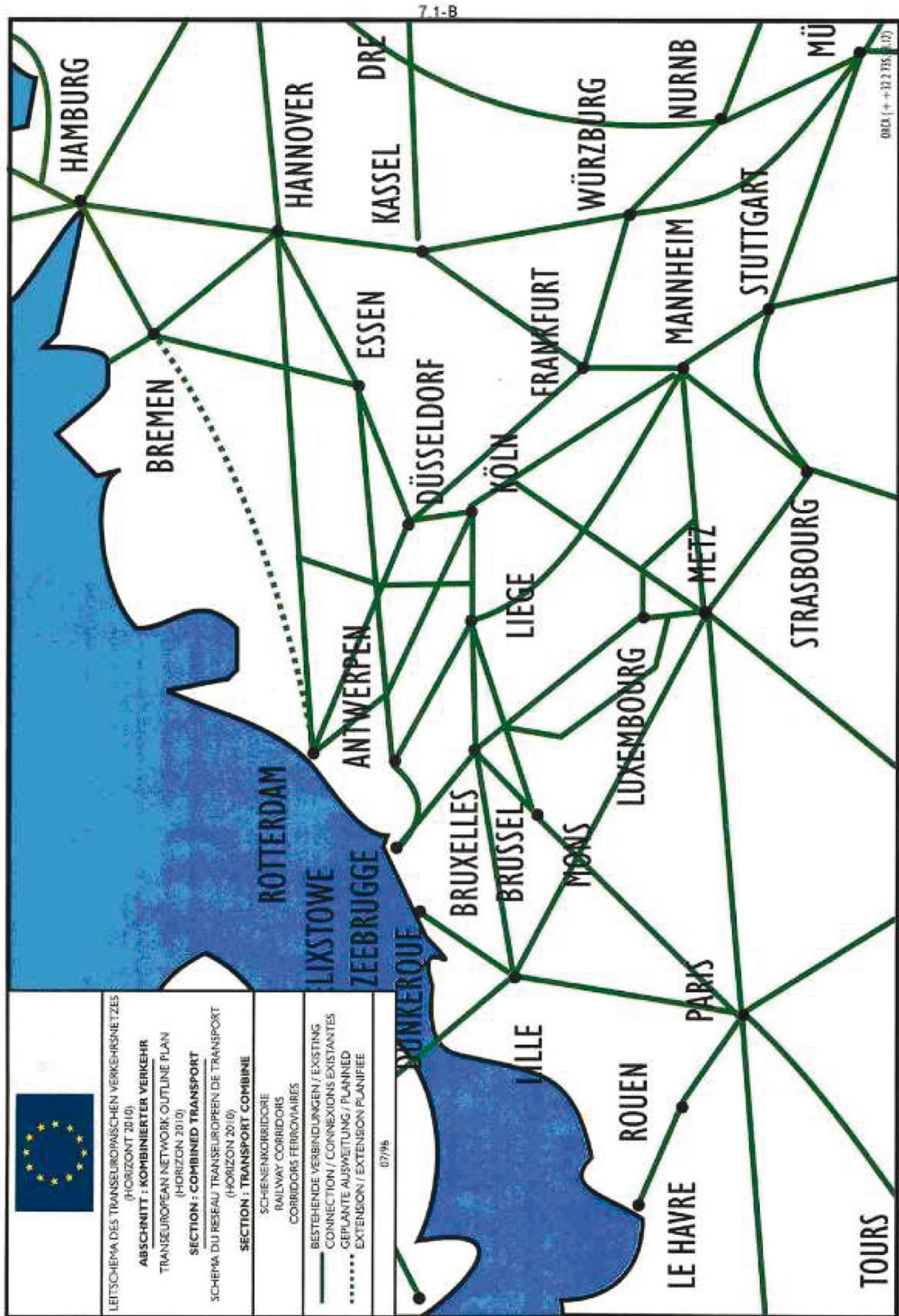


6.19



SECCIÓN 7:
RED DE TRANSPORTE COMBINADO





ANEXO II

CRITERIOS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS DE INTERÉS COMÚN ⁽¹⁾

- Sección 2: Red de carreteras
- Sección 3: Red ferroviaria
- Sección 4: Red de vías navegables y puertos de navegación interior
- Sección 5: Puertos marítimos
- Sección 6: Aeropuertos
- Sección 7: Red de transporte combinado
- Sección 8: Red de gestión e información relativa al tráfico marítimo
- Sección 9: Red de gestión del tráfico aéreo
- Sección 10: Red de localización y navegación

SECCIÓN 2

RED DE CARRETERAS

Además de los proyectos de enlaces que figuran en el anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructura relativo a esos enlaces que se refiera a:

A. El desarrollo de la red y, en particular:

- ensanche de autopistas o acondicionamiento de carreteras de alta calidad,
- realización o acondicionamiento de las circunvalaciones urbanas o de aglomeraciones urbanas,
- incremento de la interoperabilidad de las redes nacionales.

