

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- * **Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión n.º 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽¹⁾** 1
- * **Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras** 39

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

Precio: 18 EUR

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.
Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**DECISIÓN N° 884/2004/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 29 de abril de 2004**

por la que se modifica la Decisión n.º 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias
para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el párrafo primero de su artículo 156,

Vistas las propuestas de la Comisión ¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁴,

¹ DO C 362 E de 18.12.2001, p. 205 y DO C E 20 de 28.1.2003, p. 274.

² DO C 125 de 27.5.2002, p. 75.

³ DO C 278 de 14.11.2002, p. 7.

⁴ Dictámenes del Parlamento Europeo de 30 de mayo de 2002 (DO C 187 E de 7.8.2003, p. 130) y de 11 de marzo de 2004 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 14 de abril de 2004 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Parlamento Europeo de 21 de abril de 2004 (no publicada aún en el Diario Oficial).

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ¹ estableció orientaciones comunitarias en el ámbito de la red transeuropea de transporte, determinando los proyectos de interés común con los que contribuir al desarrollo de dicha red e incluyendo en su anexo III los proyectos específicos a los que el Consejo Europeo, en sus reuniones de Essen en 1994 y de Dublín en 1996, asignó una importancia especial.
- (2) 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.
- (3) En el Consejo Europeo de Gotemburgo de 2001 se pidió a las instituciones comunitarias que adoptaran unas nuevas orientaciones relativas a la red transeuropea de transporte al efecto de dar prioridad, en su caso, a inversiones en infraestructuras en el ámbito de los ferrocarriles, las vías navegables, el transporte marítimo de corta distancia, las operaciones intermodales y las interconexiones efectivas. En este contexto, no debe subestimarse la contribución de los puertos de navegación interior y de los aeropuertos regionales a los objetivos de la red transeuropea de transporte.
- (4) La próxima ampliación de la Unión Europea y el objetivo de reequilibrar los diferentes medios de transporte y lograr una red de infraestructuras capaz de satisfacer las necesidades crecientes, así como el hecho de que el tiempo necesario para llevar a cabo determinados proyectos prioritarios puede ser superior a diez años exigen volver a examinar la lista de proyectos incluidos en el anexo III de la Decisión n.º 1692/96/CE.

¹ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión n.º 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

-
- (5) Bulgaria, la República Checa, Chipre, la República Eslovaca, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Rumanía y Turquía han celebrado acuerdos de asociación y acuerdos europeos y han solicitado la adhesión a la Unión Europea. Las administraciones competentes en materia de transportes de once de estos países han realizado, con la ayuda de la Comisión, evaluaciones de sus necesidades de infraestructura de transportes con el fin de establecer una red de acuerdo con los principios enunciados en la Decisión n.º 1692/96/CE.
 - (6) El Consejo Europeo de Barcelona de 2002 destacó el objetivo de reducir los cuellos de botella en regiones como los Alpes, los Pirineos y el mar Báltico.
 - (7) El Consejo Europeo de Bruselas de diciembre de 2003 destacó que los proyectos prioritarios determinados en las orientaciones son fundamentales para fortalecer la cohesión del mercado interior, sobre todo con miras a la próxima ampliación de la Unión Europea y dada la necesidad de eliminar cuellos de botella o completar los tramos que faltan para la circulación de mercancías (tránsito) a través de barreras naturales o de otro tipo, o a través de las fronteras.
 - (8) La segunda conferencia paneuropea de transporte celebrada en Creta en 1994 y la tercera conferencia paneuropea de transporte celebrada en Helsinki en 1997 definieron diez corredores de transporte paneuropeos y cuatro áreas paneuropeas como prioritarias con miras a la cooperación entre la Comunidad Europea y los terceros países interesados.

-
- (9) En el informe remitido a la Comisión el 30 de junio de 2003, el Grupo de alto nivel sobre la red transeuropea de transporte (en lo sucesivo denominado "Grupo de alto nivel") seleccionó un número limitado de proyectos prioritarios con arreglo a un método cuyos criterios incluían, en particular, su viabilidad económica potencial, el grado de compromiso de los Estados miembros interesados respecto al cumplimiento de un calendario previamente acordado en la programación de proyectos, su repercusión sobre la movilidad de bienes y personas entre Estados miembros, y su impacto en la cohesión y el desarrollo sostenible. Dicho informe incluye también proyectos en los nuevos Estados miembros que se adherirán a la Unión el 1 de mayo de 2004. Los resultados de esta cooperación deben tomarse en consideración.
- (10) Las exigencias de la protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y en la aplicación de la política comunitaria sobre redes transeuropeas, de conformidad con el artículo 6 del Tratado. 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.
- (11) Es necesario aplicar el objetivo central de disociar los efectos negativos del crecimiento del transporte del crecimiento del PIB, como propuso la Comisión en su comunicación relativa a una estrategia de la Unión Europea para el desarrollo sostenible.

- (12) 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 será llevada 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 comunitaria 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 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres³ y 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 ⁴.
- (13) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes propugna un planteamiento integrado que combine, entre otras cosas, las medidas de revitalización del sector ferroviario, en especial de los servicios de transporte de mercancías, de promoción de la navegación interior y del transporte marítimo de corta distancia, de estímulo de una mayor complementariedad entre el tren de alta velocidad y el transporte aéreo, y de fomento del desarrollo de sistemas de transporte inteligentes interoperativos a fin de garantizar una mayor eficacia y seguridad de la red.

¹ DO L 197 de 21.7.2001, p. 30.

² DO L 175 de 5.7.1985, p. 40. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 156 de 25.6.2003, p. 17).

³ DO L 103 de 25.4.1979, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 807/2003 (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

⁴ DO L 206 de 22.7.1992, p. 7. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- (14) La eficacia de la política común de transportes depende entre otras cosas de la coherencia de las medidas encaminadas a revitalizar el sector ferroviario y desarrollar la infraestructura ferroviaria. La Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ¹, contempla una red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril abierta a los servicios internacionales de transporte de mercancías a partir de 2003. Las líneas de la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril deben considerarse líneas de la red ferroviaria tal como se definen en las orientaciones de la Decisión n.º 1692/96/CE para que puedan beneficiarse de las inversiones y atraer parte del tráfico de la carretera.
- (15) 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 comunitarias en materia de competencia o de contratación pública.
- (16) El apoyo al desarrollo de las autopistas del mar debe considerarse complementario respecto de la asignación de ayuda comunitaria como incentivo para el desarrollo de operaciones de transporte marítimo de corta distancia en el marco del programa Marco Polo, establecido en virtud del Reglamento n.º 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (programa Marco Polo) ², y debe basarse en los mismos criterios. No obstante, la concesión de ayuda financiera comunitaria al amparo de ambos instrumentos no debe ser acumulativa.

¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

² DO L 196 de 2.8.2003, p. 1.

-
- (17) Es preciso declarar de interés europeo proyectos prioritarios, concentrar en ellos la financiación comunitaria y establecer mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos.
- (18) De conformidad con el artículo 154 del Tratado, 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 comunitarias en materia de redes transeuropeas de transporte y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a escala comunitaria.
- (19) 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.
- (20) La tramitación separada por los Estados miembros de los procedimientos nacionales de evaluación de los efectos medioambientales y socioeconómicos de un proyecto puede resultar inadecuada para la dimensión transnacional de los proyectos declarados de interés europeo. Para solucionar este problema, conviene desarrollar, además de métodos de evaluación comunes, procedimientos coordinados de evaluación y consulta pública o procedimientos de estudio transnacional que abarquen los diferentes Estados miembros interesados y se refieran tanto a los aspectos socioeconómicos como a los medioambientales. Estos procedimientos deben aplicarse sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria en materia de protección del medio ambiente.

-
- (21) 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.
- (22) Los Estados miembros deben determinar los tramos transfronterizos basándose en criterios que habrá de definir el Comité creado en virtud del apartado 2 del artículo 18 de la Decisión n.º 1692/96/CE. Las actuales referencias a tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios incluidos en el anexo III de dicha Decisión no deben prejuzgar la definición de tramos transfronterizos conforme a dichos criterios.
- (23) La Comisión ha llevado a cabo un análisis sobre la repercusión de las recomendaciones del Grupo de alto nivel. Los resultados muestran que la realización de los proyectos seleccionados por el Grupo, combinada con varias de las medidas de la política común de transportes, como la tarificación del uso de infraestructuras y la apertura a la competencia del transporte ferroviario de mercancías, producirían beneficios sustanciales en cuanto a ahorro de tiempo, reducción de las emisiones y de la congestión, mejora de la accesibilidad de los Estados miembros periféricos y de los nuevos Estados miembros, así como del bienestar colectivo.
- (24) Para ajustarse a los objetivos de las redes transeuropeas de transporte y a los retos en materia de política de transporte que supone la ampliación, resulta necesario un incremento considerable de los recursos financieros destinados a las redes transeuropeas de transporte.

- (25) La Comisión podría decidir proponer al Consejo y al Parlamento la necesidad de llevar adelante proyectos distintos de los incluidos en el anexo III de la Decisión n.º 1692/96/CE, para perseguir objetivos de fomento del crecimiento, mejor integración de una Europa ampliada y mejora de la productividad y competitividad de las empresas europeas en los mercados mundiales, y para contribuir al objetivo de cohesión económica, social y territorial y a la intermodalidad. Debe darse a dichos proyectos la adecuada prioridad en el contexto de los instrumentos financieros comunitarios.
- (26) Por lo tanto, debe modificarse en consecuencia la Decisión n.º 1692/96/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión n.º 1692/96/CE queda modificada como sigue:

- 1) En el apartado 1 del artículo 2, la fecha “2010” se sustituye por la fecha “2020”.
- 2) En el artículo 3, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

“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) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

“Artículo 5

Prioridades

Teniendo en cuenta los objetivos enunciados en el 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 Comunidad, 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 Europea en relación con el desarrollo sostenible.”.
- 4) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

“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 del Consejo, de evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de interés común que deban llevarse a cabo, y mediante la aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres* y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo.

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 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**. 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 dicha Directiva.

2. A más tardar el 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 la RTE 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 y las posibles propuestas legislativas correspondientes destinadas a revisar las orientaciones establecidas en el apartado 3 del artículo 18 de la presente Decisión.

