

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► B ► M2 ► C1 **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 ◀ ◀
(DO L 75 de 15.3.2001, p. 29)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Decisión 2002/844/CE de la Comisión de 23 de octubre de 2002	L 289	30	26.10.2002
► <u>M2</u>	Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004	L 164	44	30.4.2004
► <u>M3</u>	Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007	L 315	44	3.12.2007

Rectificado por:

- C1 Rectificación, DO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (2004/49/CE)

▼B▼M2▼C1**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**▼B

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 22 de noviembre de 2000 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) Una mayor integración del sector ferroviario de la Comunidad constituye un elemento esencial para la realización del mercado interior y contribuye a la movilidad sostenible.
- (2) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁵⁾ otorga determinados derechos de acceso al transporte ferroviario internacional a empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales constituidas por estas. Tales derechos suponen que la infraestructura ferroviaria pueda ser utilizada por múltiples usuarios.
- (3) La Directiva 95/19/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización ⁽⁶⁾ establece un marco amplio para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- (4) Las citadas Directivas no han evitado una diversidad considerable en la estructura y cuantías de los cánones por utilización de infraestructura, y en la forma y duración de los procedimientos de adjudicación de capacidad.
- (5) Para garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todas las empresas ferroviarias, toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso se publicará en una declaración sobre la red.

⁽¹⁾ DO C 321 de 20.10.1998, p. 10 y
DO C 116 E de 26.4.2000, p. 40.

⁽²⁾ DO C 209 de 22.7.1999, p. 22.

⁽³⁾ DO C 57 de 29.2.2000, p. 40.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de marzo de 1999 (DO C 175 de 21.6.1999, p. 120), confirmado el 27 de octubre de 1999 (DO C 154 de 5.6.2000, p. 22), Posición Común del Consejo de 28 de marzo de 2000 (DO C 178 de 27.6.2000, p. 28) Decisión del Parlamento Europeo de 5 de julio de 2000 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 1 de febrero de 2001 y Decisión del Consejo de 20 de diciembre de 2000.

⁽⁵⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

⁽⁶⁾ DO L 143 de 27.6.1995, p. 75.

▼B

- (6) La combinación, por una parte, de unos sistemas adecuados de adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y, por otra, de operadores competitivos, contribuirá a mejorar la distribución intermodal del transporte.
- (7) Fomentar un uso óptimo de la infraestructura ferroviaria reducirá el coste del transporte para la sociedad.
- (8) Para que el sector del transporte de mercancías, en particular el internacional, sea eficaz, son necesarias medidas de apertura del mercado.
- (9) Los Estados miembros deben poder permitir a los compradores de servicios ferroviarios que participen directamente en el procedimiento de adjudicación de capacidad.
- (10) La revitalización de los ferrocarriles europeos a través de una ampliación del acceso a los servicios internacionales de transporte de mercancías en la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías requiere unas condiciones equitativas de competencia intermodal entre ferrocarril y carretera, en particular, con una adecuada consideración de los distintos efectos externos; la aplicación de sistemas de cánones adecuados a la infraestructura ferroviaria, junto con iniciativas paralelas en otras infraestructuras de transporte y operadores en competencia, darán como resultado un equilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte.
- (11) Los sistemas de tarificación y adjudicación de capacidad deben permitir igualdad de acceso sin discriminación a todas las empresas y procurar, en la medida de lo posible, atender las necesidades de todos los usuarios y tipos de tráfico de manera justa y no discriminatoria.
- (12) Dentro del marco establecido por los Estados miembros, los sistemas de tarificación y adjudicación de capacidad deben estimular a los administradores de infraestructuras ferroviarias para que optimen la utilización de estas últimas.
- (13) Las empresas ferroviarias deben recibir señales claras y coherentes de los sistemas de adjudicación de capacidad que las lleven a tomar decisiones racionales.
- (14) A fin de tener en cuenta las necesidades de los usuarios o posibles usuarios, de la capacidad de infraestructura ferroviaria para planificar su actividad empresarial y las necesidades de los consumidores y de los inversores, es importante que el administrador de infraestructuras vele por que la capacidad de las infraestructuras sea adjudicada de forma que refleje la necesidad de mantener y mejorar los niveles de fiabilidad del servicio.
- (15) Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras para que reduzcan al máximo las perturbaciones y mejoren el rendimiento de la red.
- (16) Los sistemas de tarificación y adjudicación de la capacidad deberían propiciar la competencia leal en la prestación de servicios ferroviarios.
- (17) Es importante tomar en consideración tanto las necesidades empresariales de los candidatos autorizados como las del administrador de infraestructuras.
- (18) Aunque es importante maximizar la flexibilidad de que disponen los administradores de infraestructuras en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura, ésta debe ser compatible con la satisfacción de las exigencias razonables del candidato.

▼B

- (19) El procedimiento de adjudicación de la capacidad debe evitar la imposición de limitaciones excesivas a las necesidades de otras empresas que tengan o vayan a tener derechos de utilización de la infraestructura para desarrollar sus actividades.
- (20) Conviene otorgar cierto grado de flexibilidad a los administradores de infraestructuras, a fin de posibilitar un uso más eficiente de las mismas.
- (21) Por lo que respecta a los sistemas de cánones y de adjudicación de capacidad, es posible que haya de tenerse en cuenta el hecho de que diferentes segmentos de la red de infraestructuras ferroviarias fueron concebidos en función de otros usuarios principales.
- (22) Las necesidades del transporte de viajeros pueden entrar a menudo en conflicto con las del transporte de mercancías. De las primeras puede derivarse una red más costosa de construir y mantener que otra que estuviese destinada exclusivamente a las mercancías; el creciente diferencial de velocidad entre el material rodante utilizado en el transporte de viajeros y de mercancías puede agravar el conflicto entre estos dos tipos de tráfico.
- (23) Con frecuencia, la repercusión sobre la capacidad de infraestructura de distintos usuarios y tipos de usuarios es también diferente y debe alcanzarse un correcto equilibrio entre las necesidades de los diferentes servicios.
- (24) Los servicios explotados mediante contrato con las autoridades públicas pueden precisar normas especiales que protejan el atractivo de este tipo de transporte para los usuarios.
- (25) Los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad deben tener en cuenta la creciente congestión y, en último término, la escasez de la capacidad de infraestructura.
- (26) En razón de los distintos calendarios de programación de los diversos tipos de tráfico, conviene garantizar que puedan atenderse las solicitudes de capacidad de infraestructura que se realicen tras haberse completado el procedimiento de programación de horarios.
- (27) El uso de las tecnologías de la información puede aumentar la rapidez y flexibilidad del procedimiento de programación de horarios, facilitar las ofertas de posibles candidatos y contribuir al establecimiento de franjas ferroviarias a través de redes gestionadas por distintos administradores de infraestructuras.
- (28) Con el fin de optimizar los resultados de las empresas ferroviarias, conviene prescribir un examen del uso de la capacidad de infraestructura cuando haga falta coordinar la solicitud de capacidad de infraestructura para atender las necesidades de los usuarios.
- (29) Dada la posición monopolística de los administradores de infraestructuras, conviene prescribir un examen de la capacidad de infraestructura disponible y los métodos para aumentarla cuando el procedimiento de adjudicación de capacidad no permita atender las necesidades de los usuarios.
- (30) Las empresas ferroviarias encuentran dificultades para aprovechar al máximo sus solicitudes de capacidad de infraestructura cuando no disponen de información sobre las solicitudes presentadas por otras empresas y sobre las limitaciones del sistema.
- (31) Es importante mejorar la coordinación de los sistemas de adjudicación a fin de aumentar el atractivo del ferrocarril para el transporte que utiliza redes gestionadas por varios administradores de infraestructuras, especialmente en el tráfico internacional.