B. El desarrollo de los esquemas de gestión del tráfico e información a los usuarios y, en particular:

- la creación de infraestructuras telemáticas de recogida de datos sobre el tráfico,
- el desarrollo de los centros de información sobre el tráfico y los centros de control del tráfico, incluido el intercambio de datos entre centros de información sobre el tráfico de distintos países,
- la creación de servicios de información de carreteras, en particular el RDS-TMC ⁽²⁾,
- la interoperabilidad técnica de las infraestructuras telemáticas.

⁽¹⁾ Estos criterios y especificaciones se refieren a las secciones correspondientes contempladas en el articulado y/o en el anexo I.

⁽²⁾ Sistema de mensajes digitales por radio para la circulación por carretera que permite adaptar el flujo general de mensajes a las necesidades particulares del usuario de la carretera.

SECCIÓN 3

RED FERROVIARIA

Además de los proyectos relativos a los enlaces que figuran en el anexo I, se considera de interés común cualquier proyecto de infraestructura relativo a esos enlaces que se refiera a:

- la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos,
- la interconexión con las redes de los demás modos de transporte.

SECCIÓN 4

RED DE VÍAS NAVEGABLES Y PUERTOS DE NAVEGACIÓN INTERIOR**A. Puertos de navegación interior**

Los proyectos de interés común deberán referirse exclusivamente a infraestructuras accesibles a todo usuario sobre una base no discriminatoria.

Además de los proyectos relativos a los enlaces y puertos interiores que figuran en el anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructura que corresponda a una o varias de las categorías siguientes:

1. acceso a un puerto desde vías navegables interiores;
2. infraestructura portuaria dentro de una zona portuaria;
3. otras infraestructuras de transporte dentro de una zona portuaria;
4. otras infraestructuras de transporte que enlacen un puerto con los distintos elementos de la red transeuropea de transporte.

Serán considerados de interés común los proyectos de obras siguientes: la construcción y el mantenimiento de todos los elementos del sistema de transporte generalmente abierto a todos los usuarios en el interior del puerto y de los enlaces con la red de transporte nacional e internacional; en particular, el acondicionamiento y el mantenimiento de superficies para fines económicos y conexos a los portuarios, la construcción y el mantenimiento de enlaces viales y ferroviarios, la construcción y el mantenimiento, incluido el dragado, de los accesos y de otras superficies acuáticas en el puerto, así como la construcción y el mantenimiento de ayudas a la navegación y de sistemas de gestión del tráfico, de comunicación y de información en el puerto y sus accesos.

B. Gestión del tráfico

Se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructuras que se refiera, en particular a:

- un sistema de señalización y pilotaje de buques, en particular de los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes,
- sistemas de comunicación en caso de peligro y para la seguridad en las vías navegables.

SECCIÓN 5

PUERTOS MARÍTIMOS**1. Condiciones comunes para los proyectos de interés común relativos a los puertos marítimos comprendidos en la red.**

Los proyectos de interés común deberán referirse exclusivamente a infraestructuras accesibles a todo usuario sobre una base no discriminatoria.

Serán considerados de interés común los proyectos de obras siguientes: la construcción y el mantenimiento de todos los elementos del sistema de transporte generalmente abierto a todos los usuarios en el interior del puerto y de los enlaces con la red de transporte nacional e internacional; en particular, el acondicionamiento y el mantenimiento de zonas para fines económicos y conexos a los portuarios, la construcción y el mantenimiento de enlaces viales y ferroviarios, la construcción y el mantenimiento, incluido el dragado, de los accesos y de otras superficies acuáticas en el puerto, así como la construcción y el mantenimiento de ayudas a la navegación y de sistemas de gestión del tráfico, de comunicación y de información en el puerto y sus accesos.

