

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) Nº 2/2010 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo

Adoptada por el Consejo el 22 de febrero de 2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 114 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

porte de mercancías, constituye un elemento esencial del avance hacia una movilidad sostenible.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

- (2) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁴⁾ y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización ⁽⁵⁾, han sido etapas importantes en la realización del mercado ferroviario interior.

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

- (3) Para poder ser competitivos frente a otros modos de transporte, los servicios de transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril, que están abiertos a la competencia desde el 1 de enero de 2007, precisan una infraestructura ferroviaria de buena calidad y adecuadamente financiada, es decir, que permita la prestación de servicios de transporte de mercancías en buenas condiciones en cuanto a velocidad comercial y velocidad de recorrido y en condiciones de fiabilidad, de modo que el servicio prestado corresponda efectivamente a los compromisos contractuales asumidos por las empresas ferroviarias.

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el marco de la Estrategia de Lisboa para el Crecimiento y el Empleo y de la Estrategia de la Unión Europea para el Desarrollo Sostenible, la creación de un mercado ferroviario interior, particularmente para el trans-

- (4) La apertura del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril ha permitido la entrada en la red de ferrocarril de nuevos operadores. Para optimizar la utilización de la red y garantizar su fiabilidad resulta útil establecer procedimientos complementarios destinados a afianzar la cooperación entre los administradores de infraestructuras en la adjudicación de franjas ferroviarias internacionales para los trenes de mercancías.

⁽¹⁾ DO C 317 de 23.12.2009, p. 94.

⁽²⁾ DO C 79 de 27.3.2010, p. 45.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 23 de abril de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición del Consejo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽⁵⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (5) En su reunión de los días 7 y 8 de abril de 2008, el Consejo concluyó que se debe fomentar la utilización eficiente de las infraestructuras y mejorar, cuando sea necesario, las capacidades de infraestructura ferroviaria mediante medidas adoptadas a nivel europeo y nacional, y, en particular, mediante la adopción de actos jurídicos.
- (6) En este contexto, el establecimiento de corredores ferroviarios internacionales que permitan desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril, en la cual los trenes de mercancías puedan circular en buenas condiciones y pasar fácilmente de una red nacional a otra, contribuiría a mejorar las condiciones de utilización de la infraestructura.
- (7) Las iniciativas ya emprendidas en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias muestran que el método más idóneo para establecer corredores ferroviarios internacionales que permitan desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril es la creación de corredores internacionales que respondan a necesidades específicas de uno o varios segmentos claramente determinados del mercado de transporte de mercancías.
- (8) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los administradores de infraestructuras establecidos en las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE y, cuando corresponda, de los organismos adjudicadores a que se refiere el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE. Dichos actos conservan toda su validez, incluso en lo que se refiere a las disposiciones sobre corredores de mercancías, y en particular en lo que atañe al derecho de los administradores de infraestructuras a denegar o aceptar solicitudes de capacidad presentadas por entidades jurídicas que no sean empresas ferroviarias.
- (9) Los corredores ferroviarios internacionales para una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo deben implantarse de modo coherente con los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y/o del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS). A tal fin, es necesario desarrollar las redes de forma coordinada y, concretamente, en lo que se refiere a la integración de los corredores internacionales de transporte ferroviario de mercancías en los corredores existentes de la RTE-T y del ERTMS. Por otra parte, la armonización de la normativa aplicable a dichos corredores de mercancías debe hacerse a escala de la Unión. En caso necesario, la creación de dichos corredores debe hacerse con apoyo financiero de los programas RTE-T, Marco Polo y de investigación, y de otras políticas y fondos de la Unión como el Fondo Europeo de Desarrollo Regional o el Fondo de Cohesión.
- (10) Dentro de cada corredor de mercancías, conviene garantizar una buena coordinación entre los Estados miembros y los correspondientes administradores de infraestructuras, dar suficiente preferencia al tráfico ferroviario de mercancías, establecer enlaces eficaces y suficientes con los demás modos de transporte y sentar las condiciones propicias para el desarrollo de la competencia entre los proveedores de servicios ferroviarios de mercancías.
- (11) El establecimiento de corredores de mercancías adicionales a los que se implanten de conformidad con el artículo 3 debe ser examinado y aprobado a nivel de la Unión según criterios y procedimientos transparentes, claramente definidos, que dejen a los Estados miembros y a los administradores de infraestructuras un margen de decisión y gestión suficiente para tener en cuenta las iniciativas ya existentes relativas a corredores especiales (p. ej., ERTMS, de la red RailNetEurope («RNE») y de la RTE-T) y para tomar medidas adaptadas a sus necesidades específicas.
- (12) Para estimular la coordinación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras, debe establecerse para cada corredor de mercancías una estructura de gobierno adecuada, que no se superponga a las estructuras de gobierno ya existentes.
- (13) Para responder a las necesidades del mercado, es conveniente que los métodos de establecimiento de corredores de mercancías se expongan en un plan de implantación que precise las medidas útiles para mejorar el funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías y que fije el calendario de aplicación de dichas medidas. Por otro lado, para garantizar que las medidas previstas o aplicadas para el establecimiento de un corredor de mercancías respondan a las necesidades o expectativas de la totalidad de sus usuarios, es necesario que se consulte regularmente, según procedimientos definidos por el consejo de administración, a los candidatos que probablemente vayan a utilizar el corredor de mercancías.
- (14) La implantación de terminales intermodales de mercancías debe considerarse también una necesidad para apoyar el establecimiento de corredores ferroviarios de mercancías en la Unión.
- (15) Para garantizar la coherencia y la continuidad de las capacidades de infraestructura disponibles a lo largo del corredor de mercancías, conviene coordinar las inversiones en cada corredor entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras interesados y planificarlas según una lógica que responda a las necesidades del corredor. El programa de ejecución de las inversiones debe publicarse, a fin de garantizar que se informa a los candidatos que deseen operar en el corredor. Las inversiones deben incluir proyectos de intervención para el desarrollo de sistemas interoperables y el incremento de la capacidad de los trenes.
- (16) Por las mismas razones, también es conveniente que todas las obras de infraestructura y sus equipos que puedan restringir la capacidad disponible en el corredor de mercancías se coordinen también a escala de cada corredor y sean objeto de publicaciones actualizadas.
- (17) A fin de facilitar las solicitudes de capacidad de infraestructura para servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril, procede designar o establecer una ventanilla única para cada corredor. Para ello, conviene basarse en las iniciativas existentes, en particular las emprendidas por RNE, organismo que sirve de instrumento de coordinación para los administradores de infraestructuras y presta servicios a las empresas de transporte internacional de mercancías.