▼B

- (32) Es importante reducir al mínimo el falseamiento de la competencia entre infraestructuras ferroviarias o modos de transporte que pueda derivarse de la existencia de diferencias significativas en los principios que rigen la aplicación de cánones.
- (33) Conviene definir los componentes del servicio de infraestructura esenciales para que el operador pueda desarrollar su actividad, y que éstos deben prestarse por un canon de acceso mínimo.
- (34) La inversión en infraestructura ferroviaria es conveniente y los sistemas de cánones deben incentivar a los administradores de infraestructuras para que realicen las inversiones adecuadas cuando éstas se justifiquen desde el punto de vista económico.
- (35) Cualquier sistema de cánones transmitirá señales económicas a los usuarios. Es importante que tales señales a las empresas ferroviarias sean coherentes y favorezcan la adopción de decisiones racionales.
- (36) Para poder fijar cánones adecuados y equitativos por el uso de la infraestructura, el administrador de infraestructuras precisa determinar el valor de su patrimonio y conocer claramente sus factores de coste de explotación de la infraestructura.
- (37) Conviene tener en cuenta los costes externos en la toma de decisiones en materia de transporte.
- (38) Es importante garantizar que los cánones aplicados al transporte internacional no impidan al ferrocarril satisfacer las necesidades del mercado; por consiguiente, los cánones por utilización de infraestructuras deben ser equivalentes al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.
- (39) El nivel general de recuperación de costes mediante cánones por uso de infraestructuras repercute en las necesidades de financiación pública. Los Estados miembros podrán exigir distintos niveles de recuperación de costes generales mediante cánones, como, por ejemplo, recargos o una tasa de rentabilidad que pueda soportar el mercado, al tiempo que equilibran la recuperación de costes con la competencia intermodal del transporte ferroviario de mercancías; no obstante, conviene que, en todo sistema de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria, el tráfico que usa la red pague al menos el coste marginal que impone.
- (40) La infraestructura ferroviaria es un monopolio natural; en consecuencia, es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz.
- (41) Debe tenerse en cuenta que, desde hace muchos años, el nivel de las inversiones en las infraestructuras y las tecnologías no ha permitido crear las condiciones para un verdadero desarrollo del transporte ferroviario. En este contexto, resulta apropiado, por lo tanto, recuperar este retraso, en particular merced al establecimiento de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, utilizando, entre otros, los instrumentos comunitarios disponibles, sin perjuicio de las prioridades ya fijadas.
- (42) Los descuentos ofrecidos a las empresas ferroviarias deben guardar relación con los ahorros de costes administrativos efectivamente obtenidos; los descuentos también podrán utilizarse para fomentar el uso eficaz de la infraestructura.
- (43) Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de la red.
- (44) La adjudicación de capacidad lleva aparejados unos costes para el administrador de infraestructuras cuyo pago se debe exigir.

▼B

- (45) Se requieren medidas para garantizar que todas las empresas ferroviarias que dispongan de una licencia en virtud del Derecho comunitario estén obligadas a tener un certificado de seguridad adecuado antes de operar en el territorio de un Estado miembro; la concesión de los certificados de seguridad debe ser conforme al Derecho comunitario.
- (46) La gestión eficiente y la utilización justa y no discriminatoria de la infraestructura ferroviaria requiere el establecimiento de un organismo regulador que supervise la aplicación de estas normas y actos comunitarios y actúe como órgano de apelación sin perjuicio de la posibilidad de recurrir por vía judicial.
- (47) Se requieren medidas específicas para tener en cuenta la situación específica geopolítica y geográfica de determinados Estados miembros, así como una organización específica del sector ferroviario en varios Estados miembros, garantizando al mismo tiempo la integridad del mercado interior.
- (48) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas con arreglo a lo dispuesto en 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⁾.
- (49) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad contemplados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la presente Directiva, es decir, la coordinación de mecanismos de los Estados miembros en lo relativo a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y a los cánones derivados de su uso, así como a la certificación de seguridad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, a la vista de la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas y no discriminatorias de acceso a la infraestructura, así como de tener en cuenta la dimensión manifiestamente internacional, implicada en la operación de importantes elementos de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la necesidad de coordinar la actuación transnacional, a nivel comunitario; la presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para alcanzar estos objetivos y no excede de lo necesario a tal fin.
- (50) El Reglamento (CEE) n° 2830/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977, relativo a las medidas necesarias para hacer comparables la contabilidad y las cuentas anuales de las empresas de ferrocarriles ⁽²⁾, el Reglamento (CEE) n° 2183/78 del Consejo, de 19 de septiembre de 1978, relativo al establecimiento de principios uniformes para el cálculo de los costes de las empresas de ferrocarriles ⁽³⁾, la Decisión 82/529/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1982, relativa a la formación de precios para los transportes internacionales de mercancías por ferrocarril ⁽⁴⁾, y la Decisión 83/418/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1983, relativa a la autonomía comercial de los ferrocarriles en la gestión de sus tráficos internacionales de viajeros y de equipajes ⁽⁵⁾ y la Directiva 95/19/CE han quedado obsoletos y deben por tanto ser derogados.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO L 334 de 24.12.1977, p. 13. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 1994.

⁽³⁾ DO L 258 de 21.9.1978, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 1994.

⁽⁴⁾ DO L 234 de 9.8.1982, p. 5. Decisión modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 1994.

⁽⁵⁾ DO L 237 de 26.8.1983, p. 32. Decisión modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 1994.

▼B

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS*Artículo 1***Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva establece los principios y procedimientos para la fijación y percepción de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas.

Los Estados miembros velarán por que los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad aplicados a la infraestructura ferroviaria se ajusten a los principios instaurados en la presente Directiva y por que permitan al administrador de infraestructuras comercializar la capacidad disponible y optimizar su uso.

2. La presente Directiva se aplicará al uso de la infraestructura utilizada por los servicios ferroviarios nacionales e internacionales.

3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de la aplicación de la presente Directiva:

- a) las redes locales y regionales aisladas para servicios de transporte de viajeros a través de una infraestructura ferroviaria;
- b) las redes destinadas sólo a utilizarse para la prestación de servicios de transporte de viajeros urbanos o suburbanos;
- c) las redes regionales utilizadas para servicios de transporte de mercancías regional por una única empresa ferroviaria que no esté cubierta por la Directiva 91/440/CEE hasta que la capacidad de dicha red sea solicitada por otro candidato;
- d) las redes de propiedad privada utilizadas sólo por su propietario para el transporte de sus propias mercancías;

▼M3

- e) las operaciones de transporte en forma de servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito por la Comunidad.