2. Características de los proyectos de interés común relativos a la red portuaria marítima

Se considerará de interés común todo proyecto de infraestructuras que reúna las características siguientes:

Características del proyecto	Categorías de puertos
I. Fomento del transporte marítimo de corta distancia	
Infraestructura necesaria para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y del transporte marítimo fluvial	Proyectos relativos a los puertos de categoría A
II. Acceso a los puertos	
Acceso marítimo o fluvial a los puertos	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A y B
Accesibilidad permanente a los puertos del Mar Báltico situados aproximadamente a 60° de latitud Norte y más al norte, incluidos los gastos de equipamiento relativos a los trabajos efectuados para romper el hielo durante el invierno	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A, B y C
Creación o mejora del acceso al interior, uniendo el puerto a los distintos elementos de la red transeuropea de transporte mediante enlaces ferroviarios, de carretera y por vías navegables	Proyectos relativos a los puertos de la categoría A
Acondicionamiento del actual acceso al interior, uniendo el puerto a los distintos elementos de la red transeuropea de transporte mediante enlaces ferroviarios, de carretera y por vías navegables	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A y B
III. Infraestructura portuaria dentro de las zonas portuarias	
Acondicionamiento de la infraestructura portuaria con el fin de aumentar la eficacia intermodal	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A y B
Mejora de la infraestructura portuaria, en particular en los puertos insulares y en las regiones periféricas y ultraperiféricas	Proyectos relativos a los puertos de la categoría C
Desarrollo e instalación de sistemas de gestión y de información de tipo IDI (intercambio de datos informatizados) u otros sistemas de gestión inteligente del tráfico de mercancías y pasajeros que utilicen tecnologías integradas	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A, B y C
Desarrollo de instalaciones portuarias de recepción de residuos	Proyectos relativos a los puertos de las categorías A, B y C

SECCIÓN 6

AEROPUERTOS

I. Criterios de selección de los aeropuertos de interés común

Los aeropuertos de interés común deberán responder a los criterios de uno de los componentes siguientes:

1. Los componentes internacionales comprenderán:

- cualquier aeropuerto o sistema aeroportuario ⁽¹⁾ en el que:
 - el volumen anual de movimiento de pasajeros sea superior o igual a 5 000 000 menos el 10 %
 - o
 - el volumen anual de movimiento de aviones comerciales sea superior o igual a 100 000

⁽¹⁾ Sistemas aeroportuarios (DO L 240 de 24.8.1992, p. 14).

- o
 - el volumen anual de flete sea superior o igual a 150 000 toneladas
 - o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros de fuera de la Unión sea igual o superior a 1 000 000
 - o
 - cualquier aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente internacional existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.
- 2. Los componentes de la Unión comprenderán:
 - todos los aeropuertos y sistemas aeroportuarios en los que:
 - el volumen anual de movimiento de pasajeros esté comprendido entre 1 000 000 menos el 10 % y 4 499 999
 - o
 - el volumen anual de flete esté comprendido entre 50 000 y 149 999 toneladas
 - o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 500 000 y 899 999 con al menos un 30 % de tráfico no nacional
 - o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 300 000 y 899 999 y se sitúe fuera del continente europeo a más de 500 km del componente internacional más próximo,
 - o
 - cualquier aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente de la Unión existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.
- 3. Los componentes regionales y de acceso comprenderán cualquier aeropuerto:
 - cuyo volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 500 000 y 899 999 con menos del 30 % de tráfico no nacional
 - o
 - cuyo volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 250 000 menos un 10 % y 499 999
 - o
 - cuyo volumen anual de flete esté comprendido entre 10 000 y 49 999 toneladas
 - o
 - situado en una isla de un Estado miembro
 - o
 - situado en una región enclavada de la Unión que ofrezca servicios comerciales con aviones cuya masa máxima al despegar sea superior a 10 toneladas.

Se considerará que un aeropuerto está situado en una región enclavada cuando se encuentre a una distancia superior a los 100 km en línea recta del componente internacional o de la Unión más próximo. Excepcionalmente, esta distancia podrá reducirse a 75 km cuando existan verdaderas dificultades de acceso dado el relieve o el estado de las infraestructuras del transporte terrestre.

II. Particularidades de los proyectos de interés común de la red aeroportuaria

Se considerará de interés común cualquier proyecto que responda a las siguientes particularidades:

