

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 17.9.2010
COM(2010) 475 final

2010/0253 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

(Texto refundido)

SEC(2010) 1043
SEC(2010) 1042

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Contexto de la propuesta

Tras una época de gran prosperidad durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, el ferrocarril entró en decadencia debido a la creciente popularidad del automóvil y el avión a partir de 1970. Con objeto de poner fin a esta decadencia la Comunidad Europea ha adoptado una serie de medidas legislativas destinadas a revitalizar el ferrocarril construyendo gradualmente u «Espacio Ferroviario Único Europeo». El primer paquete ferroviario, presentado por la Comisión en 1998 y adoptado a finales de 2000, puso de manifiesto el deseo de los responsables políticos nacionales y europeos de reformar el marco regulador a fin de asegurar la integración del sector ferroviario a nivel europeo y permitirle hacer frente a la competencia de otros modos de transporte en las mejores condiciones posibles.

Este primer paquete ferroviario consiste en tres Directivas:

- la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001¹, por la que se modifica una Directiva del Consejo de 29 de julio de 1991 sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios², aprobada anteriormente;
- la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001³, por la que se modifica una Directiva del Consejo de 27 de junio de 1995 sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias⁴, aprobada anteriormente; 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, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad⁵.

La entrada en vigor de estas Directivas en 2003 ha tenido un impacto muy amplio en las actividades ferroviarias dentro de la Unión Europea (UE) Cabe distinguir dos agentes bien diferenciados: las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. Las empresas ferroviarias que gozan de licencia según los criterios de la UE deben poder acceder a la infraestructura ferroviaria en condiciones equitativas y no discriminatorias y ofrecer servicios paneuropeos. Los administradores de infraestructuras pueden imponer cánones por el uso de sus redes y deben ofrecer un nivel mínimo de servicio, incluido el acceso a

¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1, modificada por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164), la Directiva 2006/103/CE, de 20 de noviembre de 2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344), y la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44), así como por el Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca y los ajustes introducidos en los Tratados en los que se fundamenta la Unión Europea (DO L 236, de 23.9.2003, p. 33).

² Directiva 91/440/CEE (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25).

³ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26, modificada por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 (DO L 220 de 21.6.2004, p. 16).

⁴ Directiva 95/18/CE del Consejo (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70).

⁵ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29, modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión, de 23 de octubre de 2002, (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30), la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44) y la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

determinadas instalaciones. Las Directivas definen los derechos de acceso para los servicios de viajeros y mercancías, así como ciertas salvaguardias respecto a la gestión de las empresas ferroviarias, a fin de asegurar que los competidores tienen un acceso no discriminatorio a la red. Las Directivas también dan orientaciones sobre cómo deben crearse organismos reguladores nacionales independientes a fin de asegurar el acceso no discriminatorio y supervisar la competencia en los mercados ferroviarios.

Con este nuevo marco regulador, el sector ferroviario ha conseguido estabilizar los volúmenes transportados y, en algunos Estados miembros, recuperar cuota de mercado del transporte por carretera. La caída del empleo ya se había ralentizado antes del desencadenamiento de la crisis. Sin embargo, el crecimiento del transporte de mercancía por ferrocarril expresado en toneladas transportadas durante los últimos años no ha sido suficientemente fuerte para recuperar la cuota de mercado perdida entre 1995 y 2003 (2,3 puntos porcentuales). Si se mantiene la tendencia observada, no mejorará la cuota modal global del transporte ferroviario de mercancías. En el caso del transporte de viajeros por ferrocarril, la decadencia durante las tres últimas décadas ha sido menos brusca que para el transporte de mercancías. La proporción del ferrocarril en el mercado total del transporte de viajeros disminuyó del 10,2 % en 1970 al 6,1 % en 2003 en la UE-15 (expresada en kilómetros-viajero). En la UE-27, la participación del transporte ferroviario de viajeros cayó del 6,6 % en 1995 al 5,9 % en 2003. Desde entonces se ha recuperado ligeramente y se ha estabilizado.

El actual clima económico está exacerbando el bajo rendimiento del mercado ferroviario. Los servicios de transporte de mercancías (incluido el transporte ferroviario) han experimentado recientemente una caída significativa en su actividad (entre el 20 % y el 50 % según el segmento de mercado) y el transporte de viajeros también se ha ralentizado. Los interesados han indicado que los planes nacionales de recuperación no están generando inversiones tan rápidamente como se había esperado y que se prevén reducciones de empleo importantes, sobre todo en el sector del transporte de mercancías.

1.2. Problemas que deben abordarse

El desarrollo del sector ferroviario y su capacidad de competir viablemente con otros modos de transporte todavía se ven obstaculizados por graves problemas relacionados con a) la inadecuación de la financiación y la tarificación de la infraestructura, b) la persistencia de las barreras a la competencia y c) la falta de supervisión reglamentaria adecuada.