▼B

4. Quedan igualmente excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las operaciones de transporte en forma de servicios de lanzadera para vehículos de carretera a través del túnel del Canal de la Mancha.

*Artículo 2***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) *Adjudicación*: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructura.
- b) *Candidato*: la empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias y, en los Estados miembros que prevean esta posibilidad, otras personas físicas o jurídicas interesadas comercialmente o por razones de servicio público en adquirir capacidad de infraestructura, tales como las autoridades públicas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 1191/69 ⁽¹⁾, consignatarios, cargadores y operadores de transporte combinado, para la explotación de un servicio ferroviario en sus territorios respectivos.

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 156 de 28.6.1969, p. 1). Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

▼B

- c) *Infraestructura congestionada*: el tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados períodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.
- d) *Plan de aumento de la capacidad*: la medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.
- e) *Coordinación*: el procedimiento mediante el cual el organismo adjudicador y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.
- f) *Acuerdo marco*: el acuerdo general jurídicamente vinculante, basado en el derecho público o privado que especifica los derechos y obligaciones de un candidato y del administrador de infraestructuras o el organismo adjudicador en relación con la capacidad de infraestructuras que va a ser adjudicada y los cánones que se percibirán durante un período superior a un período de vigencia de un horario de servicio.
- g) *Capacidad de infraestructura*: el potencial para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un determinado período.
- h) *Administrador de infraestructuras*: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir asimismo la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de infraestructuras de una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas.
- i) *Red*: toda la infraestructura ferroviaria propiedad de un administrador de infraestructuras o gestionada por éste.
- j) *Declaración sobre la red*: la declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene asimismo cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.
- k) *Empresa ferroviaria*: cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en la prestación de servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, y debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente tracción.
- l) *Franja*: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un momento dado.
- m) *Horario de servicio*: los datos que definen todos los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar en una determinada infraestructura en el período en que dicho horario está vigente.

▼M3

- n) *Tránsito*: el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga ni descarga de mercancías y sin que se recojan ni dejen viajeros en dicho territorio.

▼B*Artículo 3***Declaración sobre la red**

1. El administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas, elaborará y publicará una declaración sobre la red que podrá obtenerse a un precio que no exceda del coste de su publicación.
2. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, y con-

▼B

tendrá información sobre las condiciones de acceso a la misma. En el anexo I se incluye el contenido de la declaración sobre la red.

3. La declaración sobre la red se actualizará y modificará según proceda.

4. La declaración sobre la red se publicará como mínimo cuatro meses antes de que finalice el plazo de solicitudes de capacidad de infraestructura.

CAPÍTULO II

CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS*Artículo 4***Fijación, aplicación y cobro de cánones**

1. Los Estados miembros crearán un marco de tarificación, sin perjuicio de la independencia de gestión establecida en el artículo 4 de la Directiva 91/440/CEE.

Con arreglo a dicha condición de independencia de la gestión, los Estados miembros crearán reglas específicas de fijación de cánones o delegarán esos poderes en el administrador de infraestructuras. El administrador de infraestructuras determinará el canon por el uso de infraestructuras y se encargará de su cobro.

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no gozara de independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria, las funciones descritas en el presente capítulo distintas de la recaudación de los cánones serán desempeñadas por un organismo de tarificación que goce de dicha independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria.

3. Los administradores de infraestructuras cooperarán para la explotación eficiente de los servicios ferroviarios que atraviesen más de una red de infraestructura. En particular, tratarán de garantizar una competitividad óptima del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril y asegurar el uso eficiente de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías. Podrán crear entidades conjuntas adecuadas para ese fin. Toda cooperación o entidad conjunta estará sujeta a lo prescrito en la presente Directiva.

4. Salvo en los casos específicos previstos en el apartado 2 del artículo 8, los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de tarificación utilizado se ajuste a los mismos principios en toda la red.

5. Los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de tarificación aplicado dé como resultado que las empresas ferroviarias que presten servicios de naturaleza semejante en una parte similar del mercado abonen cánones, equivalentes y no discriminatorios, y por que los cánones efectivamente aplicados sean conformes a las reglas establecidas en la declaración sobre la red.

6. El administrador de infraestructuras u organismo de tarificación respetará la confidencialidad comercial de la información que le faciliten los candidatos.

*Artículo 5***Servicios**

1. Las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a la infraestructura de servicios descrito en el anexo II. La prestación de los servicios del punto 2 del anexo II se hará de modo no discriminatorio y

▼B

solamente se podrán rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Cuando no todos los servicios sean ofrecidos por un sólo administrador de infraestructuras, el proveedor de la «infraestructura principal» hará todos los esfuerzos razonables para facilitar la prestación de dichos servicios.

2. Si el administrador de infraestructuras ofrece cualesquiera servicios de los que figuran en el punto 3 del anexo II como servicios complementarios, deberá prestarlos a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

3. Las empresas ferroviarias podrán solicitar otros servicios auxiliares, que se enumeran en el punto 4 del anexo II, al administrador de infraestructuras u otros proveedores. El administrador de infraestructuras no estará obligado a prestar dichos servicios.

*Artículo 6***Costes y contabilidad de la infraestructura**

1. Los Estados miembros establecerán las condiciones —incluido, si procede, el establecimiento de pagos anticipados— para que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período de tiempo razonable, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los cánones por utilización, los excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal y, por otra, los gastos de infraestructura.

Sin perjuicio del posible objetivo, a largo plazo, de que los costes de infraestructura sean soportados por el usuario para todos los modos de transporte sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria, cuando el transporte ferroviario esté en condiciones de competir con otros modos de transporte dentro del marco tarifario de los artículos 7 y 8, un Estado miembro podrá exigir al administrador de la infraestructura que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.

2. Sin perjuicio de la seguridad, el mantenimiento y la mejora de la calidad del servicio de las infraestructuras, se incentivará a los administradores a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso.

3. Los Estados miembros velarán por la observancia de lo dispuesto en el apartado 2, bien mediante un acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras que abarque un período no inferior a tres años y que prevea la financiación estatal, bien estableciendo medidas adecuadas de reglamentación previendo las facultades necesarias.

4. Cuando exista un acuerdo contractual, sus condiciones y la estructura de los pagos en concepto de financiación al administrador de infraestructuras serán convenidos anticipadamente por toda la duración del contrato.

5. Se establecerá un método de prorrateo de costes. Los Estados miembros podrán exigir autorización previa. Dicho método debería actualizarse de cuando en cuando con arreglo a las habituales prácticas a escala internacional.

*Artículo 7***Principios de tarifación**

1. Los cánones por utilización de infraestructura ferroviaria se abonarán al administrador de infraestructuras y se utilizarán para financiar su actividad.