Particularidades del proyecto	Tipo de componente principalmente afectado ⁽¹⁾
I. Aprovechamiento óptimo de la capacidad aeroportuaria existente	
<i>Acción 1</i> — Aprovechamiento óptimo de la capacidad existente para el movimiento de aviones, pasajeros o flete, incluidos los equipos de navegación aérea dependientes del aeropuerto	Componente internacional Componente de la Unión Componente regional y de acceso
<i>Acción 2</i> — Mejora de la seguridad técnica y de la seguridad de vigilancia en los aeropuertos	Componente internacional Componente de la Unión Componente regional y de acceso
<i>Acción 3</i> — Acondicionamiento de las infraestructuras existentes necesario para la realización del mercado interior y, en especial, las medidas para la libre circulación de personas en la Unión	Componente internacional Componente de la Unión Componente regional y de acceso
II. Desarrollo de nuevas capacidades aeroportuarias	
<i>Acción 4</i> — Desarrollo de las infraestructuras y equipos que condicionan la capacidad aeroportuaria en lo relativo al movimiento de aviones, pasajeros o flete, incluidos los equipos de navegación aérea dependientes del aeropuerto	Componente internacional Componente de la Unión
<i>Acción 5</i> — Acondicionamiento de un nuevo aeropuerto que sustituya a un aeropuerto o a un sistema de aeroportuario que ya no pueda ampliarse en el lugar de su emplazamiento	Componente internacional Componente de la Unión
III. Mejora de la protección contra las molestias causadas por las actividades aeroportuarias	
<i>Acción 6</i> — Mejora de la compatibilidad medioambiental en lo relativo al ruido y al tratamiento de los efluentes aeroportuarios	Componente internacional Componente de la Unión
IV. Mejora o desarrollo de los accesos al aeropuerto	
<i>Acción 7</i> — Mejora del desarrollo de las conexiones entre el aeropuerto y las infraestructuras de acceso	Componente internacional Componente de la Unión
<i>Acción 8</i> — Mejora o desarrollo de las conexiones con otras redes de transporte y, en particular, la red ferroviaria	Componente internacional Componente de la Unión
⁽¹⁾ Este cuadro no excluye la ampliación de las acciones pertinentes a otros componentes en determinados casos concretos debidamente justificados.	

SECCIÓN 7

RED DE TRANSPORTE COMBINADO

Además de los proyectos relativos a los enlaces que se recogen en el anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto relacionado con dichos enlaces que consista en:

- la realización o acondicionamiento de infraestructuras ferroviarias o de vías navegables que hagan técnicamente posible y económicamente rentable el transporte de unidades de carga intermodales;
- la construcción o acondicionamiento de centros de transbordo entre modos terrestres, incluida la instalación en la terminal de equipos de transbordo, con la correspondiente infraestructura;
- el acondicionamiento de las zonas portuarias a fin de desarrollar o mejorar el transporte combinado entre la vía marítima y el ferrocarril, la vía navegable o la carretera;

- material de transporte ferroviario especialmente adaptado al transporte combinado cuando las características de la infraestructura lo exijan, en particular desde el punto de vista del coste de un posible acondicionamiento de esa infraestructura y siempre que la utilización de ese material esté asociada a la infraestructura en cuestión y que los operadores interesados puedan beneficiarse del mismo de una manera no discriminatoria.

SECCIÓN 8

RED DE GESTIÓN Y DE INFORMACIÓN RELATIVA AL TRÁFICO MARÍTIMO

Se considerará de interés común cualquier proyecto:

- que se enmarque dentro de los objetivos de la política de la Unión de seguridad marítima,
 - o
- que tenga como fin aplicar los convenios internacionales y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el ámbito de la seguridad marítima y que consista en:
 - la aplicación del sistema de la Unión de notificación de buques con destino a, o procedentes de, puertos de la Unión, o en tránsito por el litoral de la Unión, mediante un sistema electrónico de intercambio de datos que incluya asimismo la transmisión de datos entre buques e instalaciones en tierra por medio de transpondedores; se concederá especial atención a los sistemas electrónicos de intercambio de datos EDI (intercambio electrónico de datos) que incluyan interfaces compatibles,
 - el desarrollo y mejora de las cadenas de radionavegación terrestres LORAN-C,
 - el desarrollo o mejora de los sistemas de gestión e información referidos al tráfico marítimo (STM) costeros y portuarios y de la interconexión de los mismos para lograr un seguimiento y una gestión más seguras y eficaces del tráfico marítimo, sobre todo en las zonas de convergencia con gran densidad de tráfico o sensibles desde el punto de vista del medio ambiente,
 - el desarrollo de instrumentos que permitan un mejor conocimiento del tráfico: bases de datos sobre el flujo de tráfico y los accidentes marítimos, desarrollo del instrumento de análisis del flujo del tráfico EPTO (European Permanent Traffic Observatory),
 - el desarrollo de infraestructuras y equipos para contribuir a la puesta en práctica del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (GMDSS),
 - la mejora de los sistemas telemáticos de intercambio de datos para el control de los buques por el Estado del puerto.

SECCIÓN 9

RED DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

Se considerará de interés común cualquier proyecto que permita aumentar la capacidad del sistema y utilizarlo de forma óptima en una perspectiva de armonización e integración de los medios y procedimientos de los distintos componentes nacionales y que sea conforme a las normas internacionales aplicables, definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por los organismos europeos competentes, teniendo en cuenta en particular los trabajos de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol).