- (18) La gestión de los corredores de mercancías debe incluir también procedimientos de adjudicación de capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores. Estos procedimientos deben tener en cuenta las necesidades de capacidad para otros tipos de transporte, entre ellos el transporte de viajeros.
- (19) Para garantizar que las infraestructuras ferroviarias se utilicen más adecuadamente, es necesario coordinar el funcionamiento de dichas infraestructuras y de las terminales situadas a lo largo del corredor de mercancías.
- (20) Las normas de prioridad pueden llevar aparejados también objetivos prioritarios, según la situación existente en el Estado miembro correspondiente.
- (21) Es necesario tomar las disposiciones necesarias para que, en la medida de lo posible, los trenes de mercancías que circulen por un corredor de mercancías tengan, en caso de perturbación del tráfico, una puntualidad suficiente con respecto a todos los tipos de transporte.
- (22) Con objeto de evaluar objetivamente los beneficios derivados de las medidas destinadas a establecer el corredor de mercancías, conviene que se realicen evaluaciones del funcionamiento de los servicios de transporte de mercancías por el corredor de mercancías y que se publiquen regularmente informes sobre su calidad. Es importante que se incluyan en la evaluación del funcionamiento los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios del corredor de mercancías.
- (23) A fin de garantizar un acceso no discriminatorio a los servicios ferroviarios internacionales, es preciso que se garantice una coordinación eficiente entre los organismos reguladores de las distintas redes que integran el corredor.
- (24) Para facilitar el acceso a la información sobre la utilización del conjunto de las infraestructuras principales del corredor de mercancías y garantizar un acceso no discriminatorio a dicho corredor, es conveniente que el consejo de administración elabore, actualice regularmente y publique un documento que reúna la totalidad de dicha información.
- (25) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, compuesta por corredores de mercancías, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros de forma individual y, por consiguiente, debido a la dimensión o a los efectos del Reglamento puede lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (26) Es importante que se establezcan normas justas en materia de coordinación de inversiones y gestión de la capacidad y del tráfico, basadas en la colaboración entre los administradores de infraestructuras, que deben ofrecer un

servicio de calidad a las empresas de transporte de mercancías en los corredores ferroviarios internacionales.

- (27) Dado que los trenes internacionales tienen que realizar itinerarios que combinan varios corredores, tal como se definen en el presente Reglamento, conviene que los administradores de infraestructuras de los distintos corredores puedan coordinar también sus actividades de modo que, en los corredores de que se trate, se garantice la disponibilidad de capacidad y la fluidez del tráfico y que, en caso de perturbación, las normas sobre preferencia se apliquen de manera coherente a los diferentes tipos de tráfico.
- (28) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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⁾.
- (29) Conviene, además, otorgar poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo referente a la adaptación del anexo II. Reviste especial importancia que la Comisión consulte a expertos durante los trabajos preparatorios de conformidad con los compromisos adoptados en la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2009 sobre la aplicación del artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento dispone normas para el establecimiento y la organización de corredores ferroviarios internacionales para una red europea competitiva de transporte ferroviario de mercancías. Asimismo establece normas para la selección, organización y gestión de los corredores de mercancías.
2. El presente Reglamento se aplica a la gestión y utilización de infraestructuras ferroviarias en los corredores de mercancías.

Artículo 2

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE.
2. Además de las definiciones referidas en el apartado 1, se entenderá por:
 - a) «corredor de mercancías», todas las líneas ferroviarias designadas en los Estados miembros y, en su caso, en terceros países europeos, que enlacen terminales a lo largo de la ruta principal del corredor, incluidas las infraestructuras ferroviarias y sus equipos, las estaciones de clasificación y de formación de trenes, y, en caso necesario, las rutas de desvío;

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- b) «plan de implantación», el documento que presenta los medios y la estrategia que las partes interesadas prevén emplear con el fin de llevar a cabo, durante un período determinado, las actividades necesarias y suficientes para establecer el corredor de mercancías;
- c) «terminal», una instalación situada a lo largo del corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga y descarga de los trenes de mercancías, para la integración de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril con los servicios de carretera, marítimos, fluviales y aéreos, para la formación o modificación de la composición de trenes de mercancías, y, cuando sea necesario, para la realización de trámites fronterizos en las fronteras con terceros países europeos.

CAPÍTULO II

DESIGNACIÓN Y GOBIERNO DE LOS CORREDORES FERROVIARIOS INTERNACIONALES PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO

Artículo 3

Designación de los primeros corredores de mercancías

1. A más tardar el ... (*), los Estados miembros a los que se refiere el anexo I establecerán los corredores de mercancías a lo largo de las rutas principales indicadas en dicho anexo. Informarán a la Comisión del establecimiento de los corredores de mercancías.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los corredores de mercancías a lo largo de las rutas principales contempladas en los puntos 3, 5 y 8 del anexo I se establecerán a más tardar el ... (**).

Artículo 4

Selección de sucesivos corredores de mercancías

1. Todo Estado miembro que tenga frontera ferroviaria con otro Estado miembro participará en el establecimiento de un corredor de mercancías como mínimo, salvo en caso de que esta obligación se haya cumplido ya en virtud del artículo 3.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros deberán participar, cuando lo solicite un Estado miembro, en el establecimiento de un corredor de mercancías según lo indicado en el mencionado apartado o en la prolongación de un corredor existente, con objeto de permitir al Estado miembro limítrofe cumplir la obligación que le incumbe en virtud de dicho apartado.
3. Sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros con arreglo al artículo 7 de la Directiva 91/440/CEE, si un Estado miembro considera que el establecimiento de un corredor de mercancías no interesaría a los candidatos que podrían utilizarlo, o no aportaría beneficios socioeconómicos significativos, o representaría una carga desproporcionada, dicho Estado miembro no estará obligado a la participación estipulada en los

apartados 1 y 2 del presente artículo, a reserva de que la Comisión adopte una decisión en ese sentido con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 19, apartado 2.