* DO L 103 de 25.4.1979, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 807/2003 (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

** DO L 197 de 21.7.2001, p. 30.”.

5) En el artículo 9, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

“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.”.

6) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

“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 km/h o superiores,

- b) líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- 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.

La red ferroviaria de alta velocidad constará de las líneas indicadas en el 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*. 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 14, los enlaces de acceso a los puertos marítimos y de navegación interior de interés común y a 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**.

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.

* DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

** DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.”.

7) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) Se inserta el siguiente apartado:

“3 ter. Los puertos de navegación interior de la red equipados con instalaciones de transbordo para el transporte intermodal o cuyo volumen de tráfico anual de flete es igual o superior a 500 000 toneladas figuran en el anexo I.”;

b) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

“4. 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.”.

8) Se añade el artículo siguiente:

“Artículo 12 bis

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 el 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 Comunidad, 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 n.º 21 del 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 n.º 21 del anexo III;

-
5. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar:
- se centrarán en equipos e infraestructuras que compondrán la red de autopistas del mar;
 - podrán incluir, sin perjuicio de los artículos 87 y 88 del Tratado, 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;
 - 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. La Comisión, en el plazo de tres años, presentará al Comité contemplado en el artículo 18 una lista inicial de proyectos específicos de interés común, concretizando así el concepto de autopistas del mar. Dicha lista también se comunicará al Parlamento Europeo.
7. Los proyectos de interés común de la red transeuropea de autopistas del mar se presentarán a la Comisión para su aprobación.”.
- 9) En el artículo 13 se añade el siguiente apartado:
- “3. Los puntos de conexión internacionales y comunitarios 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.”.

10) Se inserta la sección siguiente:

“SECCIÓN 10 bis

Coordinación entre Estados miembros

Artículo 17 bis

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 19 bis, 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”. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. Su misión se referirá 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.
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. 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.

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

11) El artículo 18 se modifica como sigue:

- a) El título se sustituye por el texto siguiente:

“Comité para el seguimiento de orientaciones y el intercambio de información”;

b) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

“1. 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 el artículo 19 bis. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.”;

c) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

“3. 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 creado en virtud del apartado 2. 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 19. La revisión tendrá particularmente en cuenta los proyectos que contribuyan a la cohesión territorial de la Unión Europea con arreglo a la letra e) del apartado 1 del artículo 19.”.

12) El artículo 19 se sustituye por el texto siguiente:

“Artículo 19

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 Europea, 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 esté previsto antes de 2010, sus tramos, así como las fechas acordadas de terminación de las obras a que se refiere la letra g) del apartado 1, figuran en el anexo III.

3. Antes de 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.”.

13) Se añaden los artículos siguientes:

“Artículo 19 bis

Declaración de interés europeo

1. 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 el Tratado y en los actos jurídicos basados en él.

-
2. Sin perjuicio de la base jurídica de los correspondientes instrumentos financieros comunitarios:
- a) los Estados miembros, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo al Fondo de Cohesión, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 1164/94 ^{*}, darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo;
 - b) los Estados miembros, 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 2236/95 ^{**}, darán la adecuada prioridad a los proyectos declarados de interés europeo;
 - c) la Comisión 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 n.º 1, teniendo en consideración los planes nacionales de transporte comprendidos en los marcos comunitarios de apoyo vigentes;
 - d) la Comisión velará por que los países beneficiarios del Instrumento de política estructural de preadhesión, con ocasión de la presentación de sus proyectos con arreglo a dicho instrumento y de conformidad con los artículos 2 y 7 del Reglamento (CE) n.º 1267/1999 ^{***}, 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.

4. 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 creado en virtud del apartado 2 del artículo 18, 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.

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.

5. 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 4, con objeto de retirarle la clasificación de proyecto declarado de interés europeo por medio del procedimiento de revisión del apartado 3 del artículo 18. En todos los casos, la Comisión revisará el proyecto al término de un período de quince años desde la declaración de interés europeo del proyecto en la acepción de la presente Decisión.

-
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Las actuaciones coordinadas o los estudios transnacionales contemplados en el apartado 7 se entenderán sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la legislación comunitaria 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 apartado 3 del artículo 18.

Artículo 19 ter

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 creado en virtud del apartado 2 del artículo 18 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.

* Reglamento (CE) n.º 1164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994, por el que se crea el Fondo de cohesión (DO L 130 de 25.5.1994, p. 1). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 1265/1999 (DO L 161 de 26.6.1999, p. 62).

** Reglamento (CE) n.º 2236/95 del Consejo de 18 de septiembre de 1995 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (DO L 228 de 23.9.1995, p. 1). Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n.º 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 197 de 29.7.1999, p. 1).

*** Reglamento (CE) n.º 1267/1999 del Consejo de 21 de junio de 1999 por el que se crea un instrumento de política estructural de preadhesión (DO L 161 de 26.6.1999, p. 73). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 2500/2001 (DO L 342 de 27.12.2001, p. 1).”

14) Quedan suprimidos los artículos 20 y 21.

15) Los anexos quedan modificados como sigue:

1. En el anexo I, las secciones 2, 3, 4 y 6 y los mapas adjuntos se sustituyen según lo indicado en el anexo I de la presente Decisión.
2. En el anexo III:
 - a) el título se sustituye por el texto siguiente: “Proyectos prioritarios cuyo inicio está previsto antes de 2010”;
 - b) su contenido se sustituye por el texto que figura en el anexo II de la presente Decisión.

Artículo 2

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de abril de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

M. McDOWELL

ANEXO I

El anexo I de la Decisión 1692/96/CE queda modificado como sigue:

1. Las secciones 2, 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

“Sección 2: Red de Carreteras

2.0. Europa	2.4. Grecia	2.8. Italia	2.12. Portugal
2.1. Bélgica	2.5. España	2.9. Luxemburgo	2.13. Finlandia
2.2. Dinamarca	2.6. Francia	2.10. Países Bajos	2.14. Suecia
2.3. Alemania	2.7. Irlanda	2.11. Austria	2.15. Reino Unido

Sección 3: Red de Ferrocarriles

3.0. Europa	3.4. Grecia	3.8. Italia	3.12. Portugal
3.1. Bélgica	3.5. España	3.9. Luxemburgo	3.13. Finlandia
3.2. Dinamarca	3.6. Francia	3.10. Países Bajos	3.14. Suecia
3.3. Alemania	3.7. Irlanda	3.11. Austria	3.15. Reino Unido

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

2. La sección 6 se sustituye por el texto siguiente:

“Sección 6: Red de aeropuertos

6.0. Europa	6.4. Francia
6.1. Bélgica/Dinamarca/Alemania/ Luxemburgo/Países Bajos/Austria	6.5. Irlanda/Reino Unido
6.2. Grecia	6.6. Italia
6.3. España/Portugal	6.7. Finlandia/Suecia”

3. Los mapas correspondientes de la Decisión nº 1692/96/CE se sustituyen por los mapas siguientes:

ANEXO II

El anexo III de la Decisión 1692/96/CE se sustituye por el texto siguiente:

“ANEXO III

PROYECTOS PRIORITARIOS CUYO INICIO ESTÁ PREVISTO ANTES DE 2010**1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo**

- Halle/Leipzig-Nuremberg (2015)
- Nuremberg-Munich (2006)
- Munich-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

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.

3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa

- Lisboa/Oporto-Madrid (2011) ¹
- 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)

5. Línea de Betuwe (2007)

¹ Incluidos los enlaces Lisboa-Oporto (2013), Lisboa-Madrid (2010) y Aveiro-Salamanca (2015).

-
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-Sofia-Budapest
- Vía Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Autopista Sofia-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)

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.

-
9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer ¹ (2001)
 10. Malpensa (finalizado en 2001) ²
 11. Enlace fijo del Öresund (finalizado en 2000) ³
 12. Eje ferroviario-vial del triángulo nórdico
 - Proyectos de carreteras y ferrocarril en Suecia ⁴ (2010)
 - Autopista Helsinki-Turku (2010)
 - Ferrocarril Kerava-Lahti (2006)
 - Autopista Helsinki-Vaalimaa (2015)
 - Ferrocarril Helsinki-Vainikkala (frontera rusa) (2014)
 13. Eje de carreteras Reino Unido/Irlanda/Benelux (2010)
 14. Línea principal de la costa oeste (2007)
 15. Galileo (2008)

¹ En 2003 se decidió un mayor aumento de la capacidad de esta línea y se añadió como proyecto aparte.

² Proyecto completado.

³ Proyecto completado.

⁴ Algunos tramos cortos de carreteras y líneas de ferrocarril quedarán finalizados entre 2010 y 2015.

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)
- Munich-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
- Palkovicovo-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)

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

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)

21. Autopistas del mar

Proyectos de interés común identificados con arreglo al artículo 12 bis 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 Sudoriental (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 ¹ (2010)

¹ También hacia el Mar Negro.

22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresden ¹

- 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-Nuremberg (2010), con Nuremberg-Praga como tramo transfronterizo
- Eje ferroviario Praga-Linz (2016)

23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena ²

- Ferrocarril Gdansk-Varsovia-Katowice (2015)
- Ferrocarril Katowice-Břeclav (2010)
- Línea Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

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

- Lyon-Mulhouse-Mülheim ³, con Mulhouse-Mülheim como tramo transfronterizo (2018)
- Génova-Milán/Novara-frontera suiza (2013)
- Basilea-Karlsruhe (2015)
- Francfort-Mannheim (2012)
- Duisburgo-Emmerich (2009) ⁴
- “Rin Férrero” Rheidt-Amberes, tramo transfronterizo (2010)

¹ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo IV.

² Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

³ Incluye el tren de alta velocidad Rin-Ródano, sin el ramal oeste.

⁴ El proyecto n.º 5 (línea de Betuwe) une Rotterdam con Emmerich.

25. Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena ¹

- Autopista Gdansk-Katowice (2010)
- Autopista Katowice-Brno/Zilina (2010), tramo transfronterizo
- Autopista Brno-Viena (2009), tramo transfronterizo

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) ²
- 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)

¹ Este eje principal corresponde en gran medida a la definición del corredor paneuropeo VI.

² Incluye el proyecto n.º 13 de Essen: eje vial Irlanda/Reino Unido/Benelux.

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.”