Estos proyectos consistirán en:

- estudios para una mejor utilización del espacio aéreo por los distintos usuarios y la puesta en práctica de un sistema de rutas coherente y eficaz;
- la planificación y gestión de los flujos del tráfico aéreo con objeto de adecuar mejor la oferta a la demanda y utilizar de forma óptima las capacidades de control disponibles;
- los estudios y trabajos necesarios para la armonización de los medios y procedimientos, de forma que se integren los distintos prestadores de servicios teniendo en cuenta en particular las orientaciones adoptadas en la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC);
- la mejora de la productividad del sistema gracias, sobre todo, a una asistencia automatizada en el control y sistemas de detección y resolución de posibles conflictos;
- la contribución a la creación de los medios de comunicación, navegación y vigilancia necesarios para el control del tráfico aéreo, incluido el fomento de las nuevas tecnologías, sobre todo los satélites y enlaces de datos digitales, en tanto en cuanto se refiera al cumplimiento a las especificaciones europeas comunes.

SECCIÓN 10

LA RED DE LOCALIZACIÓN Y NAVEGACIÓN

Se considerará de interés común cualquier proyecto relativo a la instalación de cualquiera de los componentes del futuro plan europeo de radionavegación, así como a la creación de un sistema global de localización y navegación vía satélite que se integre en la siguiente estructura:

- centro de control que comprenda un sistema de tratamiento y control,
 - red de estaciones terrestres de navegación,
 - segmento espacial compuesto por satélites que permitan transmitir señales de navegación,
 - red de estaciones de vigilancia.
-

ANEXO III

PROYECTOS PRIORITARIOS CUYO INICIO ESTÁ PREVISTO ANTES DE 2010

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo
 - Halle/Leipzig-Núremberg (2015)
 - Núremberg-Múnich (2006)
 - Múnich-Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Túnel del Brennero (2015), tramo transfronterizo
 - Verona-Nápoles (2007)
 - Milán-Bolonia (2006)
 - Puente de carretera y ferrocarril sobre el estrecho de Mesina-Palermo (2015)
2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
 - Túnel del Canal-Londres (2007)
 - Bruselas-Lieja-Colonia (2007)
 - Bruselas-Rotterdam-Amsterdam (2007) ⁽¹⁾
3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa
 - Lisboa/Oporto-Madrid (2011) ⁽²⁾
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueras-Perpiñán (2008)
 - Perpiñán-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nimes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaya (2010)
 - Irún/Hendaya-Dax, tramo transfronterizo (2010)
 - Dax-Burdeos (2020)
 - Burdeos-Tours (2015)
4. Eje ferroviario de alta velocidad del este
 - París-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Luxemburgo (2007)
 - Saarbrücken-Mannheim (2007)

⁽¹⁾ Incluidas las dos estaciones de trenes de alta velocidad en Rotterdam y Amsterdam, que no se incluían en el proyecto aprobado por el Consejo Europeo de Essen de 1994.

⁽²⁾ Incluidos los enlaces Lisboa-Oporto (2013), Lisboa-Madrid (2010) y Aveiro-Salamanca (2015).

5. Línea de Betuwe (2007)
6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Liubliana-Budapest-frontera ucraniana ⁽¹⁾
 - Lyon-St Jean de Maurienne (2015)
 - Túnel de Mont-Cenis (2015-2017), tramo transfronterizo
 - Bussoleno-Turín (2011)
 - Turín-Venecia (2010)
 - Venecia-Ronchi sur-Trieste-Divača (2015)
 - Koper- Divača-Liubliana (2015)
 - Liubliana-Budapest (2015)
7. Eje de autopistas Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest
 - Vía Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Autopista Sofía-Kulata-frontera Grecia/Bulgaria (2010), con Promahon-Kulata como tramo transfronterizo
 - Autopista Nadlac-Sibiu (ramal hacia Bucarest y Constanța) (2007)
8. Eje multimodal Portugal/España-resto de Europa ⁽²⁾
 - Ferrocarril La Coruña-Lisboa-Sines (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Valladolid (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Faro (2004)
 - Autopista Lisboa-Valladolid (2010)
 - Autopista La Coruña-Lisboa (2003)
 - Autopista Sevilla-Lisboa (finalizada en 2001)
 - Nuevo aeropuerto de Lisboa (2015)
9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer ⁽³⁾ (2001)
10. Malpensa (finalizado en 2001) ⁽⁴⁾
11. Enlace fijo del Öresund (finalizado en 2000) ⁽⁵⁾
12. Eje ferroviario-vial del triángulo nórdico
 - Proyectos de carreteras y ferrocarril en Suecia ⁽⁶⁾ (2010)
 - Autopista Helsinki-Turku (2010)
 - Ferrocarril Kerava-Lahti (2006)
 - Autopista Helsinki-Vaalimaa (2015)
 - Ferrocarril Helsinki-Vainikkala (frontera rusa) (2014)

⁽¹⁾ Partes de este eje corresponden al corredor paneuropeo V.