4. Un Estado miembro no estará obligado a la participación estipulada en los apartados 1 y 2 si su red ferroviaria tiene un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión.

5. Para cumplir la obligación estipulada en los apartados 1 y 2, los Estados miembros interesados propondrán conjuntamente a la Comisión el establecimiento de corredores de mercancías, previa consulta a los administradores de infraestructuras y candidatos interesados, a más tardar el ... (**), teniendo en cuenta los criterios fijados en el anexo II.

6. La Comisión estudiará las propuestas de establecimiento de corredores de mercancías a que se refiere el apartado 5 y, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 3, adoptará una decisión sobre la conformidad de dichas propuestas con el presente artículo en el plazo máximo de nueve meses desde su presentación.

7. Los Estados miembros de que se trate establecerán el corredor de mercancías a más tardar a los tres años de la decisión de la Comisión a que se refiere el apartado 6.

8. Se otorgarán poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo referente a la adaptación del anexo II. Al adoptar los actos delegados a que se refiere el presente apartado, la Comisión observará las disposiciones establecidas en las Directivas 2001/14/CE y 2008/57/CE Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (texto refundido) ⁽¹⁾, y tendrá en cuenta en particular el plan de instalación de sistemas interoperables, la evolución del sistema ferroviario y la RTE-T, en concreto los corredores ERTMS, así como el desarrollo del mercado de los fletes, incluida la interacción con otros modos de transporte.

El procedimiento establecido en los artículos 20, 21 y 22 será de aplicación para los actos delegados a que se refiere el presente apartado.

Artículo 5

Modificación de los corredores de mercancías

1. Los corredores de mercancías a que hacen referencia los artículos 3 y 4 podrán modificarse conforme a una propuesta común de los Estados miembros interesados a la Comisión, previa consulta de los administradores de infraestructuras y los candidatos afectados.
2. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación a que se refiere el artículo 19, apartado 3, adoptará una decisión sobre la propuesta teniendo en cuenta los criterios fijados en el anexo II.

(*) DO: por favor insertar la fecha correspondiente a tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

(**) Cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

(***) Dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

Artículo 6

Conciliación

Cuando haya desacuerdo entre dos o más Estados miembros respecto del establecimiento o modificación de un corredor de mercancías en lo tocante a infraestructuras ferroviarias situadas en el territorio de alguno de ellos, la Comisión, previa solicitud de uno de los Estados miembros afectados, consultará al Comité previsto en el artículo 19. El dictamen de la Comisión se remitirá a los Estados miembros afectados. Éstos tendrán en cuenta dicho dictamen para buscar una solución, y adoptarán una decisión por consenso.

Artículo 7

Gobierno de los corredores de mercancías

1. Los Estados miembros interesados instituirán, para cada corredor de mercancías, una comisión ejecutiva responsable de definir los objetivos generales del corredor de mercancías, supervisar y adoptar las medidas que disponen expresamente los artículos 8, 10 y 23. La comisión ejecutiva estará compuesta por representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados.

2. Para cada corredor de mercancías, los administradores de infraestructuras interesados y, cuando corresponda, los organismos adjudicadores a que hace referencia el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE establecerán un consejo de administración responsable de adoptar las medidas que disponen expresamente el apartado 6 del presente artículo, los artículos 8 y 10, el artículo 12, apartado 1, el artículo 13, apartados 2, 5 y 6, el artículo 15, apartado 1, el artículo 16, y el artículo 17, apartados 2 y 3 del presente Reglamento. El consejo de administración estará compuesto por representantes de los administradores de infraestructuras.

3. La comisión ejecutiva adoptará sus decisiones por consenso de los representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados.

4. El consejo de administración adoptará sus decisiones, incluidas las relativas a su personalidad jurídica, recursos y personal, por consenso de los administradores de infraestructuras interesados.

5. Las responsabilidades de la comisión ejecutiva y del consejo de administración se entenderán sin perjuicio de la independencia de los administradores de infraestructuras según dispone el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 91/440/CEE.

6. El consejo de administración creará un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales. El grupo consultivo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos estos dictámenes.

Artículo 8

Medidas de implantación del plan del corredor de mercancías

1. El consejo de administración elaborará un plan de implantación y lo someterá a la aprobación de la comisión ejecutiva. Dicho plan constará de:

- a) una descripción de las características del corredor de mercancías, incluidos los estrangulamientos, y el programa de las medidas necesarias para su creación;
- b) los elementos esenciales del estudio de transporte y tráfico a que se refiere el apartado 3;
- c) los objetivos fijados para los corredores de mercancías, en particular en cuanto a sus características de funcionamiento, expresadas en calidad de servicio y capacidad del corredor conforme a las disposiciones del artículo 17;
- d) el plan de inversiones mencionado en el artículo 10; y
- e) las medidas para aplicar las disposiciones de los artículos 11 a 17.

2. El consejo de administración revisará periódicamente el plan de implantación teniendo en cuenta la evolución de su ejecución y la del mercado de transporte ferroviario de mercancías en el corredor, así como el funcionamiento del corredor medido conforme a los objetivos mencionados en el apartado 1, letra c).

3. El consejo de administración llevará a cabo periódicamente un estudio de transporte y tráfico que verse sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías y abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros.

4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales para satisfacer las necesidades del transporte ferroviario de mercancías por el corredor de mercancías.

Artículo 9

Consulta de los candidatos

El consejo de administración establecerá mecanismos de consulta que permitan una participación satisfactoria de los candidatos que puedan utilizar el corredor de mercancías. En particular, hará que se consulte a los candidatos antes de que el plan de implantación a que se refiere el artículo 8 sea presentado a la comisión ejecutiva.