**DIRECTIVA 2004/54/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
Y DEL CONSEJO
De 29 de abril de 2004**

sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles
de la red transeuropea de carreteras

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ²,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ³;

¹ DO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

² DO C 256 de 24.10.2003, p. 64.

³ Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de octubre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 26 de febrero de 2004 (DO C 95 E de 20.4.2004, p. 31) y Posición del Parlamento Europeo de 20 de abril de 2004 (no publicada aún en el Diario Oficial).

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco, de 12 de septiembre de 2001, "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", la Comisión anunció que propondría requisitos mínimos de seguridad para los túneles que forman parte de la red transeuropea de carreteras.
- (2) El sistema de transporte, en particular la red transeuropea de carreteras definida en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ¹, es de importancia capital para respaldar la integración europea y garantizar a los ciudadanos europeos un alto nivel de bienestar. La Comunidad Europea tiene la responsabilidad de garantizar, en la red transeuropea de carreteras, un nivel de seguridad, de servicio y de comodidad elevado, uniforme y constante.
- (3) Los túneles largos de longitud superior a 500 m son estructuras importantes que facilitan la comunicación entre grandes zonas de Europa y desempeñan un papel decisivo en el funcionamiento y el desarrollo de las economías regionales.
- (4) El Consejo Europeo ha destacado, en varias ocasiones, en particular en su reunión de los días 14 y 15 de diciembre de 2001 en Laeken, que urge adoptar medidas para mejorar la seguridad de los túneles.
- (5) El 30 de noviembre de 2001, los Ministros de Transporte de Austria, Francia, Alemania, Italia y Suiza se reunieron en Zurich y adoptaron una declaración común en la que se recomendaba que la legislación nacional se alineara con los requisitos armonizados más recientes para mejorar la seguridad de los túneles de gran longitud.

¹ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión modificada por la Decisión nº 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

-
- (6) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la consecución de un nivel de protección uniforme, constante y elevado para todos los ciudadanos europeos en los túneles de carretera, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido al nivel de armonización requerido pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, la Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
 - (7) Los accidentes en túneles ocurridos recientemente subrayan su importancia, desde el punto de vista humano, económico y cultural.
 - (8) Algunos de los túneles que hay en Europa entraron en servicio hace mucho tiempo y fueron proyectados en una época en que las posibilidades técnicas y las condiciones del transporte eran muy distintas de las de hoy en día. Hay pues discrepancias en los niveles de seguridad, que deben ser reforzados.
 - (9) La seguridad de los túneles requiere una serie de medidas relacionadas, entre otros aspectos, con la geometría del túnel y su diseño, el equipamiento de seguridad, incluida la señalización vial, la gestión del tráfico, la formación de los miembros de los servicios de emergencia, la gestión de incidentes, la información dirigida a los usuarios sobre la mejor manera de actuar en un túnel, así como una mejor comunicación entre las autoridades responsables y los servicios de emergencia, tales como la policía, los bomberos y los equipos de rescate.
 - (10) Como han demostrado los trabajos de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, el comportamiento de los usuarios de las carreteras constituye un aspecto decisivo de la seguridad de los túneles.

-
- (11) Las medidas de seguridad permitirán que las personas afectadas por incidentes puedan ponerse a salvo; permitirán la intervención inmediata de los usuarios de la carretera para evitar mayores consecuencias; garantizarán la actuación eficaz de los servicios de emergencia y protegerán el medio ambiente y limitarán los daños materiales.
 - (12) Las mejoras que aporta la presente Directiva afectarán favorablemente a las condiciones de seguridad para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad. No obstante, dado que las personas con discapacidad tienen mayores dificultades para ponerse a salvo en caso de emergencia, debe prestarse especial atención a su seguridad.
 - (13) Con el fin de poner en práctica un planteamiento equilibrado y debido al elevado coste de estas medidas, se debería fijar un equipamiento mínimo de seguridad, teniendo en cuenta el tipo y el volumen de tráfico previsto de cada túnel.
 - (14) Algunos organismos internacionales como la Asociación Mundial de la Carretera y la CEPE llevan largo tiempo haciendo recomendaciones muy valiosas sobre cómo mejorar y armonizar el equipamiento de seguridad y las normas de tráfico en los túneles de carretera. No obstante, dichas recomendaciones no son vinculantes, y la única forma de aprovechar plenamente su potencial es hacer obligatorios, mediante la legislación, los requisitos que en ellas se definen.
 - (15) Mantener un nivel elevado de seguridad requiere un correcto mantenimiento de los sistemas de seguridad de los túneles. Debe organizarse de modo sistemático, un intercambio de información entre los Estados miembros sobre técnicas modernas de seguridad y de datos relativos a accidentes e incidentes.
 - (16) Con objeto de garantizar que los requisitos de la presente Directiva sean debidamente aplicados por los gestores de los túneles, los Estados miembros deben designar una o varias autoridades a escala nacional, regional o local responsables de garantizar la observancia de todos los aspectos de la seguridad de un túnel.

-
- (17) La aplicación de la presente Directiva requiere un calendario flexible y progresivo que permita llevar a cabo las obras más urgentes sin perturbar excesivamente el sistema de transporte ni generar estrangulamientos en las obras públicas de los Estados miembros.
- (18) El coste de remodelación de los túneles existentes varía considerablemente de un Estado miembro a otro, sobre todo por motivos geográficos; debe permitirse a los Estados miembros que espacien las obras de remodelación necesarias para cumplir los requisitos de la presente Directiva en los casos en que la densidad de los túneles en sus territorios exceda considerablemente la media europea.
- (19) Por lo que se refiere a los túneles que ya estén en servicio o a aquéllos cuyo proyecto se haya aprobado pero que no se hayan abierto al público en los 24 meses posteriores a la entrada en vigor de la presente Directiva, debe permitirse a los Estados miembros que acepten la adopción de medidas de reducción del riesgo como alternativa a los requisitos de la Directiva, en los casos en que no sea posible poner en práctica soluciones estructurales con un coste razonable.
- (20) Se siguen precisando avances técnicos para mejorar la seguridad de los túneles. Debe introducirse un procedimiento que permita a la Comisión adaptar los requisitos de la presente Directiva a los avances técnicos. Dicho procedimiento debe emplearse asimismo para adoptar un método armonizado de análisis del riesgo.
- (21) Procede aprobar las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ¹.

¹ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

-
- (22) Los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe sobre las medidas que piensan adoptar para cumplir los requisitos de la presente Directiva, con el fin de sincronizar las obras a escala comunitaria y poder, de este modo, reducir las perturbaciones del tráfico.
- (23) Cuando los requisitos de la presente Directiva exijan la construcción de un segundo tubo en un túnel en la fase de proyecto o construcción, el segundo tubo que deba construirse debe ser considerado como un nuevo túnel. Lo mismo debe aplicarse si los requisitos de la presente Directiva incluyen la apertura de nuevos procedimientos de planificación jurídicamente vinculantes, incluido el examen de los permisos de planificación para todas las medidas conexas.
- (24) El trabajo en los foros apropiados debe continuar para lograr un amplio grado de armonización en lo relativo a las señales y pictogramas utilizados en las señales de mensaje variable que se usan en los túneles. Se insta a los Estados miembros a que armonicen el interfaz de usuarios en todos los túneles de su territorio.
- (25) Debe alentarse a los Estados miembros a que pongan en práctica niveles de seguridad comparables para los túneles de carretera situados en su territorio que no forman parte de la red transeuropea de carreteras y que, por lo tanto, no entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (26) Debe alentarse a los Estados miembros a que elaboren disposiciones nacionales orientadas a lograr un nivel más elevado de seguridad de los túneles,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva tiene por objeto garantizar un nivel mínimo de seguridad a los usuarios de la carretera en los túneles de la red transeuropea de carreteras mediante la prevención de situaciones críticas que puedan poner en peligro la vida humana, el medio ambiente y las infraestructuras de los túneles y mediante la protección en caso de accidente.
2. Será aplicable a todos los túneles de la red transeuropea de carreteras cuya longitud supere los 500 m, tanto si están en servicio como si se encuentran en fase de construcción o de proyecto.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, serán aplicables las siguientes definiciones:

- 1) Por "red transeuropea de carreteras" se entenderá la red de carreteras reseñada en la sección 2 del Anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE e ilustrada mediante mapas y/o descrita en el Anexo II de dicha Decisión.
- 2) Por "servicios de emergencia" se entenderá todos los servicios locales, tanto si son públicos o privados como si forman parte del personal del túnel, que intervienen en caso de accidente, y que incluyen a los servicios de policía, los bomberos y los equipos de rescate.
- 3) Por "longitud del túnel" se entenderá la longitud del carril más largo de circulación, medido en la parte totalmente cubierta del túnel.

Artículo 3

Medidas de seguridad

1. Los Estados miembros garantizarán que los túneles situados en su territorio que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva cumplan los requisitos mínimos de seguridad establecidos en el Anexo I.

2. En los casos en que determinados requisitos estructurales establecidos en el Anexo I sólo puedan satisfacerse recurriendo a soluciones técnicas que o bien no puedan cumplirse o que sólo puedan cumplirse con un coste desproporcionado, la autoridad administrativa a que se refiere el artículo 4 podrá aceptar que, como alternativa a dichos requisitos, se apliquen medidas de reducción del riesgo, siempre y cuando las medidas alternativas den lugar a una protección equivalente o mayor. La eficacia de dichas medidas deberá demostrarse mediante un análisis del riesgo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas de reducción del riesgo aceptadas a modo de alternativa, y presentarán la correspondiente justificación. El presente apartado no será aplicable a los túneles que se encuentren en fase de proyecto a los que se refiere el artículo 9.

3. Los Estados miembros podrán especificar requisitos más estrictos, siempre que no contravengan lo dispuesto en la presente Directiva.

Artículo 4

Autoridad administrativa

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades administrativas, denominadas en lo sucesivo "la autoridad administrativa", que asumirán la responsabilidad de garantizar el respeto de todos los aspectos relacionados con la seguridad en los túneles y que tomarán las disposiciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Directiva.