2. Los Estados miembros podrán exigir al administrador de infraestructuras que facilite toda la información necesaria sobre los cánones percibidos. El administrador de infraestructuras deberá poder justificar, a

▼B

este respecto, que los cánones de infraestructuras efectivamente cobrados a cada operador, con arreglo a los artículos 4 a 12, son conformes a los métodos, reglas y, cuando sean de aplicación, los baremos establecidos en la declaración sobre la red.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 o 5 y en el artículo 8, el canon por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio, será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

4. El canon de infraestructuras podrá incluir un canon que refleje la escasez de capacidad de un determinado segmento identificable de la infraestructura durante períodos de congestión.

5. El canon por utilización de infraestructuras podrá ser modificado para tener en cuenta el coste de los efectos ambientales causados por la explotación del servicio ferroviario y dicha modificación deberá diferenciarse en función de la magnitud del efecto causado.

Sin embargo, una tarificación de los costes ambientales que dé lugar al aumento de la cifra global de ingresos del administrador de infraestructuras sólo estará autorizada si existe una tarificación comparable también para otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril.

De no existir una tarificación comparable de los costes ambientales en otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril, las modificaciones no podrán tener como consecuencia ningún cambio en los ingresos del administrador de infraestructuras. Si se hubiera introducido una tarificación comparable de los costes ambientales en el ferrocarril y en otros medios de transporte que compitan con el ferrocarril y ello causara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.

6. A fin de evitar fluctuaciones desproporcionadas no deseables, los cánones de los apartados 3, 4 y 5 podrán ser promediados sobre una diversidad razonable de servicios ferroviarios y períodos. Sin embargo, las magnitudes relativas de los cánones guardarán relación con los costes imputables a los servicios.

7. La prestación de los servicios previstos en el punto 2 del Anexo II no estará cubierta por el presente artículo. Sin perjuicio de lo que antecede, cuando se fijen los precios de los servicios a que se refiere el punto 2 del anexo II, se deberá tomar en consideración la situación de la competencia en el sector de los transportes ferroviarios.

8. Si los servicios enumerados en los puntos 3 y 4 del anexo II como complementarios y como auxiliares sólo son prestados por un proveedor, el canon aplicado por tal servicio estará en relación con el coste de su prestación, calculado sobre la base de su uso real.

9. Podrán aplicarse cánones por la capacidad que se utilice con fines de mantenimiento de la infraestructura. Dichos cánones no excederán de la pérdida neta de ingresos que sufra el administrador de infraestructuras causada por dicho mantenimiento.

Artículo 8

Excepciones a los principios de tarificación

1. Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, en particular, del tráfico internacional ferroviario de mercancías. El sistema de cánones respetará los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

No obstante, la cuantía de los cánones no debe excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del

▼B

servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

2. Para proyectos de inversión específicos, en el futuro, o que hayan concluido no más de quince años antes de la entrada en vigor de la presente Directiva, el administrador de la infraestructura podrá establecer o mantener tarifas más elevadas basadas en los costes a largo plazo de dichos proyectos si aumentan la eficiencia o la relación coste/eficacia y que de otro modo no se hubieran podido acometer. Un acuerdo tarifario de este tipo puede también incorporar acuerdos sobre el reparto del riesgo asociado con nuevas inversiones.

3. Para evitar discriminaciones, se garantizará que sean comparables las tarifas medias y marginales de cualquier administrador de infraestructura para usos equivalentes de su infraestructura y que los servicios comparables en el mismo segmento de mercado estén sometidos a las mismas tarifas. El administrador de la infraestructura demostrará en la declaración sobre la red que el sistema de tarificación cumple estas condiciones en la medida en que ello pueda hacerse sin revelar información empresarial confidencial.

4. Si un administrador de la infraestructura tiene la intención de modificar los elementos esenciales del sistema de tarificación a que se refiere el apartado 1, los hará públicos con una antelación de al menos tres meses.

*Artículo 9***Descuentos**

1. Todo descuento sobre los cánones aplicados en cualquier concepto de servicio a una empresa ferroviaria por el administrador de infraestructuras cumplirá los criterios establecidos en el presente artículo, sin perjuicio de los artículos 81, 82, 86 y 87 del Tratado y no obstante lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7 de la presente Directiva.

2. Con la excepción del apartado 3, los descuentos se limitarán al ahorro real de los costes administrativos del administrador de infraestructuras. Para determinar el nivel del descuento, no se considerará el ahorro ya integrado en los cánones aplicados.

3. Los administradores de infraestructuras podrán introducir sistemas disponibles para todos los usuarios de la infraestructura, para flujos de tráfico determinados, que ofrezcan descuentos temporales para fomentar el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios, o descuentos para fomentar el uso de líneas considerablemente infrautilizadas.

4. Los descuentos sólo podrán deducirse de los cánones aplicados a una determinada sección de la infraestructura.

5. Se aplicarán regímenes de descuento similares a servicios similares.

*Artículo 10***Sistemas de compensación por los costes medioambientales de accidentes**

1. Los Estados miembros podrán implantar por un período limitado un sistema que compense, por el uso de la infraestructura ferroviaria, los costes medioambientales, de accidentes y de infraestructura que no paguen los modos de transporte competidores —lo cual deberá acreditarse— cuando excedan de los costes equivalentes del ferrocarril.

2. Cuando un operador que reciba una compensación goce de un derecho exclusivo, la compensación irá acompañada de la concesión de beneficios comparables a los usuarios

3. El método utilizado y los cálculos efectuados deberán ser accesibles al público. En particular, será necesario que se puedan acreditar los

▼B

costes específicos no tarifados de la infraestructura de transporte en competencia que se evitan gracias al uso del ferrocarril, y garantizar que el sistema se aplica a las empresas sin discriminación.

4. Los Estados miembros velarán por que tal sistema sea compatible con los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.

*Artículo 11***Sistema de incentivos**

1. Los sistemas de tarificación por infraestructura deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras, a través de un sistema de incentivos, a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los resultados mejores de lo previsto.

2. Los principios básicos del sistema de incentivos se aplicarán en la totalidad de la red.

*Artículo 12***Cánones por reserva**

Los administradores de infraestructuras podrán aplicar un canon adecuado en concepto de la capacidad que, habiéndose solicitado, no se utilice. Dicho canon por reserva proporcionará incentivos para el uso eficiente de la capacidad.

Los administradores de infraestructura deben estar permanentemente en condiciones de indicar a todas las partes interesadas la capacidad de infraestructura que se haya adjudicado a las empresas ferroviarias usuarias.

CAPÍTULO III

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA*Artículo 13***Derechos de capacidad**

1. La capacidad de infraestructura será adjudicada por el administrador de infraestructuras y, una vez atribuida a un candidato, éste no podrá transferirla a otra empresa o servicio.

Queda prohibida toda transacción relativa a la capacidad de infraestructura; si se llevare a cabo, acarreará la exclusión de la atribución ulterior de capacidad. No se considerará transmisión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un candidato que no sea empresa ferroviaria.