CAPÍTULO III

INVERSIÓN EN EL CORREDOR DE MERCANCÍAS

Artículo 10

Planificación de las inversiones

1. El consejo de administración elaborará y revisará periódicamente un plan de inversiones y lo presentará a la comisión ejecutiva para su aprobación. Dicho plan constará de:

- a) la lista de los proyectos de ampliación, renovación o reorganización de las infraestructuras ferroviarias y su equipamiento que estén previstos a lo largo del corredor de mercancías, así como las correspondientes necesidades financieras y fuentes de financiación;

- b) un plan de instalación de sistemas interoperables a lo largo del corredor de mercancías que cumpla los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a la red, según se definen en la Directiva 2008/57/CE. Este plan de instalación se apoyará en un análisis de los costes y beneficios del empleo de los sistemas interoperables;
- c) un plan para la gestión de la capacidad de los trenes de mercancías que puedan circular por el corredor. Dicho plan podrá basarse en un aumento de la longitud, del gálibo o de la carga por eje autorizados para los trenes que circulen en el corredor de mercancías; y
- d) en su caso, la referencia a la contribución de la Unión prevista en virtud de los programas financieros de la Unión.

2. La aplicación del presente artículo se entenderá sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros en materia de planificación y financiación de las infraestructuras ferroviarias.

Artículo 11

Coordinación de las obras

Los administradores de infraestructuras interesados coordinarán y harán pública, de la manera y con el calendario apropiados, la programación de todas las obras en las infraestructuras y sus equipamientos que puedan limitar la capacidad disponible del corredor de mercancías.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DEL CORREDOR DE MERCANCÍAS

Artículo 12

Ventanilla única para las solicitudes de capacidad de infraestructura

1. El consejo de administración de un corredor de mercancías designará o establecerá, mediante la colaboración entre los administradores de infraestructuras, un órgano común y/o un sistema de información (denominado en lo sucesivo «ventanilla única») que permita a los candidatos solicitar, en un solo lugar y con un solo trámite, capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen al menos una frontera a lo largo del corredor de mercancías.
2. La ventanilla única proporcionará también información básica sobre la adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluida la información a que se refiere el artículo 16.
3. La ventanilla única trasladará sin demora todas las solicitudes de capacidad de infraestructura a los administradores de infraestructuras competentes y, en su caso, a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE, que resolverán sobre cada solicitud de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 y en el capítulo III de la mencionada Directiva.
4. Las actividades de la ventanilla única se llevarán a cabo con transparencia y evitando toda discriminación. Estarán sujetas al control de los organismos reguladores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.

Artículo 13

Adjudicación de capacidad a los trenes de mercancías

1. Los Estados miembros colaborarán en la definición del marco para la adjudicación de la capacidad de infraestructura en los corredores de mercancías, de acuerdo con sus competencias tal como se establecen en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE.
 2. El consejo de administración evaluará la necesidad de adjudicar capacidad a los trenes de mercancías que circulen por el corredor de mercancías, teniendo en cuenta el estudio de transporte y tráfico a que se refiere el artículo 8, apartado 3 del presente Reglamento, las solicitudes de capacidad de infraestructura relativas a los horarios de servicio pasados y presentes y los acuerdos marco.
 3. Basándose en la evaluación referida en el apartado 2 del presente artículo, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías definirán y organizarán en común unas franjas ferroviarias internacionales preestablecidas para los trenes de mercancías, según el procedimiento contemplado en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros. Estas franjas preestablecidas se publicarán a más tardar tres meses antes de que finalice el plazo de recepción de solicitudes de capacidad a que se refiere el anexo III de la Directiva 2001/14/CE. Los administradores de infraestructuras de varios corredores de mercancías podrán, si fuera necesario, coordinar franjas ferroviarias internacionales preestablecidas que ofrezcan capacidad en los corredores de mercancías de que se trate.
 4. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías adjudicarán estas franjas preestablecidas en primer lugar a los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera.
 5. Los administradores de infraestructuras, si así lo justifican las necesidades del mercado y la evaluación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, definirán en común la capacidad de reserva para los trenes internacionales de mercancías que circulen por los corredores de mercancías, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros, y mantendrán esta reserva disponible dentro de sus horarios de servicio definitivos, a fin de poder responder rápida y adecuadamente a las solicitudes de capacidad específicas a que se refiere el artículo 23 de la Directiva 2001/14/CE. Esta capacidad quedará reservada hasta su plazo previsto decidido por el consejo de administración. Este período no podrá exceder de 90 días.
- La capacidad de reserva se determinará sobre la base de la evaluación especificada en el apartado 2. Esta capacidad de reserva sólo se pondrá a disposición cuando haya una necesidad real del mercado.
6. El consejo de administración promoverá la coordinación de las normas de prioridad relativas a la adjudicación de la capacidad en el corredor de mercancías.

7. Salvo en casos de fuerza mayor, una franja ferroviaria adjudicada a una operación de transporte de mercancías en virtud del presente artículo no podrá anularse en el mes anterior a su horario previsto en el horario de servicio, a menos que el candidato manifieste su conformidad con dicha anulación. En tal caso, el administrador de infraestructuras procurará proponer al candidato una franja ferroviaria de calidad y fiabilidad equivalentes, que el candidato podrá aceptar o rechazar. La presente disposición se aplicará sin perjuicio de los derechos que pudiera tener el candidato en el marco de un acuerdo conforme al artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE.

8. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías y el grupo consultivo contemplado en el artículo 7, apartado 6, establecerán los procedimientos oportunos para garantizar una coordinación óptima de la adjudicación de capacidades entre los administradores de infraestructuras, tanto para las solicitudes a que se refiere el artículo 12, apartado 1, como para las solicitudes recibidas por los administradores de infraestructuras afectados. Dicha coordinación tendrá también en cuenta el acceso a las terminales.

9. En los apartados 4 y 8 del presente artículo, las referencias a los administradores de infraestructuras deben entenderse, en su caso, como referencias a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE.