⁽²⁾ Incluida la modernización de los puertos y aeropuertos (2015), de conformidad con lo acordado en los Consejos Europeos de Essen y Dublín.

⁽³⁾ En 2003 se decidió un mayor aumento de la capacidad de esta línea y se añadió como proyecto aparte.

⁽⁴⁾ Proyecto completado.

⁽⁵⁾ Proyecto completado.

⁽⁶⁾ Algunos tramos cortos de carreteras y líneas de ferrocarril quedarán finalizados entre 2010 y 2015.

13. Eje de carreteras Reino Unido/Irlanda/Benelux (2010)
14. Línea principal de la costa oeste (2007)
15. Galileo (2008)
16. Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París
 - Nuevo eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos
 - Línea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
 - Línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010)
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
 - Baudrecourt-Estrasburgo-Stuttgart (2015) con el puente de Kehl como tramo transfronterizo
 - Stuttgart-Ulm (2012)
 - Múnich-Salzburgo (2015), tramo transfronterizo
 - Salzburgo-Viena (2012)
 - Viena-Bratislava (2010), tramo transfronterizo
18. Eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio ⁽¹⁾
 - Rin-Mosa (2019) con la esclusa de Lanay como tramo transfronterizo
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Viena-Bratislava (2015) tramo transfronterizo
 - Sap-Mohács (2014)
 - Puntos de congestión en Rumania y Bulgaria (2011)
19. Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica
 - Madrid-Andalucía (2010)
 - Noreste (2010)
 - Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
 - Corredor norte/noroeste, incluido Vigo-Oporto (2010)
 - Extremadura (2010)
20. Eje ferroviario del Fehmarn Belt
 - Enlace fijo ferrocarril/carretera del Fehmarn Belt (2014)
 - Ferrocarril de acceso a Dinamarca a partir del Öresund (2015)
 - Ferrocarril de acceso a Alemania a partir de Hamburgo (2015)
 - Ferrocarril Hannover-Hamburgo/Bremen (2015)

⁽¹⁾ Una parte de este eje corresponde a la definición del corredor paneuropeo VII.

21. Autopistas del mar

Proyectos de interés común identificados con arreglo al artículo 13 y relativos a las autopistas del mar siguientes:

- Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros del Mar Báltico con los de Europa Central y Occidental, incluida la ruta a través del canal del Mar del Norte/Mar Báltico o canal de Kiel) (2010)
- Autopista marítima de Europa Occidental (que enlaza Portugal y España, a través del arco atlántico, con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda) (2010)
- Autopista marítima de Europa Suroccidental (que enlaza el Mar Adriático con el Mar Jónico y con el Mediterráneo Oriental para incluir a Chipre) (2010)
- Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia, Italia, incluida Malta, y que empalma con la autopista marítima de Europa Sudoriental (2010) ⁽¹⁾

22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Núremberg/Dresde ⁽²⁾

- Ferrocarril frontera greco/búlgara-Kulata-Sofía-Vidin/Calafat (2015)
- Ferrocarril Curtici-Braşov (hacia Bucarest y Constanţa) (2010)
- Ferrocarril Budapest-Viena (2010), tramo transfronterizo
- Ferrocarril Břeclav-Praga-Núremberg (2010), con Núremberg-Praga como tramo transfronterizo
- Eje ferroviario Praga-Linz (2016)

23. Eje ferroviario Gdańsk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena ⁽³⁾

- Ferrocarril Gdańsk-Varsovia-Katowice (2015)
- Ferrocarril Katowice-Břeclav (2010)
- Línea Katowice-Žilina-Nové Mesto n.V. (2010)

24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes

- Lyon-Mulhouse-Mülheim ⁽⁴⁾, con Mulhouse-Mülheim como tramo transfronterizo (2018)
- Génova-Milán/Novara-frontera suiza (2013)
- Basilea-Karlsruhe (2015)
- Francfort-Mannheim (2012)
- Duisburgo-Emmerich (2009) ⁽⁵⁾
- «Rin Férreo» Rheidt-Amberes, tramo transfronterizo (2010)

25. Eje de autopistas Gdańsk-Brno/Bratislava-Viena ⁽⁶⁾

- Autopista Gdańsk-Katowice (2010)
- Autopista Katowice-Brno/Žilina (2010), tramo transfronterizo
- Autopista Brno-Viena (2009), tramo transfronterizo

⁽¹⁾ También hacia el Mar Negro.