2. El derecho a utilizar una capacidad de infraestructura específica en forma de franja ferroviaria podrá concederse a los candidatos por una duración máxima de un período de vigencia del horario de servicio.

El administrador de infraestructuras y el candidato podrán concluir un acuerdo marco de los indicados en el artículo 17 para utilizar capacidad de la correspondiente infraestructura ferroviaria por un período superior a un período de vigencia del horario de servicio.

3. La definición de los derechos y obligaciones respectivos de los administradores de infraestructuras y de los candidatos por lo que respecta a la adjudicación de capacidad se fijarán mediante contratos o por ley.

▼M3

4. El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, informará a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados. Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, los organismos reguladores velarán por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso de acuerdo con el artículo 10, apartado 3 *ter*, de la Directiva 91/440/CEE y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.

▼B

*Artículo 14***Adjudicación de capacidad de infraestructura**

1. Los Estados miembros podrán crear un marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura, sin dejar de respetar la independencia de gestión amparada por el artículo 4 de la Directiva 91/440/CEE. Deberán establecerse reglas específicas de adjudicación de la capacidad. El procedimiento de adjudicación correrá a cargo del administrador de infraestructuras. En particular, velará por que la capacidad se adjudique de manera justa y no discriminatoria, y de conformidad con el Derecho comunitario.
2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no fuere independiente de cualquier empresa ferroviaria, las funciones mencionadas en el apartado 1 y que se describen en el presente capítulo serán ejercidas por un organismo adjudicador que en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones sea independiente de toda empresa ferroviaria.
3. Los administradores de infraestructuras y los organismos de adjudicación respetarán la confidencialidad comercial de la información que les sea facilitada.

*Artículo 15***Cooperación en la adjudicación de capacidad de infraestructura en más de una red**

1. Los administradores de infraestructuras cooperarán entre sí para la creación y adjudicación eficientes de capacidad de infraestructura cuando ésta abarque más de una red. Organizarán franjas internacionales, en particular, en el marco de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías. A tal fin, crearán los procedimientos que sean oportunos para que dicha cooperación pueda tener lugar. Dichos procedimientos se ajustarán a lo prescrito en la presente Directiva.

En el procedimiento establecido para coordinar la adjudicación de capacidad de infraestructura a escala internacional participarán representantes de los administradores de todas las infraestructuras ferroviarias cuyas decisiones de adjudicación repercutan en la actividad de varios otros administradores. Podrán estar representados en dichos procedimientos los administradores de infraestructuras pertinentes de terceros países. La Comisión será informada e invitada a participar en calidad de observadora.

2. En las reuniones u otras actividades relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura a servicios ferroviarios que utilicen más de una red, sólo podrán tomar decisiones los representantes de los administradores de infraestructuras.

▼B

3. Los representantes en la cooperación a que se refiere el apartado 1 velarán por que se hagan públicos los participantes, el modo de funcionamiento de la colaboración y todos los criterios que se apliquen para evaluar y adjudicar capacidad de infraestructura.

4. En virtud de la cooperación a que se refiere el apartado 1, los administradores de infraestructuras evaluarán las necesidades y, en caso necesario, podrán proponer y organizar la creación de franjas ferroviarias internacionales, a fin de facilitar la explotación de los trenes de mercancías para los que se presenten solicitudes específicas contempladas en el artículo 23.

Estas franjas internacionales preestablecidas se pondrán a disposición de los candidatos a través de cualquiera de los administradores de infraestructuras participantes.

*Artículo 16***Candidatos**

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas por las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales que constituyen dichas empresas y, en el territorio de los Estados miembros que lo permitan, por los demás candidatos que respondan a la definición recogida en la letra b) del artículo 2. Asimismo los Estados miembros podrán permitir a otros candidatos que soliciten capacidad de infraestructura en sus territorios respectivos.

2. El administrador de infraestructuras, a fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y futura utilización de la infraestructura que gestiona, podrá imponer requisitos a los candidatos. Dichos requisitos serán adecuados, transparentes y no discriminatorios. Se publicarán en el capítulo dedicado a los principios de adjudicación de la declaración sobre la red, y se notificarán a la Comisión.

3. Los requisitos mencionados en el apartado 2 se referirán únicamente a la aportación de un aval económico, que no podrá superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad que prevea el candidato, así como la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura.

*Artículo 17***Acuerdos marco**

1. Sin perjuicio de los artículos 81, 82 y 86 del Tratado, se podrá concluir un acuerdo marco con un candidato. Dicho acuerdo marco establece las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio. El acuerdo marco no especificará franjas ferroviarias en detalle, pero intentará satisfacer las legítimas necesidades comerciales del candidato. Los Estados miembros podrán exigir la aprobación previa de dicho acuerdo marco por el organismo regulador contemplado en el artículo 30 de la presente Directiva.

2. Los acuerdos marco no impedirán la utilización de la infraestructura que regulen por parte de otros candidatos u otros servicios.

3. El acuerdo marco deberá poder modificarse o limitarse, para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

4. Los acuerdos marco podrán incluir sanciones en caso de que resulte necesaria su modificación o rescisión.

▼M3

5. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justifi-

▼M3

cado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

5 *bis*. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada, según se define en el artículo 24, que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de 15 años. Solo será posible un período de vigencia superior a 15 años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando estas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.

En este caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad —con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias— que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del contrato marco. El administrador de infraestructuras podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, esta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada prevista en el artículo 27.

A partir del 1 de enero de 2010, se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales. El organismo regulador a que se refiere el artículo 30 será responsable de autorizar la entrada en vigor de dicho acuerdo.

▼B

6. Respetando la confidencialidad comercial, se informará a todos los interesados de las líneas generales de cada acuerdo marco.

*Artículo 18***Calendario de adjudicación**

1. El administrador de infraestructuras se ajustará, para la adjudicación de capacidad, a lo previsto en el anexo III.
2. Los administradores de infraestructuras acordarán con los otros administradores de infraestructuras interesados qué franjas internacionales deberán incluirse en el horario de servicio, antes de comenzar las consultas sobre el proyecto de horario de servicio. Solamente se harán ajustes en caso de que sea absolutamente necesario.

*Artículo 19***Solicitudes**

1. Los candidatos podrán solicitar al administrador de infraestructuras, con arreglo al Derecho público o privado, la concesión del derecho a utilizar una infraestructura ferroviaria, contra el pago de un canon, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.
2. Las solicitudes referentes al horario de servicio normal deberán presentarse en los plazos establecidos en el anexo III.
3. El candidato que sea signatario de un acuerdo marco presentará su solicitud de conformidad con lo que se estipule en dicho acuerdo.
4. Los candidatos podrán solicitar capacidad de infraestructura que abarque más de una red, dirigiéndose a un solo administrador de infraestructuras. En tal caso, éste podrá actuar en nombre del candidato, para solicitar capacidad de infraestructura a otro administrador de infraestructuras competente.
5. Cuando la capacidad de infraestructura abarque más de una red, los administradores de infraestructuras se asegurarán de que los candi-

▼B

datos pueden solicitarla directamente a cualquier entidad conjunta que hayan podido crear los mencionados administradores de infraestructura.