Artículo 14

Gestión del tráfico

1. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías establecerán procedimientos para coordinar la gestión del tráfico a lo largo del corredor y podrán establecer procedimientos para coordinar la gestión del tráfico a lo largo de varios corredores.

2. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías y el grupo consultivo previsto en el artículo 7, apartado 6, establecerán procedimientos para garantizar una coordinación óptima entre la explotación de la infraestructura ferroviaria y la de las terminales.

Artículo 15

Gestión del tráfico en caso de perturbación

1. El consejo de administración adoptará objetivos comunes de puntualidad y/o directrices de gestión de tráfico en caso de perturbación de la circulación de los trenes en el corredor de mercancías.

2. Cada uno de los administradores de infraestructuras afectados establecerá normas de preferencia para la gestión de los distintos tipos de tráfico existentes en los tramos de los corredores de mercancías que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con los objetivos comunes y/o las directrices a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. Dichas normas de preferencia se publicarán en la declaración sobre la red contemplada en el artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE.

3. Los principios para la determinación de las normas de preferencia deberán establecer, como mínimo, que, en la medida

de lo posible, no se modifique la franja ferroviaria mencionada en el artículo 13, apartados 3 y 5, adjudicada a trenes de mercancías que cumplan sus horarios previstos en el horario de servicio. Los principios para la determinación de las normas de preferencia deben estar concebidos para reducir al mínimo el tiempo total de recuperación de la red en lo que se refiere a las necesidades de todos los tipos de transporte. Para ello, los administradores de infraestructuras podrán coordinar la gestión entre los distintos tipos de tráfico a lo largo de varios corredores de mercancías.

Artículo 16

Información sobre las condiciones de utilización del corredor de mercancías

El consejo de administración redactará, actualizará periódicamente y publicará un documento que contenga:

- toda la información referente al corredor de mercancías que figure en las declaraciones sobre la red elaboradas por las redes nacionales de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE;
- la lista y las características de las terminales, en particular la información relativa a las condiciones y formas de acceso a las terminales;
- la información relativa a los procedimientos mencionados en el artículo 13, apartado 8, y el artículo 14, apartado 2; y
- el plan de implantación.

Artículo 17

Calidad del servicio en el corredor de mercancías

1. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías fomentarán la compatibilidad entre los sistemas de incentivos mencionados en el artículo 11 de la Directiva 2001/14/CE.

2. El consejo de administración supervisará el funcionamiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en el corredor de mercancías y publicará anualmente los resultados de dicha supervisión.

3. El consejo de administración organizará una encuesta sobre la satisfacción de los usuarios del corredor de mercancías y publicará sus resultados una vez al año.

Artículo 18

Organismos reguladores

1. Los organismos reguladores contemplados en el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE cooperarán para supervisar la competencia en el corredor ferroviario de mercancías. En particular, garantizarán el acceso no discriminatorio al corredor y serán los organismos de recurso previstos en el artículo 30, apartado 2, de la mencionada Directiva. Intercambiarán la información necesaria obtenida de los administradores de infraestructuras y de otras partes pertinentes.

2. En caso de que un candidato presente ante un organismo regulador una reclamación referente a los servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías, o de que un organismo regulador inicie una investigación por iniciativa propia, dicho organismo consultará a los organismos reguladores de todos los demás Estados miembros a través de los cuales discurra la correspondiente franja ferroviaria internacional para trenes de mercancías y les pedirá toda la información necesaria antes de resolver.

3. Los organismos reguladores consultados en virtud del apartado 2 facilitarán al organismo regulador interesado toda la información que ellos mismos estén habilitados para solicitar con arreglo a su legislación nacional. Esta información podrá utilizarse únicamente a efectos de tramitación de la reclamación o de la investigación a que se hace referencia en el apartado 2.

4. El organismo regulador ante el que se haya presentado la reclamación o que haya iniciado la investigación por propia iniciativa transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente a fin de que éste tome medidas en relación con las partes interesadas.

5. Todos los representantes de administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE que participen en el procedimiento garantizarán que se facilite sin demora toda la información necesaria para la tramitación de la reclamación o la investigación previstas en el apartado 2 del presente artículo y solicitada por el órgano regulador del Estado miembro en que está situado el representante que participa en el procedimiento. Dicho órgano regulador estará habilitado para transferir a los órganos reguladores mencionados en el apartado 2 del presente artículo la información así recibida relativa a la franja ferroviaria internacional de que se trate.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 11 bis de la Directiva 91/440/CEE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. 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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

Artículo 20

Ejercicio de la delegación

1. El poder para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 4, apartado 8, se otorga a la Comisión por un período de cinco años tras la entrada en vigor del presente Reglamento. La Comisión presentará un informe sobre los poderes delegados a más tardar seis meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se renovará automáticamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo la revoca con arreglo al artículo 21.

2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. El poder para adoptar actos delegados otorgado a la Comisión estará sujeto a las condiciones establecidas por los artículos 21 y 22.

Artículo 21

Revocación de la delegación

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 20 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes informará a la otra institución y a la Comisión, a más tardar un mes antes de adoptar una decisión final, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación, así como los motivos de la misma.

3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 22

Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones al acto delegado en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación.

2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, o si antes de dicha fecha tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que han decidido no presentar objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha prevista en él.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones al acto delegado, este no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.

*Artículo 23***Seguimiento**

La comisión ejecutiva mencionada en el artículo 7, apartado 1, presentará a la Comisión cada dos años, a partir del establecimiento de un corredor de mercancías, los resultados del plan de implantación de dicho corredor. La Comisión analizará estos resultados y notificará su análisis al Comité contemplado en el artículo 19.