⁽²⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo IV.

⁽³⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

⁽⁴⁾ Incluye el tren de alta velocidad Rin-Ródano, sin el ramal oeste.

⁽⁵⁾ El proyecto n.º 5 (línea de Betuwe) une Rotterdam con Emmerich.

⁽⁶⁾ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición del corredor paneuropeo VI.

26. Eje ferroviario-vial Irlanda/Reino Unido/Europa continental
- Eje ferroviario-vial que enlaza Dublín con el Norte (Belfast-Larne) y con el Sur (Cork) (2010) ⁽¹⁾
 - Eje ferroviario-vial Hull-Liverpool (2015)
 - Ferrocarril Felixstowe-Nuneaton (2011)
 - Ferrocarril Crewe-Holyhead (2008)
27. Eje «Rail Baltica»: Varsovia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- Varsovia-Kaunas (2010)
 - Kaunas-Riga (2014)
 - Riga-Tallinn (2016)
28. «Eurocaprail» en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
- Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo (2012)
29. Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico/Adriático
- Kozani-Kalambaka-Igumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)
30. Vía navegable Sena-Escalda
- Mejoras de la navegabilidad Deulemont-Gante (2012-2014-2016)
 - Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016)

Entre paréntesis figura la fecha de terminación de las obras previamente acordada. Las fechas de terminación de las obras de los proyectos 1 a 20 y 30 y el detalle de los tramos son los indicados en el informe del Grupo de alto nivel, si estos han sido efectivamente determinados.

⁽¹⁾ Incluye el proyecto n° 13 de Essen: eje vial Irlanda/Reino Unido/Benelux.

ANEXO IV

Decisión derogada con sus modificaciones sucesivas

Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 228 de 9.9.1996, p. 1)

Decisión n° 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 185 de 6.7.2001, p. 1)

Acta de Adhesión de 2003, anexo II, Punto 8.F
(DO L 236 de 23.9.2003, p. 447)

Decisión n° 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 167 de 30.4.2004, p. 1)

Reglamento (CE) n° 1791/2006 del Consejo
(DO L 363 de 20.12.2006, p. 1)

Únicamente el punto 6.D del anexo

ANEXO V

Tabla de correspondencias

Decisión 1692/96/CE	Presente Decisión
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, apartado 2, primera frase	Artículo 1, apartado 2, primera frase
Artículo 1, apartado 2, segunda frase	Artículo 7, apartado 1
Artículo 1, apartado 2, tercera frase	Artículo 1, apartado 2, segunda frase
Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 3
Artículos 2 a 6	Artículos 2 a 6
Artículo 7, apartado 1, frase introductoria	Artículo 7, apartado 2, frase introductoria
Artículo 7, apartado 1, primer guión	Artículo 7, apartado 2, letra a)
Artículo 7, apartado 1, segundo guión	Artículo 7, apartado 2, letra b)
Artículo 7, apartado 1, tercer guión	Artículo 7, apartado 2, letra c)
Artículo 7, apartado 1, cuarto guión	Artículo 7, apartado 2, letra d)
Artículo 7, apartado 2, frase introductoria	Artículo 7, apartado 3, frase introductoria
Artículo 7, apartado 2, primer guión	Artículo 7, apartado 3, letra a)
Artículo 7, apartado 2, segundo guión	Artículo 7, apartado 3, letra b)
Artículo 7, apartado 3	Artículo 7, apartado 4
Artículo 8, apartado 1, párrafo primero	Artículo 8, apartado 1, párrafo primero
Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, primera frase	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, segunda frase	Artículo 8, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 8, apartado 2	Artículo 8, apartado 2
Artículo 9, apartado 1, frase introductoria	Artículo 9, apartado 1, frase introductoria
Artículo 9, apartado 1, primer guión	Artículo 9, apartado 1, letra a)
Artículo 9, apartado 1, segundo guión	Artículo 9, apartado 1, letra b)
Artículo 9, apartado 1, tercer guión	Artículo 9, apartado 1, letra c)
Artículo 9, apartado 1, cuarto guión	Artículo 9, apartado 1, letra d)
Artículo 9, apartados 2 y 3	Artículo 9, apartados 2 y 3
Artículo 10, apartado 1	Artículo 10, apartado 1
Artículo 10, apartado 2, párrafo primero	Artículo 10, apartado 2, párrafo primero
Artículo 10, apartado 2, párrafo segundo, primera frase	Artículo 10, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 10, apartado 2, párrafo segundo, segunda frase	Artículo 10, apartado 2, párrafo tercero