*Artículo 20***Programación**

1. El administrador de infraestructuras atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura, incluidas las franjas que atraviesan más de una red, y tendrá lo más en cuenta posible todas las limitaciones que afecten a los candidatos, tales como los efectos económicos sobre su actividad empresarial.
2. El administrador de infraestructuras podrá dar preferencia a servicios específicos en el marco del procedimiento de programación y coordinación pero únicamente según lo dispuesto en los artículos 22 y 24.
3. El administrador de infraestructuras consultará el proyecto de horario de servicio con los interesados, los cuales dispondrán al menos de un mes para presentar sus observaciones. Se considerará partes interesadas a los solicitantes de capacidad de infraestructura y a otros que deseen formular observaciones sobre el modo en que el horario de servicio puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios en el período de vigencia del horario de servicio.
4. El administrador de infraestructuras tomará las medidas oportunas para tener en cuenta las preocupaciones que se hayan manifestado.

*Artículo 21***Procedimiento de coordinación**

1. El administrador de infraestructuras que, en el procedimiento de programación previsto en el artículo 20, se encuentre ante solicitudes incompatibles entre sí, procurará lograr, mediante la coordinación de las solicitudes, la mejor adecuación posible entre ellas.
2. Cuando la situación requiera una coordinación, el administrador de infraestructuras podrá proponer, dentro de límites razonables, adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.
3. El administrador de infraestructuras procurará resolver los conflictos que surjan consultando con los candidatos interesados.
4. En la declaración sobre la red se enunciarán los principios que regirán el procedimiento de coordinación. En particular, dichos principios recogerán la dificultad de fijar franjas ferroviarias internacionales y los efectos de cualquier modificación para los demás administradores de infraestructuras.
5. Cuando no sea posible atender a las solicitudes de capacidad de infraestructura sin proceder a la coordinación, el administrador de infraestructuras recurrirá a ella para intentar adecuar todas las solicitudes.
6. Sin perjuicio de los procedimientos de recurso de apelación existentes y de lo dispuesto en el artículo 30, en caso de diferencias en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura, deberá existir un procedimiento de resolución de conflictos para resolver con prontitud tales diferencias. De utilizarse este procedimiento, deberá alcanzarse una decisión en el plazo máximo de diez días laborables.

*Artículo 22***Infraestructura congestionada**

1. Cuando, tras coordinar las franjas solicitadas y consultar con los candidatos, siga sin ser posible atender debidamente a las solicitudes de capacidad de infraestructura, el administrador de infraestructuras otor-

▼B

gará inmediatamente al elemento de la infraestructura en cuestión la calificación de congestionado. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo.

2. Cuando una infraestructura se declare congestionada, el administrador competente llevará a cabo un análisis de capacidad conforme al artículo 25, a menos que se esté aplicando ya un plan de aumento de la capacidad conforme al artículo 26.

3. Cuando los cánones con arreglo al apartado 4 del artículo 7 no se hayan aplicado o no hayan dado resultado satisfactorio y la infraestructura haya sido declarada congestionada, el administrador de infraestructuras podrá utilizar además criterios de prioridad para adjudicar la capacidad de infraestructura disponible.

4. Los criterios de prioridad se definirán según la importancia del servicio para la sociedad, en comparación con otros servicios que pudieran verse excluidos en consecuencia.

Con objeto de garantizar unos servicios de transporte adecuados y, en particular, de responder a las exigencias del servicio público o de favorecer el transporte de mercancías por ferrocarril, los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias, en condiciones no discriminatorias, para que en la adjudicación de la capacidad de infraestructura se dé la prioridad a dichos servicios.

Los Estados miembros podrán, en su caso, conceder al administrador de la infraestructura una indemnización correspondiente a las pérdidas financieras que puedan derivarse de que una capacidad de infraestructura determinada haya debido adjudicarse en interés de determinados servicios en aplicación del párrafo precedente.

En este sentido, se tendrán en cuenta también los posibles efectos en otros Estados miembros.

5. En la definición de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.

6. Los procedimientos y criterios que se utilizarán en caso de infraestructura congestionada figurarán en la declaración sobre la red.

Artículo 23

Solicitudes específicas

1. El administrador de infraestructuras responderá lo antes posible a las solicitudes específicas de franjas ferroviarias concretas y en cualquier caso en un plazo nunca superior a cinco días laborables. La información facilitada con relación al excedente de capacidad disponible se pondrá a disposición de todos los candidatos que puedan desear su utilización.

2. En caso necesario, los administradores de infraestructuras evaluarán la necesidad de disponer de una reserva de capacidad dentro del ámbito del horario de servicio definitivo, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Esto será aplicable también en los casos de infraestructura congestionada.

Artículo 24

Infraestructuras especializadas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, se considerará que la capacidad de infraestructura está disponible para todo tipo de servicio que reúna las características necesarias para utilizar la franja.

2. En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas, podrá

▼B

designar una infraestructura concreta para uso de determinados tipos de tráfico. Sin perjuicio de los artículos 81, 82 y 86 del Tratado, cuando se haya producido tal designación, el administrador de infraestructuras podrá otorgar prioridad a dichos tipos de tráfico en la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Dicha designación no impedirá el uso de la infraestructura considerada por otros tipos de tráfico cuando exista capacidad y el material rodante reúna las características técnicas necesarias para utilizar la línea.

3. Si una infraestructura es designada conforme a lo establecido en el apartado 2, ello se hará constar en la declaración sobre la red.

*Artículo 25***Análisis de capacidad**

1. El análisis de capacidad tiene como objetivo determinar las limitaciones de capacidad de infraestructura que impiden atender debidamente las solicitudes y proponer métodos que permitan atender solicitudes adicionales. El análisis establecerá las causas de las congestiones y las medidas que cabe adoptar a corto y medio plazo para mitigarlas.

2. El análisis considerará la infraestructura, los procedimientos de explotación, la naturaleza de los distintos servicios que se prestan y el efecto de todos esos factores sobre la capacidad de infraestructura. Entre las medidas que se estudien estarán la asignación de líneas alternativas, los cambios de horario, las modificaciones de velocidad y las mejoras de la propia infraestructura.

3. El análisis de capacidad se llevará a término en el plazo de seis meses tras la declaración de la infraestructura como infraestructura congestionada.

*Artículo 26***Plan de aumento de la capacidad**

1. A los seis meses de la realización del análisis de capacidad, el administrador de infraestructuras presentará un plan de aumento de la capacidad de infraestructura.

2. El plan de aumento de la capacidad de infraestructura se elaborará previa consulta con los usuarios de la infraestructura congestionada pertinente.

En él se establecerán:

- a) las causas de la congestión;
- b) la evolución previsible del tráfico;
- c) las limitaciones que afectan al desarrollo de la infraestructura;
- d) las opciones y costes del aumento de capacidad, incluidos los probables cambios en los cánones de acceso.