2. La autoridad administrativa podrá instituirse a escala nacional, regional o local.
3. Cada túnel de la red transeuropea situado en el territorio de un solo Estado miembro será responsabilidad de una sola autoridad administrativa. Si un túnel está situado en el territorio de dos Estados miembros, o bien cada Estado miembro designará una autoridad administrativa, o bien, como alternativa, los dos Estados miembros designarán una autoridad administrativa conjunta. En caso de que existan dos autoridades administrativas distintas, las decisiones de cada una de ellas, al ejercer sus respectivas competencias y responsabilidades relativas a la seguridad del túnel, se adoptarán con el acuerdo previo de la otra autoridad.
4. La autoridad administrativa autorizará los túneles según se indica en el Anexo II.
5. Sin perjuicio de futuras disposiciones al respecto a escala nacional, la autoridad administrativa tendrá el poder de suspender o restringir el funcionamiento de un túnel si no cumple los requisitos de seguridad. Especificará las condiciones necesarias para restablecer el tráfico normal.
6. La autoridad administrativa garantizará que se realicen las siguientes tareas:
 - a) comprobar e inspeccionar los túneles con regularidad y elaborar los requisitos de seguridad pertinentes;
 - b) establecer los planes de organización y de funcionamiento (incluidos los planes de respuesta a situaciones de emergencia) para la formación y el equipamiento de los servicios de emergencia;

- c) determinar el procedimiento de cierre inmediato del túnel en caso de emergencia;
- d) poner en práctica las medidas de reducción del riesgo que resulten necesarias.

7. Cuando antes de la designación a que se refiere el presente artículo existieran ya órganos designados como autoridades administrativas, dichas autoridades administrativas continuarán ejerciendo sus actividades anteriores, siempre que cumplan la presente Directiva.

Artículo 5

El gestor del túnel

1. Para cada túnel situado en el territorio de un Estado miembro, ya se encuentre en fase de proyecto, construcción o funcionamiento, la autoridad administrativa establecerá como gestor del túnel al organismo público o privado responsable de la gestión del túnel en la fase correspondiente. La propia autoridad administrativa podrá ejercer esa función.
2. Para cada túnel situado en el territorio de dos Estados miembros, las dos autoridades administrativas o la Autoridad administrativa común deberán reconocer a un único organismo encargado del funcionamiento del túnel.
3. Cualquier incidente o accidente significativo que ocurra en un túnel será objeto de un informe de incidencias elaborado por el gestor del túnel. Dicho informe se transmitirá al responsable de seguridad mencionado en el artículo 6, a la autoridad administrativa, así como a los servicios de emergencia, en el plazo máximo de un mes.

4. Cuando se redacte un informe de investigación en el que se analicen las circunstancias del incidente o accidente a que se refiere el apartado 3, o las conclusiones que se puedan extraer de éste, el gestor del túnel transmitirá dicho informe al responsable de seguridad, a la autoridad administrativa y a los servicios de emergencia, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que él lo haya recibido.

Artículo 6

El responsable de seguridad

1. Para cada túnel, el gestor del túnel nombrará a un responsable de seguridad que deberá haber sido aceptado previamente por la autoridad administrativa y que coordinará todas las medidas preventivas y de salvaguardia, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y del personal. El responsable de seguridad podrá formar parte de la plantilla del túnel o de los servicios de emergencia, deberá ser independiente en todos los asuntos relacionados con la seguridad del túnel y no deberá recibir, en relación con estos asuntos, ninguna instrucción de sus superiores. Un mismo responsable de seguridad podrá realizar sus tareas y funciones en varios túneles de una misma región.

2. El responsable de seguridad realizará las siguientes tareas o funciones:

- a) asegurar la coordinación con los servicios de emergencia y participar en la preparación de los planes de actuación;
- b) participar en la planificación, puesta en práctica y evaluación de las operaciones de emergencia;
- c) participar en la definición de los planes de seguridad y en la especificación de la estructura, equipamiento y funcionamiento, tanto en lo que se refiere a los túneles nuevos como a las modificaciones de los túneles existentes;

- d) verificar la formación del personal del túnel y de los servicios de emergencia y participar en la organización de simulacros, que se realizarán periódicamente;
- e) asesorar a la hora de autorizar la estructura, el equipamiento y el funcionamiento de los túneles;
- f) verificar el mantenimiento y las reparaciones de estructura y equipamiento de los túneles;
- g) participar en la evaluación de cualquier incidente o accidente importante, tal y como se definen en los apartados 3 y 4 del artículo 5.

Artículo 7

Organismos de inspección

Los Estados miembros garantizarán que los organismos de inspección lleven a cabo inspecciones, evaluaciones y pruebas. La autoridad administrativa podrá desempeñar esta función. Todo organismo que realice inspecciones, evaluaciones y pruebas deberá tener un elevado grado de competencia y un alto nivel de calidad en sus procedimientos y ser funcionalmente independiente del gestor del túnel.

Artículo 8

Notificación de la autoridad administrativa

Los Estados miembros notificarán a la Comisión los nombres y direcciones de la autoridad administrativa a más tardar el [...] *. Los cambios subsiguientes que se produzcan en estos datos deberán ser notificados en el plazo de tres meses.

* Veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 9

Túneles cuyo proyecto no se haya aprobado todavía

1. Cualquier túnel cuyo proyecto no haya sido aprobado por la autoridad administrativa responsable a más tardar el [...] * estará sujeto a lo dispuesto en la presente Directiva.
2. El túnel recibirá autorización, de conformidad con el procedimiento que figura en el Anexo II.

Artículo 10

Túneles cuyo proyecto se ha aprobado pero que no están todavía en servicio

1. Por lo que respecta a los túneles cuyo proyecto se haya aprobado pero que no se hayan abierto al tráfico a más tardar el [...] * la autoridad administrativa evaluará el cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva, con referencia específica a la documentación de seguridad a que se refiere el Anexo II.
2. Si la autoridad administrativa comprueba que un túnel no se ajusta a las disposiciones de la presente Directiva, comunicará al gestor del túnel que han de adoptarse las medidas pertinentes que sean necesarias para incrementar la seguridad e informará al responsable de seguridad.
3. A continuación, el túnel recibirá autorización, de conformidad con el procedimiento establecido en el Anexo II.

* Veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 11

Túneles que ya están en servicio

1. Por lo que respecta a los túneles que estén abiertos a la circulación pública a más tardar el [...] *, la autoridad administrativa tendrá hasta el [...] ** para valorar si el túnel cumple los requisitos de la presente Directiva, con referencia específica a la documentación de seguridad a que se refiere el Anexo II y basándose en una inspección.
2. Si es necesario, el gestor del túnel propondrá a la autoridad administrativa un plan para adaptar el túnel a las disposiciones de la presente Directiva, junto con las medidas paliativas que tenga intención de aplicar.
3. La autoridad administrativa dará su aprobación a las medidas paliativas o pedirá que se modifiquen.
4. Posteriormente, si las medidas paliativas incluyen cualquier tipo de modificación sustancial de la construcción o del funcionamiento, una vez tomadas éstas medidas, se aplicará el procedimiento que figura en el Anexo II.
5. Los Estados miembros presentarán, a más tardar el [...] *** a la Comisión un informe sobre el modo en que tienen previsto cumplir los requisitos de la presente Directiva, sobre las medidas previstas y, cuando proceda, sobre las consecuencias de la apertura o clausura de las principales vías de acceso a los túneles. A fin de reducir al mínimo las perturbaciones del tráfico a escala europea, la Comisión podrá hacer comentarios sobre el calendario de las obras destinadas a dar cumplimiento a esta Directiva.

* Veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

** Treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

*** Treinta y seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

6. La remodelación de los túneles se llevará a cabo de acuerdo con un calendario y deberá haber concluido a más tardar el [...] *.

7. Cuando la longitud total de los tubos existentes, dividida por la longitud total de la parte de la red transeuropea de carreteras situada en sus territorios, exceda la media europea, los Estados miembros podrán ampliar en cinco años el período establecido en el apartado 6.

Artículo 12

Inspecciones periódicas

1. La autoridad administrativa verificará que el organismo de inspección realiza inspecciones periódicas para asegurarse de que todos los túneles sujetos a la presente Directiva cumplen sus disposiciones.

2. El período entre dos inspecciones consecutivas de un determinado túnel no será superior a seis años.

3. Cuando, a tenor de un informe del organismo de inspección, la autoridad administrativa compruebe que un túnel no cumple lo dispuesto en la presente Directiva, comunicará al gestor del túnel y al responsable de seguridad que han de adoptarse medidas para incrementar la seguridad del túnel. La autoridad administrativa determinará las condiciones que deberán aplicarse, hasta que haya concluido la aplicación de las medidas paliativas, para que el túnel siga funcionando o para su reapertura, así como las demás restricciones o condiciones pertinentes.

* Diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

4. Si las medidas paliativas incluyen cualquier tipo de modificación sustancial de la construcción o del funcionamiento, una vez tomadas estas medidas, deberá contarse con una nueva autorización para que el túnel funcione según el procedimiento que figura en el Anexo II.

Artículo 13

Análisis del riesgo

1. Los análisis del riesgo serán realizados, cuando resulten necesarios, por un organismo funcionalmente independiente del gestor del túnel. El contenido y los resultados de los análisis del riesgo se incluirán en la documentación de seguridad que se remita a la autoridad administrativa. Un análisis del riesgo de un determinado túnel tiene en cuenta todos los factores de proyecto y todas las condiciones del tráfico que afectan a la seguridad, en particular las características del tráfico, la longitud del túnel, el tipo de tráfico y la geometría del túnel, así como el número previsto de camiones por día.
2. Los Estados miembros garantizarán que se emplee a escala nacional una metodología detallada y bien definida, en consonancia con las mejores prácticas disponibles, e informarán a la Comisión de la metodología aplicada; la Comisión pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en formato electrónico.
3. A más tardar el [...] * la Comisión publicará un informe sobre la práctica aplicada en los Estados miembros. Cuando resulte necesario, propondrá la adopción de una metodología común armonizada de análisis del riesgo, conforme al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17.

* Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 14

Excepción por técnicas innovadoras

1. A fin de permitir que se instalen y utilicen equipamientos de seguridad innovadores o que se utilicen procedimientos de seguridad innovadores que proporcionen una protección equivalente o mayor que las tecnologías actuales prescritas en la presente Directiva, la autoridad administrativa podrá conceder una excepción respecto de los requisitos de la presente Directiva, previa petición debidamente documentada del gestor del túnel.
2. Si la autoridad administrativa tiene la intención de conceder la excepción, el Estado miembro deberá, en primer lugar, enviar a la Comisión una solicitud de excepción que incluya la petición original y la opinión del organismo de inspección.
3. La Comisión notificará la solicitud a los Estados miembros durante el mes posterior a su recepción.
4. Si, en el plazo de tres meses, ni la Comisión ni ningún Estado miembro formulan objeciones, se considerará aceptada la excepción y la Comisión informará a los Estados miembros según corresponda.
5. Si se formulan objeciones, la Comisión hará una propuesta de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17. Si la decisión es negativa, la autoridad administrativa no concederá la excepción.

6. Previo examen según el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17, una decisión de conceder una excepción podrá permitir que esta excepción se aplique a otros túneles.

7. Siempre que lo justifiquen las solicitudes de excepción presentadas, la Comisión publicará un informe sobre las prácticas aplicadas por los Estados miembros y, si procede, hará propuestas de modificación de la presente Directiva.

Artículo 15

Informes

1. Cada dos años, los Estados miembros elaborarán informes sobre accidentes e incendios en túneles que claramente afecten a la seguridad de los usuarios, así como sobre la frecuencia y las causas de dichos incidentes, los evaluarán y proporcionarán información sobre la función y eficacia reales de las instalaciones y medidas de seguridad. Remitirán dichos informes a la Comisión antes del fin del mes de septiembre del año siguiente al periodo sobre el que versen. La Comisión pondrá esos informes a disposición de todos los Estados miembros.

2. Los Estados miembros establecerán un plan que incluya un calendario para la aplicación por etapas de las disposiciones de la presente Directiva a los túneles que ya estén en servicio, tal como se describe en el artículo 11, y lo comunicarán a la Comisión a más tardar el [...] *. Posteriormente los Estados miembros informarán a la Comisión cada dos años acerca del estado de aplicación del plan y de las posibles adaptaciones del mismo, hasta que finalice el período a que se refieren los apartados 6 y 7 del artículo 11.

* Treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 16

Adaptación a los avances técnicos

La Comisión adaptará los Anexos de la presente Directiva a los avances técnicos, de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17.

Artículo 17

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 18

Incorporación al Derecho nacional

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [...] *. Comunicarán de inmediato a la Comisión el texto de estas disposiciones, así como un cuadro de correspondencias entre estas disposiciones y la presente Directiva.

* Veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. Las disposiciones adoptadas por los Estados miembros incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 19

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 20

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 29.4.2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

M. McDOWELL

ANEXO I

Medidas de seguridad a que se refiere el artículo 3

1. BASES PARA DECIDIR LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

1.1. Parámetros de seguridad

1.1.1 Las medidas de seguridad que habrán de aplicarse en un túnel se basarán en un estudio sistemático de todos los aspectos del sistema compuesto por la infraestructura, el funcionamiento, los usuarios y los vehículos.

1.1.2 Se tendrán en cuenta los parámetros siguientes:

- longitud del túnel
- número de tubos
- número de carriles
- geometría de la sección transversal,
- alineamiento vertical y horizontal,
- tipo de construcción,
- tráfico unidireccional o bidireccional,
- volumen de tráfico por tubo (incluida su distribución en el tiempo),
- riesgo de congestión (diaria o de temporada),
- tiempo de acceso de los servicios de emergencia,
- presencia y porcentaje de camiones,
- presencia, porcentaje y tipo de tráfico de mercancías peligrosas,
- características de las vías de acceso,
- anchura de carril,
- consideraciones en materia de velocidad,
- medio geográfico y meteorológico.

1.1.3 Cuando un túnel tenga características especiales en lo que se refiere a los parámetros antedichos, deberá llevarse a cabo un análisis del riesgo de conformidad con el artículo 13 para establecer si son necesarias medidas adicionales de seguridad o equipamiento complementario para garantizar un alto nivel de seguridad del túnel. Dicho análisis del riesgo tomará en consideración los posibles accidentes que afecten claramente a la seguridad de los usuarios de los túneles y que puedan ocurrir durante la fase de funcionamiento, así como la naturaleza y magnitud de sus posibles consecuencias.

1.2 Requisitos mínimos

1.2.1 Deberán aplicarse los requisitos mínimos de seguridad indicados en los puntos siguientes para garantizar un nivel mínimo de seguridad en los túneles a los que se aplica la Directiva. Podrán permitirse desviaciones limitadas de estos requisitos siempre que se lleve a término con éxito el procedimiento siguiente. Los Estados miembros o la autoridad administrativa enviarán a la Comisión información sobre los siguientes aspectos:

- la desviación limitada o las desviaciones limitadas que se prevean;
- las razones imperativas en las que se basa la desviación limitada prevista;
- las medidas de reducción del riesgo alternativas que vayan a adoptarse o a reforzarse con objeto de garantizar al menos un nivel equivalente de seguridad, incluidas pruebas en forma de un análisis de los riesgos correspondientes.

La Comisión transmitirá la solicitud de desviación limitada a los Estados miembros cuanto antes, y en cualquier caso dentro del mes siguiente a la recepción.

Si, a los tres meses de la recepción de la solicitud por la Comisión, ni la Comisión ni ningún Estado miembro formularan objeciones, la desviación limitada se considerará aceptada y la Comisión informará a todos los Estados miembros en consecuencia. Si se expresaran objeciones, la Comisión presentará una propuesta con arreglo al procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 17. Cuando la decisión sea negativa no se autorizará la desviación limitada.

1.2.2 A fin de proporcionar un interfaz unificado en todos los túneles a los que se aplique la presente Directiva, no se permitirá desviación alguna de los requisitos de los puntos siguientes en lo que se refiere al diseño de las instalaciones de seguridad del túnel que están a disposición de los usuarios (emisoras de emergencia, señales, apartaderos, salidas de emergencia, retransmisión por radio cuando resulte necesario).

1.3 Volumen de tráfico

1.3.1 A los efectos del presente Anexo, el "volumen de tráfico" designa la media anual de tráfico diario por carril del túnel. Para la determinación del volumen de tráfico, cada vehículo de motor se contará como una unidad.

1.3.2 Cuando el número de camiones de más de 3,5 toneladas supere el 15 % de la media anual de tráfico diario, o cuando un tráfico diario de temporada supere significativamente la media anual de tráfico diario, el riesgo adicional se evaluará y se tendrá en cuenta incrementando la cifra de volumen de tráfico en el túnel para la aplicación de los puntos siguientes.

2. Medidas de infraestructura

2.1 Número de tubos y carriles

2.1.1 Los principales criterios para decidir si se construye un túnel de un tubo o de dos serán el volumen de tráfico previsto y la seguridad, teniendo en cuenta aspectos como el porcentaje de camiones, la pendiente y la longitud.

2.1.2 En cualquier caso, tratándose de túneles que se encuentran en fase de proyecto, cuando las previsiones a 15 años vista muestren que el volumen de tráfico llegará a superar los 10.000 vehículos por día y carril, deberá existir un túnel de dos tubos de tráfico unidireccional en el momento en que se exceda dicho valor.

2.1.3 Con excepción del carril de emergencia, se mantendrá el mismo número de carriles, tanto dentro como fuera del túnel. Cualquier cambio del número de carriles se producirá a una distancia suficiente de la boca del túnel; esta distancia será, como mínimo, la distancia recorrida en 10 segundos por un vehículo que se desplace a la velocidad máxima autorizada. Si circunstancias geográficas impidiesen que pueda respetarse esta distancia, se tomarán medidas adicionales o reforzadas para aumentar la seguridad.

2.2 Geometría del túnel

2.2.1 Se tendrá especialmente en cuenta la seguridad al proyectar la geometría de la sección transversal y la alineación horizontal y vertical del túnel y sus vías de acceso, ya que estos parámetros tienen una gran influencia en la probabilidad y gravedad de los accidentes.

2.2.2 No se permitirá la existencia de pendientes longitudinales superiores al 5% en los túneles nuevos, a menos que no sea geográficamente factible ninguna otra solución.

2.2.3 En los túneles con pendientes superiores al 3 %, se adoptarán medidas adicionales o reforzadas, o ambas, para incrementar la seguridad, basándose en un análisis de riesgo.

2.2.4 Cuando la anchura del carril lento sea inferior a 3,5 m y se permita la circulación de vehículos, se adoptarán medidas adicionales o reforzadas, o ambas, para incrementar la seguridad, basándose en un análisis de riesgo.

2.3 Vías de evacuación y salidas de emergencia

2.3.1 En los túneles nuevos sin carril de emergencia, se habilitarán pasarelas de emergencia, elevadas o no, para que los usuarios del túnel las empleen en caso de avería o accidente. Esta disposición no se aplicará cuando las características de la construcción del túnel no lo permitan o sólo lo permitan con costes desproporcionados y cuando el túnel sea unidireccional y disponga de vigilancia permanente y de sistema de cierre de los carriles.

2.3.2 En los túneles ya existentes que no tengan ni carril de emergencia ni pasarela de evacuación, se tomarán medidas adicionales o reforzadas para proporcionar seguridad.

2.3.3 Las salidas de emergencia permitirán a los usuarios del túnel utilizarlas para abandonar el túnel sin sus vehículos y llegar a un lugar seguro en caso de accidente o incendio y también proporcionarán acceso a pie a los servicios de emergencia del túnel. Ejemplos de esas salidas de emergencia:

- salidas directas del túnel al exterior,
- conexiones transversales entre tubos de túnel,
- salidas a una galería de emergencia,
- refugios con vía de evacuación separada del tubo del túnel.

2.3.4 No se construirán refugios que carezcan de salida a vías de evacuación al exterior.

2.3.5 Se habilitarán salidas de emergencia si los análisis de los riesgos pertinentes, entre ellos la extensión del humo y la velocidad de su propagación en condiciones locales, demuestran que la ventilación y demás medidas de seguridad son insuficientes para garantizar la seguridad de los usuarios de la carretera.

2.3.6 En cualquier caso, en los túneles nuevos se habilitarán salidas de emergencia cuando el volumen de tráfico sea superior a 2.000 vehículos por carril.

2.3.7 En los túneles ya existentes de longitud superior a 1.000 metros, con un volumen de tráfico superior a 2.000 vehículos por carril, se evaluará la viabilidad y eficacia de crear nuevas salidas de emergencia.