*Artículo 24***Informe**

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento, y presentará un informe al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo, por primera vez a más tardar el ... (*) y, posteriormente, cada tres años.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

*Artículo 25***Medidas transitorias**

El presente Reglamento no se aplicará en las Repúblicas de Chipre y en Malta mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

*Artículo 26***Entrada en vigor**

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

*Artículo 27***Publicación**

El presente Reglamento se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) Cinco años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

ANEXO I

Lista de las principales rutas de corredores de mercancías

	Estados miembros	Rutas principales ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge-Amberes/Rotterdam-Duisburg-[<i>Basilea</i>]-Milán-Génova
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Amberes-Luxemburgo-Metz-Dijon-Lyon/[<i>Basilea</i>]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Estocolmo-Malmö-Copenhague-Hamburgo-Innsbruck-Verona-Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisboa/Leixões -Madrid-San Sebastián-Burdeos-París-Metz Sines-Elvas/Algeciras
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Viena-Trieste/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marsella-Lyon-Turín-Udine-Trieste/ Koper-Liubliana-Budapest-Zahony (frontera Hungría-Ucrania)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praga-Viena/Bratislava-Budapest -Bucarest-Constanta -Vidin-Sofía-Salónica-Atenas
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Amberes-Aquisgrán/Berlín-Varsovia-Terespol (frontera Polonia-Belarus)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praga-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou (Frontera Eslovaquia-Ucrania)

(1) «/» significa rutas alternativas.

ANEXO II

Criterios que han de tenerse en cuenta según lo indicado en los artículos 4 y 5:

- a) La coherencia del corredor de mercancías con la RTE-T, los corredores ERTMS y/o los corredores definidos por RNE.
- b) La integración de los proyectos prioritarios de la RTE-T ⁽¹⁾ en el corredor de mercancías.
- c) El paso del corredor de mercancías por el territorio de al menos tres Estados miembros, o de dos Estados miembros, si la distancia entre las terminales ferroviarias a las que da servicio el corredor de mercancías es superior a 500 km.
- d) El interés de los candidatos en el corredor de mercancías.
- e) El equilibrio entre los costes y los beneficios socioeconómicos que se deriven del establecimiento del corredor de mercancías.
- f) La coherencia de todos los corredores de mercancías propuestos por los Estados miembros con objeto de crear una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.
- g) La existencia de buenas interconexiones con los demás modos de transporte, especialmente mediante una red adecuada de terminales que incluyan tanto puertos marítimos como instalaciones portuarias tierra adentro.
- h) En su caso, mejores interconexiones entre Estados miembros y terceros países limítrofes.

⁽¹⁾ Véase el anexo III de 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 (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 15 de diciembre de 2008, la Comisión presentó su propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

El 23 de abril del 2009, el Parlamento Europeo votó su dictamen en primera lectura.

El 11 de junio de 2009, el Consejo llegó a un acuerdo político sobre la propuesta de Reglamento.

El 22 de febrero de 2010, el Consejo adoptó su posición en primera lectura con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El Consejo tomó en consideración en sus trabajos el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾ y del Comité de las Regiones ⁽²⁾.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

1. Generalidades

El 15 de diciembre 2008, la Comisión presentó la propuesta de Reglamento sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. El objetivo de dicha propuesta es crear una red ferroviaria europea de transporte de mercancías competitiva, compuesta de corredores internacionales que brinden a los operadores una infraestructura de transporte de mercancías eficaz y de alta calidad. Como resultado, los operadores ferroviarios dispondrían de la posibilidad de ofrecer un servicio eficaz de gran calidad y más competitivo en el mercado del transporte de mercancías. Para ello, la propuesta establece las normas para la creación y modificación de los corredores de mercancías, su organización y gobierno y las medidas para implantar los corredores de mercancías, la planificación de las inversiones y la capacidad de gestión del tráfico.

La posición del Consejo en primera lectura establece un marco coherente para el establecimiento de una red ferroviaria europea competitiva de mercancías. Prevé un procedimiento más sencillo, basado en una lista de las principales rutas de corredores para el establecimiento de unos primeros corredores de mercancías. Esta lista inicial debe ser completada por los Estados miembros no mencionados en el anexo I del Reglamento, que establecerá los corredores de mercancías con ulterioridad. El planteamiento del Consejo prevé además la posibilidad de excepciones. Incluye asimismo un sistema mejor estructurado de gobierno de los corredores de mercancías. El Consejo acordó también el establecimiento de un sistema más flexible de peticiones de franjas ferroviarias para los trenes de mercancías basada en la mejora de la cooperación entre los administradores de las infraestructuras.

2. Principales cuestiones

i) Selección de corredores de mercancías

La Comisión propuso un procedimiento según el cual cada Estado miembro tendría que crear al menos un corredor con otro Estado miembro interesado. Además, algunos Estados miembros estarían obligados a crear al menos dos o tres corredores en función de los resultados anuales de mercancías encaminadas por ferrocarril expresados en toneladas por kilómetro en dichos Estados miembros.

El Consejo adoptó otra solución que consiste en el establecimiento, dentro de unos límites temporales específicos, de unos primeros corredores de mercancías con arreglo a la lista de rutas principales de corredores establecidos en el anexo I del Reglamento y de la obligación para los Estados miembros no mencionados en dicha lista de participar en el establecimiento de al menos un corredor de mercancías. Los Estados miembros participarán también en el establecimiento de un corredor o en la prolongación de un corredor existente para garantizar que un Estado miembro colindante pueda cumplir la obligación de crear al menos un corredor de mercancías.

La solución anterior incluye dos excepciones posibles a la obligación de participar en la creación de un corredor de mercancías. La primera excepción se justificaría en determinadas circunstancias, como la falta de interés de los solicitantes con posibilidades de utilizar el corredor, la ausencia de beneficios socioeconómicos o una carga desproporcionada para la creación de dicho corredor. Esta excepción estará sometida a una decisión de la Comisión con arreglo al procedimiento de comitología. La segunda excepción podría aplicarse a un Estado miembro cuya red ferroviaria tuviera un ancho de vía distinto del ancho de vía de la red principal de la Unión.

⁽¹⁾ Dictamen de 15 de julio de 2009 (aún no publicado en el Diario Oficial).

⁽²⁾ (aún no publicado en el Diario Oficial).