Decisión 1692/96/CE	Presente Decisión
Artículo 10, apartados 3 a 6	Artículo 10, apartados 3 a 6
Artículo 11, apartados 1, 2 y 3	Artículo 11, apartados 1, 2 y 3
Artículo 11, apartado 3 bis	Artículo 11, apartado 4, párrafo primero
Artículo 11, apartado 3 ter	Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo
Artículo 11, apartado 4	Artículo 11, apartado 5
Artículo 12	Artículo 12
Artículo 12 bis, apartados 1 a 4	Artículo 13, apartados 1 a 4
Artículo 12 bis, apartado 5, frase introductoria	Artículo 13, apartado 5, frase introductoria
Artículo 12 bis, apartado 5, primer guión	Artículo 13, apartado 5, letra a)
Artículo 12 bis, apartado 5, segundo guión	Artículo 13, apartado 5, letra b)
Artículo 12 bis, apartado 5, tercer guión	Artículo 13, apartado 5, letra c)
Artículo 12 bis, apartado 6, frases primera y segunda	Artículo 13, apartado 7, párrafo primero
Artículo 12 bis, apartado 6, tercera frase	Artículo 13, apartado 7, párrafo segundo
Artículo 12 bis, apartado 7	Artículo 13, apartado 6
Artículo 13	Artículo 14
Artículo 14, frase introductoria	Artículo 15, frase introductoria
Artículo 14, primer guión	Artículo 15, letra a)
Artículo 14, segundo guión	Artículo 15, letra b)
Artículo 14, tercer guión	Artículo 15, letra c)
Artículo 15, frases introductoria y final	Artículo 16, frase introductoria
Artículo 15, primer guión	Artículo 16, letra a)
Artículo 15, segundo guión	Artículo 16, letra b)
Artículo 15, tercer guión	Artículo 16, letra c)
Artículo 15, cuarto guión	Artículo 16, letra d)
Artículo 16	Artículo 17
Artículo 17	Artículo 18
Artículo 17 bis, apartado 1, primera frase	Artículo 19, apartado 1
Artículo 17 bis, apartado 1, segunda, tercera y cuarta frases	Artículo 19, apartado 4
Artículo 17 bis, apartados 2 y 3	Artículo 19, apartados 2 y 3
Artículo 17 bis, apartado 4	Artículo 19, apartado 6
Artículo 17 bis, apartado 5	Artículo 19, apartado 5

Decisión 1692/96/CE	Presente Decisión
Artículo 17 <i>bis</i> , apartado 6	Artículo 19, apartado 7
Artículo 18, apartado 1	Artículo 20
Artículo 18, apartado 2, primera frase	Artículo 21, apartado 1
Artículo 18, apartado 2, segunda frase	Artículo 21, apartado 2
Artículo 18, apartado 3, primera frase	Artículo 22, párrafo primero
Artículo 18, apartado 3, segunda frase	Artículo 22, párrafo segundo
Artículo 18, apartado 3, tercera y cuarta frases	Artículo 22, párrafo tercero
Artículo 19	Artículo 23
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 1	Artículo 24
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 2, frase introductoria	Artículo 25, apartado 1, frase introductoria
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 2, letras a) y b)	Artículo 25, apartado 1, letras a) y b)
—	Artículo 25, apartado 2, frase introductoria
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 2, letras c) y d)	Artículo 25, apartado 2, letras a) y b)
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 3	Artículo 25, apartado 3
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 4	Artículo 26, apartado 1
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 5, primera frase	Artículo 26, apartado 2, párrafo primero
Artículo 26, apartado 2, párrafo primero	Artículo 26, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 6	Artículo 27, apartado 1
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 7	Artículo 27, apartado 2
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 8	Artículo 27, apartado 3
Artículo 19 <i>bis</i> , apartado 9	Artículo 27, apartado 4
Artículo 19 <i>ter</i> , primera frase	Artículo 19 <i>ter</i> , segunda frase
Artículo 28, párrafo primero	Artículo 28, párrafo segundo
Artículo 22	Artículo 29, párrafo primero
—	Artículo 29, párrafo segundo
Artículo 23	Artículo 30
Artículo 24	Artículo 31
anexo I	anexo I
anexo II	anexo II
anexo III	anexo III
—	anexo IV
—	anexo V