2.3.8 Cuando se hayan habilitado salidas de emergencia, la distancia entre dos salidas de emergencia no será superior a 500 metros.

2.3.9 Se impedirá la propagación de humo y de calor a las vías de evacuación situadas tras la salida de emergencia por medios adecuados, de forma que los usuarios del túnel puedan llegar al exterior con seguridad y los servicios de emergencia puedan acceder al túnel.

2.4 Acceso de los servicios de emergencia

2.4.1 En túneles de dos tubos en los que los tubos estén al mismo nivel o casi, las conexiones transversales deberán poder permitir el uso de los servicios de emergencia al menos cada 1.500 metros.

2.4.2 Siempre que sea geográficamente factible, se posibilitará el cruce de la mediana (zona central) fuera de cada boca de los túneles de dos o más tubos. De este modo, los servicios de emergencia podrán acceder inmediatamente a cualquiera de los tubos.

2.5 Apartaderos

2.5.1 En los túneles bidireccionales de longitud superior a 1.500 metros, con un volumen de tráfico superior a 2.000 vehículos por carril, deberán habilitarse apartaderos a distancias no superiores a los 1.000 metros, caso de que no estén previstos carriles de emergencia.

2.5.2 En los túneles bidireccionales ya existentes de longitud superior a 1.500 metros, con un volumen de tráfico superior a 2.000 vehículos por carril, que no dispongan de carriles de emergencia, se evaluará la viabilidad y eficacia de crear apartaderos.

2.5.3 Cuando las características de la construcción del túnel no lo permitan o sólo lo permitan con costes desproporcionados, no será preciso habilitar apartaderos si la anchura total del túnel accesible para los vehículos, excluyendo las partes elevadas y los carriles normales de circulación, es al menos igual a la anchura de un carril normal.

2.5.4 Los apartaderos contarán con una estación de emergencia.

2.6 Drenaje

2.6.1 Si se permite el transporte de mercancías peligrosas, deberá haber alcantarillas de ranuras bien diseñadas, u otros dispositivos, situadas dentro de las secciones transversales de los túneles, que permitan el drenaje de líquidos tóxicos e inflamables. Además, el sistema de drenaje deberá diseñarse y mantenerse de manera que se evite que el fuego y los líquidos inflamables y tóxicos se propaguen dentro de un tubo o entre tubos.

2.6.2 Al decidir si se permite el transporte de productos peligrosos, basándose en un análisis de los riesgos correspondientes, se tendrá en cuenta si en los túneles existentes no se pueden cumplir tales requisitos o sólo se pueden cumplir con costes desproporcionados.

2.7 Resistencia de las estructuras a los incendios

La estructura principal de todos los túneles en los que el derrumbamiento local de la estructura pueda tener consecuencias catastróficas (por ejemplo, túneles subacuáticos o túneles que puedan causar el colapso de estructuras próximas de importancia) garantizará un nivel suficiente de resistencia al fuego.

2.8 Iluminación

2.8.1 La iluminación normal se proporcionará de modo que asegure a los conductores una visibilidad adecuada de día y de noche, tanto en la zona de entrada como en el interior del túnel.

2.8.2 La iluminación de seguridad se proporcionará de modo que permita una visibilidad mínima para que los usuarios del túnel puedan evacuarlo en sus vehículos en caso de avería del suministro de energía eléctrica.

2.8.3 La iluminación de evacuación, por ejemplo las señales luminosas, estará a una altura no superior a 1,5 metros y deberá proporcionarse de modo que permita guiar a los usuarios del túnel para evacuarlo a pie en caso de emergencia.

2.9 Ventilación

2.9.1 El proyecto, la construcción y el funcionamiento deberán tener en cuenta:

- el control de los contaminantes emitidos por los vehículos de carretera en un flujo de tráfico normal y denso,
- el control de los contaminantes emitidos por vehículos de carretera en el caso de que el tráfico esté detenido a causa de un incidente o accidente,
- el control del calor y el humo en caso de incendio.

2.9.2 En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, deberá instalarse un sistema de ventilación mecánica.

2.9.3 La ventilación longitudinal se utilizará únicamente en los túneles con circulación bidireccional o unidireccional congestionada si un análisis del riesgo conforme al artículo 13 muestra que es aceptable, o si se toman medidas específicas, tales como una apropiada gestión del tráfico, una reducción de la distancia entre salidas de emergencia y la colocación de extractores de humo a intervalos.

2.9.4 Los sistemas de ventilación transversal o semitransversal se utilizarán en aquellos túneles que requieran un sistema de ventilación mecánica y para los que no se haya autorizado una ventilación longitudinal de conformidad con el punto 2.9.3. Estos sistemas deberán poder extraer el humo en caso de incendio.

2.9.5 Para los túneles de longitud superior a 3 000 m, de tráfico bidireccional, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, dotados de un centro de control y de ventilación transversal o semitransversal, deberán adoptarse las siguientes medidas mínimas relativas a la ventilación:

- Se instalarán reguladores de aire y de humo que puedan funcionar separadamente o agrupados.

- La velocidad de aire longitudinal deberá controlarse constantemente, y el proceso de control del sistema de ventilación (reguladores, ventiladores, etc.) deberá ajustarse en consecuencia.

2.10 Estaciones de emergencia

2.10.1 El objetivo de las estaciones de emergencia es proporcionar diversos equipos de seguridad, en particular teléfonos de emergencia y extintores, pero no tienen la finalidad de proteger a los usuarios de la carretera de los efectos de un incendio.

2.10.2 Esas estaciones podrán consistir en una cabina junto a la pared o, preferentemente, un nicho vaciado en ella. Deberán estar equipadas, como mínimo, de un teléfono de emergencia y de dos extintores.

2.10.3 Habrá estaciones de emergencia cerca de las bocas y en el interior, situadas a intervalos no superiores a 150 m para los nuevos túneles y a intervalos no superiores a los 250 m para los túneles existentes.

2.11 Abastecimiento de agua

Todos los túneles dispondrán de abastecimiento de agua. Habrá bocas de agua cerca de la entrada y en el interior, a intervalos no superiores a 250 m. Si no se dispone de suministro de agua, será obligatorio comprobar la existencia de otro tipo de abastecimiento de agua suficiente.

2.12 Señales viales

Se utilizarán señales específicas para designar todos los equipos de seguridad que están a disposición de los usuarios del túnel. En el anexo III se indican los signos y paneles para su utilización en los túneles.

2.13 Centro de control

2.13.1 Todos los túneles de longitud superior a 3 000 m, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, deberán estar dotados de un centro de control.

2.13.2 La vigilancia de varios túneles podrá estar centralizada en un único centro de control.

2.14 Sistemas de vigilancia

2.14.1 En todos los túneles dotados de un centro de control se instalarán sistemas de vigilancia por vídeo y un sistema capaz de detectar de forma automática incidentes (tales como vehículos que se detienen) y/o incendios.

2.14.2 En todos los túneles que no estén dotados de un centro de control se instalarán sistemas de detección automática de incendios, cuando el funcionamiento de la ventilación mecánica para el control del humo sea diferente del funcionamiento automático de la ventilación para el control de contaminantes.

2.15 Equipos para el cierre del túnel

-
- 2.15.1 En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m, se instalarán semáforos antes de las entradas, para que el túnel pueda cerrarse al tráfico en caso de emergencia. Podrán utilizarse además otros medios, tales como señales de mensaje variable y barreras, para garantizar la debida obediencia.
- 2.15.2 Dentro de los túneles de longitud superior a 3 000 m, dotados de un centro de control y con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, se recomienda situar equipos para detener los vehículos en caso de emergencia, separados a una distancia máxima de 1 000 m. Dichos equipos consistirán en semáforos y quizá otros medios, tales como altavoces, señales de mensaje variable y barreras.
- 2.16 Sistemas de comunicaciones
- 2.16.1 En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m, con un volumen de tráfico de más de 2 000 vehículos por carril, se instalarán equipos de transmisión por radio para su utilización por los servicios de emergencia.
- 2.16.2 Cuando se disponga de un centro de control, deberá ser posible interrumpir la transmisión por radio de los canales destinados a los usuarios del túnel, cuando existan dichos canales, con objeto de emitir mensajes de emergencia.
- 2.16.3 Los refugios y otras instalaciones en que los usuarios del túnel deban esperar antes de poder llegar al exterior estarán equipados con altavoces para informar a los usuarios.
- 2.17 Suministro de electricidad y circuitos eléctricos

2.17.1 Todos los túneles deberán disponer de un suministro eléctrico de emergencia capaz de garantizar el funcionamiento del equipo de seguridad que sea indispensable hasta que todos los usuarios hayan evacuado el túnel.

2.17.2 Los circuitos eléctricos, de medida y de control estarán diseñados de tal manera que un fallo local, debido, por ejemplo, a un incendio, no afecte a los circuitos que no hayan sufrido daños.

2.18 Resistencia de los equipos al fuego

El grado de resistencia al fuego de todos los equipos del túnel tendrá en cuenta las posibilidades tecnológicas y tendrá como finalidad mantener las necesarias funciones de seguridad en caso de incendio.

2.19 Cuadro en que figura un resumen informativo de los requisitos mínimos

El cuadro que se recoge a continuación presenta un resumen informativo de los requisitos mínimos enunciados en los puntos anteriores. Los requisitos mínimos son los establecidos en el texto del presente Anexo.