Asimismo sobre la base de un análisis de rentabilidad de las posibles medidas previstas, se determinarán las medidas que hayan de tomarse para aumentar la capacidad de infraestructura, incluyendo su calendario de aplicación.

El plan podrá estar supeditado a la aprobación previa del Estado miembro.

3. El administrador de infraestructuras dejará de aplicar cualesquiera cánones por la correspondiente infraestructura, conforme al apartado 4 del artículo 7, en los siguientes casos:

- a) si no presenta un plan de aumento de la capacidad, o

▼B

- b) si no logra hacer avanzar el plan de actuación definido en el plan de aumento de la capacidad.

No obstante, el administrador de infraestructuras, con la debida aprobación del órgano regulador contemplado en el artículo 30, podrá seguir aplicando los citados cánones cuando se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

- a) que el plan de aumento de capacidad no pueda realizarse por razones ajenas a su control;
- b) que las opciones posibles no sean viables desde el punto de vista económico o financiero.

*Artículo 27***Uso de las franjas ferroviarias**

1. En particular, en el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador deberá exigir la cesión de las franjas ferroviarias que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas menos que la cuota asignada que se establezca en la declaración sobre la red, salvo que se deba a causas no económicas ajenas al control de los operadores.
2. El administrador de infraestructuras podrá especificar en la declaración sobre la red las condiciones en que tendrá en cuenta el nivel previo de utilización de las franjas ferroviarias para determinar las prioridades del procedimiento de adjudicación.

*Artículo 28***Reserva de capacidad de infraestructura para el mantenimiento programado de la red**

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura para realizar operaciones de mantenimiento se presentarán durante el proceso de programación.
2. El administrador de infraestructuras tomará debidamente en consideración la repercusión de la reserva de capacidad de infraestructura con fines de mantenimiento programado de la red sobre la actividad de los candidatos.

*Artículo 29***Medidas especiales que se tomarán en caso de perturbaciones**

1. En caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal. A tal fin, el administrador de infraestructuras elaborará un plan de contingencias en el que se enumerarán los diversos órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.
2. En caso de urgencia y cuando sea absolutamente necesario debido a una interrupción del servicio que deje la infraestructura temporalmente inutilizable, podrán suprimirse, sin previo aviso, las franjas concedidas durante el tiempo necesario para reparar el sistema.

El administrador de infraestructuras podrá exigir a las empresas ferroviarias, si lo considera necesario, que pongan a su disposición los recursos que sean a su juicio más apropiados para restablecer la normalidad lo antes posible.

3. Los Estados miembros podrán exigir a las empresas ferroviarias que participen en asegurar la ejecución y la vigilancia de su propio cumplimiento de las normas de seguridad y reglamentaciones.

▼B

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES*Artículo 30***Organismo regulador**

1. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 6 del artículo 21, los Estados miembros crearán un organismo regulador. Dicho organismo, que podrá ser el Ministerio encargado de transportes o cualquier otro organismo, será independiente de todo administrador de infraestructuras, organismo de tarificación, organismo adjudicador y candidato en el plano de la organización, de las decisiones financieras, de la estructura legal y de la toma de decisiones. ►**M3** Además, deberá ser funcionalmente independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público. ◀ El citado organismo actuará de conformidad con los principios establecidos en el presente artículo, según los cuales las funciones de recurso y de control pueden asignarse a distintos órganos.

2. Los candidatos podrán recurrir al organismo regulador si consideran haber sufrido injusticia, discriminación o cualquier otro perjuicio, en particular a causa de las decisiones adoptadas por el administrador de infraestructuras, o cuando proceda por la empresa ferroviaria, en relación con:

- a) la declaración sobre la red;
- b) los criterios contenidos en la declaración sobre la red;
- c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados;
- d) el sistema de cánones;
- e) el nivel o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles;

▼M2**▼C1**

- f) los acuerdos de acceso conforme al artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽¹⁾, modificada por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de abril de 2004, por la que se modifica de la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽²⁾.

▼B

3. El organismo regulador velará por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto en el capítulo II y no sean discriminatorios. Sólo se permitirá la negociación entre candidatos y administradores de infraestructuras sobre el nivel de los cánones, si las negociaciones discurren bajo la supervisión del organismo regulador. El organismo regulador deberá intervenir si se prevé que el resultado de las negociaciones puede contravenir las disposiciones de la presente Directiva.

4. El organismo regulador tendrá la facultad de pedir la información pertinente al administrador de infraestructuras, candidatos y cualquier tercero interesado de un Estado miembro, información que deberá serle facilitada sin dilación.

5. El organismo regulador deberá resolver acerca de cualquier denuncia y tomar medidas para remediar la situación que la haya originado en el plazo de dos meses desde la recepción de toda la información.

⁽¹⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

▼B

No obstante lo dispuesto en el apartado 6, las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas.

En caso de recurrirse una negativa a conceder capacidad de infraestructura, o las condiciones de una oferta de capacidad, el organismo regulador podrá optar por confirmar que no procede modificar la decisión del administrador de infraestructuras, o bien exigir que dicha decisión se modifique de conformidad con las directrices que haya establecido.

6. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial.

*Artículo 31***Colaboración entre los organismos reguladores**

Los organismos reguladores nacionales intercambiarán información acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones a fin de coordinar sus principios para la toma de decisiones en el conjunto de la Comunidad. La Comisión les prestará apoyo en esta actividad.

▼M2**▼C1****▼B***Artículo 33***Excepciones**

1. Durante un período de cinco años a partir del 15 de marzo de 2003, los Estados miembros siguientes:

- Irlanda, por su condición de Estado miembro situado en una isla, con enlace ferroviario sólo con uno de los demás Estados miembros;
- el Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, por la misma razón; y
- Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros,

no estarán obligados a aplicar los requisitos enunciados en:

- a) los artículos 3, 4.2, 13, 14, 17, 21.4, 21.6, 22, 24.3, 25 a 28 y 30, con la condición de que las decisiones relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura o a la percepción de cánones puedan ser objeto de recurso, cuando así lo solicite por escrito una empresa ferroviaria, ante un organismo independiente, que se pronunciará en un plazo de dos meses a partir de la presentación de toda la información pertinente y cuya decisión estará sujeta a control judicial, y
- b) el artículo 32 en lo que respecta a los servicios de transporte ferroviario que no entran dentro del ámbito del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE.

2. No obstante en los casos en que:

- a) más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 95/18/CE, en el caso de Irlanda y de Irlanda del Norte, una empresa ferroviaria con tal licencia concedida en otro lugar presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios competidores en Irlanda, Irlanda del Norte y Grecia, o con destino o procedencia en dichos países, en cuyo caso se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 35; o

▼B

- b) una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios en el territorio de otro Estado miembro, o con destino o procedencia en el territorio de otro Estado miembro (en el caso de Irlanda o del Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, o ambos, otro Estado miembro fuera de sus territorios), las excepciones contempladas en el apartado 1 no se aplicarán.