El Parlamento Europeo introdujo las siguientes enmiendas a la propuesta la Comisión:

- El corredor de mercancías debe conectar al menos a dos Estados miembros y ser compatible con los corredores de la Red Transeuropea de Transporte RTE-T o del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS). Si fuera necesario algunos sectores no incluidos en la RTE-T con volúmenes de tráfico de mercancías elevados o potencialmente elevados podrían también formar parte del corredor de mercancías;
- La creación o modificación de un corredor de mercancías debe ser decidida por los Estados miembros interesados tras haber notificado a la Comisión sus intenciones, acompañándolas de una propuesta establecida con los administradores de las infraestructuras interesados y teniendo en cuenta las iniciativas y opiniones de las empresas ferroviarias que utilizan el corredor o que estén interesadas en utilizarlo. Las empresas ferroviarias interesadas podrán participar en el proceso cuando se vean afectadas por inversiones importantes;
- Los criterios para la creación de corredores de mercancías deberían definirse de una manera adaptada a las necesidades específicas de los Estados miembros y de los administradores de las infraestructuras que les permita suficiente margen decisorio y de gestión;
- Al menos tres años después de la entrada en vigor del Reglamento, el territorio de cada Estado miembro debe permitir al menos un corredor de mercancías;
- La Comisión tomará nota las propuestas de creación de corredores de mercancías y estudiará su coherencia con los criterios de evaluación establecidos en el Anexo del Reglamento.

ii) *Gobierno de los corredores de mercancías*

La Comisión propuso que los administradores de infraestructuras afectados crearan un órgano de gobierno para cada corredor de mercancías, que se encargara de la definición, la dirección de la realización y la actualización del plan de implantación del corredor de mercancías. Además, es preciso establecer un grupo compuesto de administradores y propietarios de terminales estratégicas del corredor de mercancías. El grupo debe formular dictámenes sobre cualquier propuesta presentada por el órgano de gobierno que tenga consecuencias directas en materia de inversiones y de gestión de las terminales estratégicas. El órgano de gobierno no podría tomar ninguna decisión contraria a dichos dictámenes.

El Consejo modificó la propuesta la Comisión y decidió que, para cada corredor de mercancías, los Estados miembros interesados debían establecer una comisión ejecutiva encargada de definir los objetivos generales del corredor de mercancías, supervisar y adoptar las medidas específicas en relación con la implantación y la planificación de las inversiones. La comisión ejecutiva estará compuesta de representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados.

Por otra parte, para cada corredor de mercancías, los administradores de las infraestructuras interesados establecerán un consejo de administración responsable de adoptar las medidas específicas en relación con la ejecución de la planificación de inversiones, la capacidad de infraestructuras y la calidad del servicio. El consejo de administración estará compuesto de representantes de los administradores de infraestructuras.

El consejo de administración establecerá también un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías. Este grupo consultivo podrá emitir dictámenes sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales. También puede emitir dictámenes a iniciativa propia. El consejo de administración tendrá estas opiniones en cuenta.

El Parlamento Europeo se ha atenido en gran medida a la propuesta de la Comisión. No obstante, en relación con la disposición relativa al establecimiento de un órgano de gobierno para cada corredor de mercancías, sugirió que las empresas o agrupaciones ferroviarias interesadas que utilizaran el corredor de mercancías participaran periódicamente en este órgano en calidad consultiva.

El Parlamento Europeo sugirió asimismo que los Estados miembros interesados establecieran una comisión ejecutiva responsable de la autorización del plan de implantación del corredor por parte del órgano de gobierno y que supervise su ejecución.

Por último, al establecer un grupo de trabajo compuesto de administradores y propietarios de las terminales estratégicas del corredor de mercancías, como propone la Comisión, cabría incluir a representantes de los puertos marítimos y de las vías de navegación interior.

iii) *Terminales estratégicas y transporte de mercancías preferente*

La Comisión propuso que el órgano de gobierno estableciera una estrategia para el desarrollo de terminales estratégicas que permitiera satisfacer las necesidades del transporte de mercancías que circulen por el corredor ferroviario.

Además, la Comisión propuso que el órgano de gobierno definiera las categorías de tipos de tráfico de mercancías que serían válidas en la totalidad del corredor de mercancías. Al menos una de estas categorías, denominada «transporte de mercancías preferente» debería incluir las mercancías cuyo plazo de entrega sea crítico y que por tanto requiera un tiempo de transporte competitivo y una garantía de puntualidad.

El Consejo, en su posición en primera lectura, suprimió los artículos propuestos por la Comisión sobre dichos asuntos. En relación con las terminales estratégicas, se consideró que corresponde al mercado decidirlo. Sobre el transporte de mercancías preferente, se acordó que esto podría ser discriminatorio, en particular en relación con los trenes de pasajeros.

El Parlamento Europeo se atuvo en gran medida a la propuesta de la Comisión. No obstante, en relación con las terminales estratégicas sugirió añadir una referencia a una estrategia integrada que incluyera los centros de distribución intermodales presentes a lo largo de los corredores de mercancías. Esta estrategia debe incluir la cooperación con las autoridades regionales, locales y nacionales, la adquisición de los terrenos para construir las terminales ferroviarias de mercancías y para facilitar el acceso a fondos para fomentar estos proyectos. Por otra parte, el órgano de gobernanza debe asegurar que se crean suficientes terminales en localizaciones estratégicas, basándose en el volumen de tráfico esperado.

En relación con el artículo sobre mercancías prioritarias, el Parlamento Europeo decidió cambiar el título a «Categorías estándar de surcos en los corredores» y este texto debería adaptarse en consecuencia y hacer referencia a actualizaciones periódicas de las categorías de surcos (o franjas) para transporte de mercancías, válidas en la totalidad del corredor de mercancías. Al menos una de estas categorías (denominada «transporte de mercancías facilitado») debe incluir un surco (o franja) ferroviario con un tiempo de transporte competitivo y puntualidad garantizada. Por otra parte, los criterios que definen las categorías normalizadas de tráfico de mercancías deben ser adoptadas por el órgano de gobierno previa consulta con los solicitantes que previsiblemente vayan a usar el corredor de mercancías.

iv) *Ventanilla única para peticiones de franjas ferroviarias internacionales*

La Comisión propuso que el órgano de gobierno estableciera una ventanilla única para las peticiones de franjas ferroviarias para los trenes de mercancías que cruzaran al menos una frontera a lo largo del corredor de mercancías y que todas las peticiones relativas a estas franjas deberían presentarse ante dicha ventanilla única.