- obligatorio para todos los túneles
- * obligatorio con excepciones

- no obligatorio
- ◐ recomendado

RESUMEN INFORMATIVO DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS

			Tráfico ≤ 2000 vehículos por carril		Tráfico > 2000 vehículos por carril			Otras condiciones para que la aplicación sea obligatoria, o comentarios
			500-1.000m	> 1.000m	500-1.000m	1.000-3.000m	> 3.000m	
Medidas estructurales	2 o más tubos	§2.1						Obligatorio si una previsión a 15 años muestra que el tráfico > 10.000 vehículos por carril.
	Pendiente ≤ 5 %	§2.2	*	*	*	*	*	Obligatorio a menos que no sea geográficamente factible.
	Pasarelas de evacuación	§2.3.1 §2.3.2	*	*	*	*	*	Obligatorio si no hay carril de emergencia, salvo que se respete la condición del punto 2.3.1. En los túneles ya existentes que no tengan ni carril de emergencia ni pasarela de evacuación, se tomarán medidas adicionales o más estrictas.
	Salidas de emergencia cada 500 m como mínimo	§2.3.3 - §2.3.9	○	○	*	*	*	La habilitación de las salidas de emergencia en los túneles existentes debe evaluarse según cada caso particular.
	Conexiones transversales para los servicios de emergencia cada 1.500 m como mínimo	§2.4.1	○	○ / ●	○	○ / ●	●	Obligatorio en los túneles de 2 tubos > 1.500 m.
	Cruce de la mediana fuera de cada boca	§2.4.2	●	●	●	●	●	Obligatorio fuera de los túneles de 2 o más tubos siempre que sea geográficamente factible.
	Apartaderos cada 1.000 m como mínimo	§2.5	○	○	○	○ / ●	○ / ●	Obligatorio en los túneles bidireccionales nuevos > 1.500 m sin carril de emergencia. En los túneles bidireccionales existentes > 1.500 m dependerá del análisis. Tanto para los túneles nuevos como para los existentes dependerá de la anchura del túnel suplementaria aprovechable.
	Drenaje de líquidos tóxicos e inflamables	§2.6	*	*	*	*	*	Obligatorio si se permite el transporte de mercancías peligrosas.
	Resistencia de las estructuras al fuego	§2.7	●	●	●	●	●	Obligatorio si un derrumbamiento local puede tener consecuencias catastróficas

**RESUMEN INFORMATIVO DE LOS
REQUISITOS MÍNIMOS**

			Tráfico ≤ 2.000 vehículos por carril		Tráfico > 2.000 vehículos por carril			Otras condiciones para que la aplicación sea obligatoria, o comentarios
			500- 1.000m	> 1.000m	500- 1.000m	1.000- 3.000m	> 3.000m	
Iluminación	Iluminación normal	§2.8.1	●	●	●	●	●	
	Iluminación de seguridad	§2.8.2	●	●	●	●	●	
	Iluminación de evacuación	§2.8.3	●	●	●	●	●	
Ventilación	Ventilación mecánica	§2.9	○	○	○	●	●	
	Disposiciones especiales respecto de la ventilación transversal o semitransversal	§2.9.5	○	○	○	○	●	Obligatorio en los túneles bidireccionales dotados de un centro de control.
Estaciones de emergencia	Cada 150 m como mínimo	§2.10	*	*	*	*	*	Equipadas con un teléfono y 2 extintores. En los túneles existentes se permite un intervalo máximo de 250 m.
Abastecimiento de agua	Cada 250 m como mínimo	§2.11	●	●	●	●	●	Si no se dispone de suministro, es obligatorio conseguir otro tipo de abastecimiento de agua suficiente.
Señales viales		§2.12	●	●	●	●	●	Para todos los equipos de seguridad que estén a disposición de los usuarios del túnel (véase Anexo III).
Centro de control		§2.13	○	○	○	○	●	La vigilancia de varios túneles podrá estar centralizada en un único centro de control.
Sistemas de vigilancia	Vídeo	§2.14	○	○	○	○	●	Obligatorio si hay un centro de control
	Detección automática de incidentes y/o de incendios	§2.14	●	●	●	●	●	Al menos uno de los dos sistemas es obligatorio en los túneles dotados de un centro de control.
Equipos para el cierre del túnel	Semáforos antes de las entradas	§2.15.1	○	●	○	●	●	
	Semáforos dentro del túnel cada 1.000 m como mínimo	§2.15.2	○	○	○	○	☉	Recomendado si se dispone de un centro de control y la longitud es superior a 3.000 m.

RESUMEN INFORMATIVO DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS

			Tráfico ≤ 2.000 vehículos por carril		Tráfico > 2.000 vehículos por carril			Otras condiciones para que la aplicación sea obligatoria, o comentarios
			500-1.000 m	> 1.000 m	500-1.000 m	1.000-3.000 m	> 3.000 m	
Sistemas de comunicación	Transmisión por radio para los servicios de emergencia	§2.16.1	○	○	○	●	●	
	Mensajes de emergencia por radio para los usuarios del túnel	§2.16.2	●	●	●	●	●	Obligatorio si hay transmisiones por radio destinadas a los usuarios del túnel y se dispone de un centro de control.
	Altavoces en los refugios y las salidas	§2.16.3	●	●	●	●	●	Obligatorio si los usuarios que evacuan el túnel deben esperar antes de poder llegar al exterior.
Suministro de electricidad de emergencia		§2.17	●	●	●	●	●	Para garantizar el funcionamiento del equipo de seguridad indispensable al menos durante la evacuación de los usuarios del túnel.
Resistencia de los equipos al fuego		§2.18	●	●	●	●	●	Tendrá como finalidad mantener las necesarias funciones de seguridad.

3. Medidas relacionadas con el funcionamiento

3.1 Medios de funcionamiento

El funcionamiento debe estar organizado y disponer de los medios adecuados de forma que se garanticen la continuidad y seguridad del tráfico a través del túnel. El personal que participe en el funcionamiento, así como los servicios de emergencia, recibirán una formación adecuada, tanto inicial como continua.

3.2 Planificación de emergencia

Deberá haber planes de respuesta a situaciones de emergencia para todos los túneles. Respecto de los túneles que empiezan y terminan en distintos Estados miembros, ambos países participarán en un único plan binacional de respuesta a situaciones de emergencia.

3.3 Obras en los túneles

El cierre total o parcial de carriles, con ocasión de obras de construcción o de mantenimiento previstas de antemano, siempre comenzará fuera del túnel. Con este fin podrán utilizarse señales de mensaje variable, semáforos y barreras mecánicas.

3.4 Respuesta a accidentes e incidentes

En caso de accidente o incidente grave, se cerrarán inmediatamente al tráfico todos los tubos del túnel adecuados.

Esto se hará activando simultáneamente no sólo los equipos mencionados situados delante de las bocas del túnel, sino también las señales de mensaje variable, los semáforos y las barreras mecánicas dentro de éste, cuando existan estos dispositivos, de forma que todo el tráfico pueda detenerse lo antes posible fuera y dentro del túnel. En los túneles de longitud inferior a 1 000 m, el cierre podrá efectuarse por otros medios. El tráfico se gestionará de tal modo que los vehículos no afectados puedan abandonar rápidamente el túnel.

El tiempo de acceso de los servicios de emergencia en caso de incidente dentro de un túnel será lo más breve posible y se medirá en ejercicios periódicos. Podrá, además, medirse durante los incidentes. En túneles bidireccionales importantes con gran volumen de tráfico, se determinará, mediante un análisis del riesgo conforme al artículo 13, si deben situarse servicios de emergencia en los dos extremos del túnel.

3.5 Actividad del centro de control

Un único centro de control controlará totalmente y en cualquier momento todos los túneles que requieran centro de control, incluidos los que empiezan y terminan en distintos Estados miembros.

3.6 Cierre del túnel

En caso de cierre del túnel (por poco o mucho tiempo), deberá informarse a los usuarios de los mejores itinerarios alternativos mediante sistemas de información de fácil acceso.

Dichos itinerarios alternativos formarán parte de planes sistemáticos de emergencia. Tendrán como finalidad mantener en lo posible el flujo del tráfico y reducir al mínimo los efectos secundarios en la seguridad de las zonas circundantes.

Los Estados miembros deberán hacer lo que razonablemente esté en sus manos para evitar situaciones en que un túnel localizado en el territorio de dos Estados miembros no pueda utilizarse debido a las consecuencias del mal tiempo.

3.7 Transporte de mercancías peligrosas

Se aplicarán las siguientes medidas en relación con el acceso a los túneles de los vehículos que transportan mercancías peligrosas, tal como las define la legislación europea pertinente en materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera:

- realizar un análisis del riesgo de conformidad con el artículo 13 antes de definir o modificar la reglamentación y los requisitos relativos al transporte de mercancías peligrosas a través de un túnel;
- para hacer cumplir la normativa, colocar la señalización adecuada antes de la última salida posible anterior al túnel y en las entradas del mismo, así como con una antelación que permita a los conductores optar por itinerarios alternativos;
- estudiar medidas específicas de funcionamiento destinadas a reducir los riesgos relativos a todos o alguno de los vehículos que transportan mercancías peligrosas a través de túneles, como una declaración antes de entrar en los mismos o la formación de convoyes con vehículos de escolta, teniendo en cuenta cada caso particular, además del mencionado análisis del riesgo.

3.8 Adelantamientos en los túneles

Se realizará un análisis del riesgo para decidir si debe o no autorizarse que los camiones efectúen adelantamientos en los túneles que tienen más de un carril en cada dirección.

3.9 Distancia entre vehículos y velocidad

La velocidad adecuada de los vehículos y la distancia de seguridad entre ellos son especialmente importantes en los túneles y recibirán especial atención. Así, se recomendará a los usuarios de los túneles la velocidad y distancia adecuadas y se emprenderán medidas coercitivas según proceda.

En condiciones normales, los usuarios de la carretera que conduzcan turismos deberían mantener, respecto del vehículo que los precede, una distancia mínima equivalente a la distancia que recorre un vehículo en dos segundos. Para los camiones esas distancias deberían ser del doble.

Cuando el tráfico se detiene en un túnel, los usuarios de la carretera deberían mantener una distancia mínima de 5 m respecto del vehículo que los precede, salvo si ello no es posible debido a una parada de emergencia.

4. Campañas de información

Periódicamente, se organizarán y llevarán a la práctica conjuntamente con las partes interesadas campañas de información sobre la seguridad en los túneles, tomando como base los trabajos armonizados de las organizaciones internacionales. Dichas campañas de información abordarán el correcto comportamiento de los usuarios de las carreteras al aproximarse a los túneles y al atravesarlos, especialmente por lo que respecta a las averías de los vehículos, la congestión, los accidentes y los incendios.

La información sobre los equipos de seguridad disponibles y sobre la conducta correcta del usuario de la carretera en los túneles se facilitará en lugares cómodos para los usuarios de los túneles (por ejemplo, en las zonas de descanso antes de los túneles y en las entradas de éstos cuando el tráfico esté detenido, o en Internet).

ANEXO II

Aprobación del proyecto, documentación de seguridad,
autorización de un túnel, modificaciones y simulacros periódicos

1. Aprobación del proyecto

1.1 Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán a partir de la fase preliminar de proyecto.