En el plazo de un año a partir de la recepción, bien de la decisión adoptada de acuerdo con el procedimiento consultivo contemplado en el apartado 2 del artículo 35, según se menciona en la letra a), o bien de la notificación de la solicitud oficial a que se refiere la letra b), el Estado miembro o los Estados de que se trate (Irlanda, el Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, o Grecia) pondrán en vigor normas legales para dar cumplimiento a los artículos contemplados en el apartado 1.

3. Toda excepción prevista en el apartado 1 podrá prorrogarse por períodos no superiores a cinco años. En un plazo máximo de doce meses antes de la expiración de la excepción un Estado miembro que se acoja a tal excepción podrá dirigirse a la Comisión para solicitar una renovación de la excepción. Toda solicitud en ese sentido deberá motivarse. La Comisión examinará dicha solicitud y adoptará una decisión con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 35. Se aplicará el procedimiento consultivo a cualquier decisión relacionada con la solicitud.

En su decisión, la Comisión tendrá en cuenta cualquier modificación de la situación geopolítica y la evolución del mercado del transporte ferroviario del Estado miembro, o con destino o procedencia en él, que haya solicitado la renovación de la excepción.

4. Luxemburgo, como Estado miembro con una red ferroviaria relativamente pequeña, no debe aplicar hasta el 31 de agosto del año 2004 la exigencia de otorgar a un organismo independiente las funciones de determinar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura como se prevé en los artículos 4 y 14, en la medida en que obligan a los Estados miembros a que establezcan organismos independientes que desempeñen las funciones a que se refieren dichos artículos.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES*Artículo 34***Medidas de aplicación**

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier cuestión relativa a la aplicación de la presente Directiva. Las decisiones oportunas se tomarán mediante el procedimiento de comité consultivo previsto en el apartado 2 del artículo 35.

**▼M2
▼C1**

2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la tarificación y la adjudicación de capacidad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 35 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

▼B

Sin perjuicio del artículo 226 del Tratado, todo Estado miembro podrá transmitir al Consejo la decisión de la Comisión dentro de un plazo de un mes. El Consejo podrá tomar, por mayoría cualificada, y en circunstancias excepcionales, una decisión diferente dentro de un plazo de un mes.

▼M3

3. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 3.

▼B*Artículo 35***Procedimientos de 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 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼M3

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

*Artículo 36***Informe**

A más tardar el 15 de marzo de 2005, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva, acompañado, en caso necesario, de las correspondientes propuestas de nuevas acciones comunitarias.

*Artículo 37***Derogaciones**

Quedan derogados el Reglamento (CEE) nº 2830/77, el Reglamento (CEE) nº 2183/78, la Decisión 82/529/CEE, la Decisión 83/418/CEE y la Directiva 95/19/CE.

*Artículo 38***Aplicación**

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 15 de marzo de 2003, Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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.

▼M3

Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.



Artículo 39

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el
Diario Oficial de las Comunidades Europeas

Artículo 40

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

*ANEXO I***Contenido de la declaración sobre la red**

La declaración sobre la red prevista en el artículo 3 comprenderá la siguiente información:

1. Un capítulo en el que se expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma.
2. Un capítulo dedicado a los cánones y principios de tarificación, que expondrá con el debido detalle tanto el sistema de tarificación como la información suficiente sobre los cánones aplicables a los servicios enumerados en el anexo II que preste un solo proveedor. Incluirá la metodología, reglamentaciones y, cuando sean de aplicación, baremos empleados para aplicar los apartados 4 y 5 del artículo 7 y los artículos 8 y 9. Además, contendrá información sobre cualquier cambio ya decidido o previsto con relación a los cánones.
3. Un capítulo relativo a los principios y criterios que regirán la adjudicación de capacidad, que expondrá las características de capacidad generales de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En este capítulo también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de adjudicación de capacidad. Se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho procedimiento y, en particular:
 - a) el procedimiento con arreglo al cual los candidatos pueden solicitar capacidad al administrador de infraestructuras;
 - b) las disposiciones que deben cumplir los candidatos;
 - c) el calendario para las solicitudes y procedimientos de adjudicación;
 - d) los principios que rigen el procedimiento de coordinación;
 - e) los procedimientos y criterios utilizados en caso de congestión de la capacidad;
 - f) los detalles de las restricciones al uso de infraestructuras;
 - g) toda condición por la que se tengan en cuenta los precedentes niveles de uso de la capacidad para el establecimiento de prioridades en el procedimiento de adjudicación.

Se consignarán con detalle las medidas adoptadas para garantizar un trato adecuado a los servicios de mercancías, servicios internacionales y solicitudes supeditadas al procedimiento extraordinario.

*ANEXO II***Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias**

1. El paquete de acceso mínimo comprende:
 - a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura;
 - b) derecho a utilizar la capacidad concedida;
 - c) utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red;
 - d) control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria;
 - e) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.
2. Los accesos de vía a las instalaciones y suministro de servicios comprenden:
 - a) utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción, cuando esté disponible;
 - b) las instalaciones de aprovisionamiento de combustible;
 - c) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas;
 - d) las terminales de carga;
 - e) las estaciones de clasificación;
 - f) las instalaciones de formación de trenes;
 - g) las vías de apartado;
 - h) las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:
 - a) corriente de tracción;
 - b) precalentamiento de trenes de viajeros;
 - c) suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro servicio suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso mencionados anteriormente;
 - d) contratos personalizados para:
 - control del transporte de mercancías peligrosas,
 - asistencia a la circulación de convoyes especiales.
4. Pueden ser servicios auxiliares los siguientes:
 - a) acceso a la red de telecomunicación;
 - b) suministro de información complementaria;
 - c) inspección técnica del material rodante.

▼B*ANEXO III***Calendario de adjudicación**

1. Se fijará un horario de servicio una vez al año.

▼M1

2. El cambio de horario de servicio se producirá a las 12 de la noche del segundo sábado de diciembre. Cuando se lleve a cabo un cambio o ajuste después del invierno, en particular para tener en cuenta, en su caso, los cambios de horario del tráfico regional de pasajeros, éste tendrá lugar a medianoche del segundo sábado de junio y a tantos otros intervalos, entre dichas fechas, como sean necesarios. Los administradores de infraestructuras podrán acordar otras fechas y, en tal caso, deberán informar a la Comisión cuando ello pueda ocasionar trastornos en el tráfico internacional.

▼B

3. El plazo final para la recepción de solicitudes de capacidad que se indique en el horario de servicio será, como máximo, doce meses antes de su entrada en vigor.
4. A más tardar once meses antes de que entre en vigor el nuevo horario de servicio, los administradores de infraestructuras velarán por que las franjas ferroviarias internacionales provisionales se hayan establecido en colaboración con otros órganos adjudicatarios pertinentes, como se estipula en el artículo 15. Los administradores de infraestructura velarán por que en la medida de lo posible dichos órganos participen en los procedimientos posteriores.
5. A más tardar cuatro meses después de que expire el plazo de presentación de ofertas por parte de los candidatos, el administrador de infraestructuras preparará el proyecto de horario de servicio.