El Consejo no estuvo de acuerdo con el procedimiento obligatorio propuesto por la Comisión y decidió en cambio que el consejo de administración del corredor ferroviario designara o estableciera un órgano conjunto o un sistema de información mediante la colaboración entre administradores de infraestructuras que ofreciera a los candidatos la oportunidad de presentar en un solo lugar y con un solo trámite la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera a lo largo del corredor de mercancías.

El Parlamento Europeo se atuvo en gran medida a la propuesta de la Comisión. No obstante, decidió sugerir que pudieran nombrarse a administradores individuales de infraestructuras de un corredor de mercancías para que sirvieran como oficina principal de la ventanilla única para los candidatos que solicitaran franjas ferroviarias.

v) *Candidatos autorizados*

La propuesta de la Comisión prevé el derecho de los candidatos que no sean empresas ferroviarias ni agrupaciones internacionales formadas por éstas la posibilidad de solicitar franjas ferroviarias para transporte de mercancías cuando éste afecte a uno o más tramos del corredor de mercancías.

El Consejo suprimió el artículo relativo a los solicitantes autorizados propuesto por la Comisión. En su lugar, el Consejo acepta únicamente la posibilidad de que candidatos que no sean empresas ferroviarias y sus agrupaciones internacionales soliciten infraestructuras para algunos tramos de franjas ferroviarias, en el caso de que dichas franjas estén situados los Estados miembros cuya legislación nacional acepte dichas solicitudes.

El Parlamento Europeo se atuvo a la propuesta la Comisión con una ligera modificación del texto.

vi) *Gestión del tráfico en caso de perturbación*

La Comisión propuso que los administradores de las infraestructuras de los corredores de mercancías establecieran y publicaran las normas de prioridad entre los distintos tipos de tráfico en caso de perturbación del tráfico en el corredor de mercancías. Estas normas de preferencia deben prever al menos la franja ferroviaria adjudicada a los trenes de mercancías preferentes que cumplan las disposiciones iniciales, de manera que su franja ferroviaria no pueda resignarse a otro tren ni modificarse, excepto cuando el titular inicial de la franja manifieste su conformidad con dicha modificación o readjudicación.

El Consejo revisó la propuesta de la Comisión y decidió que el consejo de administración adoptara objetivos comunes de puntualidad y directrices de gestión de tráfico en caso de perturbación en relación con la circulación de los trenes en el corredor de tráfico. Basándose en dichos objetivos y directrices, cada administrador de infraestructuras interesado establecerá normas de preferencia para la gestión entre los distintos tipos de tráfico en el corredor de mercancías. Los principios para la determinación de las normas de preferencia deben estar concebidos para reducir al mínimo el tiempo total de recuperación de la red en lo que se refiere a las necesidades de todos los tipos de transporte.

El Parlamento Europeo se atuvo en líneas generales a la propuesta de la Comisión pero aceptó que los administradores de las infraestructuras del corredor de mercancías debían establecer y publicar las normas de preferencia entre los distintos tipos de franjas ferroviarias, en particular sobre las franjas ferroviarias adjudicadas a los trenes retrasados en caso de una perturbación del tráfico para cada tramo del corredor de mercancías de la red. Esto se derivaría de una propuesta del órgano de gobierno del corredor de mercancías, siempre que se respeten los principios y planes contemplados en el artículo.

vii) *Excepción*

La Comisión propuso que un Estado miembro pudiera aplicar una excepción a las disposiciones del Reglamento, en su caso, enviando una solicitud justificada a la Comisión. La Comisión debía adoptar una decisión sobre esta solicitud en cumplimiento del procedimiento de consulta definido, teniendo en cuenta la situación geográfica y el desarrollo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en el Estado miembro que hubiera solicitado la excepción.

El Consejo suprimió esta disposición de la propuesta de la Comisión. En su lugar, acordó introducir un artículo sobre «medidas transitorias» que establece que la obligación de aplicar el presente Reglamento no afectará a la República de Chipre ni a la República de Malta porque no cuentan con un sistema ferroviario establecido en su territorio.

El Parlamento Europeo se atuvo a la propuesta la Comisión.

3. Otras enmiendas adoptadas por Parlamento Europeo

Otras enmiendas no incluidas en la posición del Consejo en primera lectura se refieren en particular a lo siguiente:

- Una referencia a la optimización y fiabilización del transporte ferroviario de mercancías
- La investigación y los programas Marco Polo y otras políticas y fondos de la Unión, como los fondos de cohesión
- El establecimiento de conexiones efectivas y adecuadas con otros modos de transporte para desarrollar una red de transporte de mercancías y eficaz integrada
- El procedimiento para la definición de indicadores de rendimiento
- Modificaciones a las definiciones establecidas en el artículo 2
- El ajuste del plan de implantación
- La inclusión de una referencia a los estrangulamientos potenciales
- Un programa de mejora del corredor de transporte de mercancías
- Un estudio de mercado que se actualizará periódicamente

- Programas de creación y mejora de rendimiento del corredor de mercancías
- Candidatos que tienen intención de usar el corredor de mercancías
- Estrategia de planes de inversión
- Planes de inversión
- Reserva de capacidad
- Cánones para franjas adjudicadas pero no utilizadas
- Normas de preferencia
- Coherencia entre los distintos regímenes de funcionamiento
- La información que deberán facilitar los administradores de infraestructuras y otros terceros implicados en la adjudicación de capacidad a los organismos de regulación

III. CONCLUSIÓN

Al establecer su posición en primera lectura, el Consejo ha tenido plenamente en cuenta la propuesta de la Comisión y el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura. En relación con las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo observa que varias enmiendas ya se han incluido, en sustancia, parcial o completamente, en su posición en primera lectura.