1.2 Antes de iniciarse la construcción, el gestor del túnel reunirá la documentación de seguridad descrita en los puntos 2.2 y 2.3 respecto de un túnel en fase de proyecto y consultará al responsable de seguridad. El gestor del túnel presentará la documentación de seguridad a la autoridad administrativa, adjuntando a la misma el dictamen del responsable de seguridad o del organismo de inspección, si existe este dictamen.

1.3 El proyecto será aprobado, en su caso, por la autoridad competente, que informará de su decisión al gestor del túnel y a la autoridad administrativa.

2. Documentación de seguridad

2.1 El gestor del túnel reunirá la documentación de seguridad de cada túnel y la mantendrá permanentemente actualizada. Facilitará al responsable de seguridad una copia de la documentación de seguridad.

- 2.2 La documentación de seguridad describirá las medidas preventivas y de salvaguardia necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios, teniendo en cuenta a las personas con movilidad reducida y a las personas con discapacidad, las características de la vía, la configuración de la estructura, el entorno, la naturaleza del tráfico y los márgenes de actuación de los servicios de emergencia definidos en el artículo 2 de la Directiva.
- 2.3 En particular, la documentación de seguridad de un túnel en fase de proyecto comprenderá:
- una descripción de la estructura prevista y del acceso a la misma, junto con los planos necesarios para comprender el proyecto y las disposiciones previas de funcionamiento;
 - un estudio de previsión del tráfico, en el que se especifiquen y se justifiquen las condiciones que se prevén para el transporte de mercancías peligrosas, junto con el análisis del riesgo contemplado en el punto 3.7 del Anexo I;
 - un estudio específico del riesgo en que se describan los posibles accidentes que afecten claramente a la seguridad de los usuarios de los túneles y que puedan ocurrir durante la fase de funcionamiento, así como la naturaleza y magnitud de sus posibles consecuencias; dicho estudio deberá especificar y justificar las medidas para reducir la probabilidad de los accidentes y sus consecuencias;
 - un dictamen sobre seguridad emitido por un experto u organización especializados en la materia, que puede ser el organismo de inspección.

2.4 La documentación de seguridad de un túnel en fase de autorización comprenderá, además de los elementos de la fase de proyecto:

- una descripción de la organización, de los recursos humanos y materiales y de las instrucciones dadas por el gestor del túnel para garantizar su funcionamiento y su mantenimiento;
- un plan de respuesta a situaciones de emergencia elaborado conjuntamente con los servicios de emergencia que tenga en cuenta asimismo a las personas con movilidad reducida y a las personas con discapacidad;
- una descripción del sistema permanente de integración de las experiencias que permita registrar y analizar los incidentes y accidentes significativos.

2.5 La documentación de seguridad de un túnel en fase de funcionamiento comprenderá, además de los elementos de la fase de autorización:

- un informe y un análisis de los incidentes y accidentes significativos que se hayan producido desde la entrada en vigor de la presente Directiva;
- una lista de los simulacros de seguridad realizados y un análisis de las conclusiones extraídas.

3. Autorización

3.1 La apertura inicial de un túnel al tráfico estará sujeta a la autorización de la autoridad administrativa, de conformidad con el procedimiento que se describe a continuación.

- 3.2 Este procedimiento será también aplicable a la apertura de un túnel al tráfico después de cualquier cambio importante en su estructura o modo de funcionamiento, o de cualquier obra de modificación sustancial del túnel que pueda suponer una alteración significativa de algún elemento de la documentación de seguridad.
- 3.3 El gestor del túnel remitirá la documentación de seguridad mencionada en el punto 2.4 al responsable de seguridad, que emitirá su dictamen sobre la apertura del túnel al tráfico.
- 3.4 El gestor del túnel transmitirá dicha documentación de seguridad a la autoridad administrativa, adjuntando a la misma el dictamen del responsable de seguridad. La autoridad administrativa decidirá si autoriza o no la apertura del túnel al tráfico, o bien si la autoriza en condiciones restrictivas, y lo notificará al gestor del túnel. Se transmitirá una copia de esa decisión a los servicios de emergencia.
4. Modificaciones
- 4.1 Respecto de cualquier modificación sustancial de la estructura, del equipo o del funcionamiento que pueda suponer una alteración significativa de algún elemento de la documentación de seguridad, el gestor del túnel pedirá una nueva autorización de funcionamiento mediante el procedimiento descrito en el punto 3.

- 4.2 El gestor del túnel informará al responsable de seguridad de cualquier otro cambio en la estructura y el funcionamiento. Además, antes de iniciar cualquier obra de modificación del túnel, el gestor del túnel facilitará al responsable de seguridad la documentación que describa las propuestas.
- 4.3 El responsable de seguridad estudiará las consecuencias de la modificación y, en cualquier caso, transmitirá su dictamen al gestor del túnel, que enviará una copia del mismo a la autoridad administrativa y a los servicios de emergencia.

5. Simulacros periódicos

El gestor del túnel y los servicios de emergencia organizarán, en cooperación con el responsable de seguridad, simulacros periódicos conjuntos para el personal del túnel y los servicios de emergencia.

Estos simulacros:

- deben ser lo más realistas posible y corresponderse con las hipótesis de accidente que se hayan definido;
- deben arrojar resultados claros de evaluación;

- deben evitar todo daño al túnel;
 - podrán también realizarse, en parte, mediante simulaciones de tablero o de ordenador, que proporcionen resultados complementarios.
- a) Se efectuarán simulacros en cada túnel a escala natural en las condiciones más realistas posible al menos cada cuatro años. Sólo se requerirá el cierre del túnel si pueden adoptarse medidas aceptables para desviar el tráfico. Se efectuarán ejercicios parciales y/o de simulación todos los años intermedios. En las zonas en que existan túneles próximos unos a otros, se deberá efectuar el simulacro a escala natural en al menos uno de esos túneles.
- b) El responsable de seguridad y los servicios de emergencia evaluarán conjuntamente estos simulacros, redactarán un informe y propondrán las medidas apropiadas.
-

ANEXO III

Señalización de los túneles

1. Requisitos generales

Constan a continuación las señales y símbolos que han de utilizarse en los túneles. Las señales viales mencionadas en la presente sección se describen en el Convenio de Viena sobre señalización vial de 1968, salvo que se indique lo contrario.

Para facilitar que las señales sean entendidas internacionalmente, el sistema de señalización prescrito en el presente Anexo se basa en el empleo de formas y colores característicos de cada tipo de señal y, en la medida de lo posible, en el empleo de símbolos gráficos en lugar de inscripciones. Si los Estados miembros consideran necesario modificar las señales y los símbolos prescritos, las modificaciones no alterarán sus características esenciales. En caso de que los Estados miembros no apliquen el Convenio de Viena, podrán modificarse las señales y símbolos prescritos, siempre que dichas modificaciones no alteren su propósito fundamental.

1.1 Se utilizarán señales viales para designar los siguientes equipos de seguridad de los túneles:

Apartaderos;

Salidas de emergencia: se utilizará la misma señal para todos los tipos de salidas de emergencia;

Vías de evacuación: las dos salidas de emergencia más próximas estarán señalizadas en las paredes a distancias no superiores a 25 m, a una altura de entre 1,0 y 1,5 m por encima del nivel de la vía de evacuación, con indicación de las distancias que hay hasta las salidas;

Estaciones de emergencia: señales que indiquen la presencia de teléfonos de emergencia y extintores.

1.2 Radio:

En los túneles en los que se pueda recibir información a través de la radio, se indicará a los usuarios antes de la entrada, mediante los signos adecuados, cómo se puede recibir esta información.

1.3 Las señales e indicaciones se diseñarán y situarán de modo que sean claramente visibles.

2. Descripción de las señales y paneles

Los Estados miembros utilizarán las señales adecuadas, si es preciso, en la zona de advertencia anterior al túnel, dentro de éste y después del final del mismo. A la hora de diseñar la señalización de un túnel, se tendrán en cuenta las condiciones locales en lo referente al tráfico local y a la construcción, así como otras condiciones locales. Se utilizarán señales acordes con el Convenio de Viena sobre señalización vial, excepto en los Estados miembros que no aplican el Convenio de Viena.

2.1. Señal de túnel



Se situará la señal siguiente en cada entrada del túnel:

La señal E11A del Convenio de Viena correspondiente a los túneles de carretera.

La longitud se indicará ya sea en la parte inferior del panel o en otro panel H2.

En el caso de los túneles de longitud superior a 3.000 m, se indicará cada 1.000 m la longitud restante del túnel.

También podrá indicarse el nombre del túnel.

2.2 Señalización horizontal

Deberá haber líneas horizontales en el borde de la carretera.

En los túneles bidireccionales, deberán utilizarse a lo largo de la mediana (sencilla o doble) medios claramente visibles para separar ambas direcciones.

2.3 Señales y paneles para informar de instalaciones

Estaciones de emergencia

En las estaciones de emergencia se situarán señales de información, que serán señales F acordes con el Convenio de Viena e indicarán los equipos disponibles para los usuarios de la carretera, como las siguientes:

Teléfono de
emergencia



Extintor

En las estaciones de emergencia que estén separadas del túnel por una puerta, se indicará mediante un texto, claramente legible y escrito en las lenguas adecuadas, que la estación de emergencia no garantiza protección en caso de incendio. Un ejemplo sería el siguiente:

"ESTA ZONA NO PROTEGE DEL FUEGO

Siga las señales hacia las salidas de emergencia"

Apartaderos

Las señales que indiquen los apartaderos deben ser señales E acordes con el Convenio de Viena.

Los teléfonos y extintores se indicarán mediante un panel adicional o incorporado a la propia señal.



Salidas de emergencia

Las señales que indiquen las salidas de emergencia deben ser señales G acordes con el Convenio de Viena. Véanse unos ejemplos a continuación:



También es necesario señalar en las paredes las dos salidas más próximas. Véanse unos ejemplos a continuación:



Señalización de los carriles

Estas señales pueden ser circulares o rectangulares



Señales de mensaje variable

De haber señales de mensaje variable, éstas mostrarán indicaciones claras que informen a los usuarios del túnel de las eventuales congestiones, averías, accidentes, incendios u otros peligros.