- a) El nivel de inversión en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria sigue siendo insuficiente en un gran número de Estados miembros. En muchos casos, la calidad de la infraestructura existente continúa decayendo. La falta de inversión observada a nivel nacional se debe en parte a la ausencia de planes de inversión claros y estrategias a largo plazo. Las deficiencias en el mantenimiento, la lentitud de la modernización y el aumento de los estrangulamientos en la red tienen un efecto directo en las empresas ferroviarias ya que estas no consiguen ponerse a la altura de otros modos de transporte y atraer inversiones. La inadecuación del nivel y la estructura de los cánones de acceso a la infraestructura en muchos Estados miembros tiende a agravar estas dificultades.
- b) La competencia entre empresas ferroviarias está limitada por diversos factores. La insuficiente transparencia de las condiciones de mercado y las deficiencias en el funcionamiento del marco institucional continúan dificultando la entrada en el sector de nuevas empresas que ofrezcan servicios ferroviarios competitivos. Otro aspecto importante es la persistente discriminación que experimentan las empresas nuevas en el sector a la hora de obtener acceso a los servicios relacionados con el ferrocarril, explotados a menudo por las empresas históricas, que son las propietarias de las

instalaciones. Todavía existe discriminación en las condiciones de acceso a la infraestructura (adjudicación de franjas y fijación de cánones).

Los problemas mencionados anteriormente se ven agravados por las dificultades a las que se enfrentan los organismos reguladores cuando ejercen sus funciones de supervisión, especialmente a la hora de asegurar la no discriminación entre empresas ferroviarias y de comprobar si se aplican adecuadamente los principios de tarificación o si se respeta plenamente la separación de cuentas. Estas dificultades se deben con frecuencia a la falta de personal cualificado y de otros recursos. En varios casos, ha sido un factor agravante la insuficiente independencia de los administradores de infraestructuras, de la empresa ferroviaria histórica o del ministerio titular de los derechos de propiedad del explotador histórico.

El pleno cumplimiento de la legislación en vigor contribuirá muy sustancialmente a resolver estos problemas. Por ello, la Comisión ha intervenido para asegurar el cumplimiento de la legislación en vigor iniciando procedimientos de infracción contra los Estados miembros que la han transpuesto de manera incorrecta o incompleta.

Sin embargo, existen deficiencias, ambigüedades y lagunas en el actual marco regulador que deben abordarse para cumplir debidamente los objetivos iniciales de la legislación. La Comisión considera que la refundición del primer paquete ferroviario es una de las maneras de hacer frente a estos problemas.

2. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

2.1. Objetivos generales

El principal objetivo de la política de transporte de la Unión Europea es establecer un mercado interior elaborando políticas comunes que promuevan un alto grado de competitividad y un desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de las actividades económicas. Complementando y reforzando las medidas ya existentes, adoptadas a nivel de la UE en el sector ferroviario, la propuesta de refundición del primer paquete ferroviario contribuirá a alcanzar este objetivo al facilitar la integración y el desarrollo del mercado ferroviario europeo.

La creación de un auténtico mercado interior es fundamental para la revitalización del sector y ayudará a impulsar la competitividad de los servicios ferroviarios de transporte de mercancías y viajeros, aumentando así su atractivo y su cuota de mercado. Dada la mayor eficiencia energética del transporte ferroviario (especialmente en comparación con el transporte por carretera), un aumento de la cuota de mercado del ferrocarril a costa del transporte por carretera dará lugar a una disminución de emisiones de CO₂ y de contaminantes.

2.2. Objetivos horizontales

El objetivo de simplificar, clarificar y modernizar el entorno regulador en Europa es fundamental dentro del trabajo de la Comisión. Teniendo presente este objetivo estratégico horizontal, la Comisión se ha fijado un programa de trabajo de largo alcance para una mejor reglamentación con miras a avanzar hacia la estrategia «Europa 2020».

La **simplificación** de la legislación mediante la consolidación y la fusión es el primer objetivo horizontal de esta iniciativa de refundición. La eliminación de las actuales referencias cruzadas entre las tres Directivas mediante la reestructuración y la fusión en un único código de acceso al ferrocarril sería un instrumento para alcanzar este objetivo.

En segundo lugar, la Comisión considera que la clarificación de algunas disposiciones de la legislación sobre el acceso al ferrocarril facilitaría la adecuada transposición y la eficiente aplicación de la legislación de la Unión Europea en todos los Estados miembros. Como se ha

señalado anteriormente, algunas disposiciones del primer paquete ferroviario son ambiguas y no definen suficientemente los medios de aplicación.

Finalmente, es necesario **modernizar** la legislación eliminando las disposiciones obsoletas (que eran históricamente pertinentes antes de la plena apertura del mercado y pueden relacionarse con la tradicional fusión entre empresa explotadora y administrador de infraestructura) e introduciendo nuevas disposiciones que respondan más adecuadamente al funcionamiento del mercado hoy en día (por ejemplo, en lo que se refiere a las empresas de entrada reciente en el mercado y a la propiedad estatal, completa o parcial, de la infraestructura).

2.3. Objetivos específicos

La propuesta de refundición del primer paquete ferroviario abarca a) la adecuada financiación y tarifación de las infraestructuras ferroviarias, b) las condiciones de competencia del mercado ferroviario y c) las reformas organizativas necesarias para asegurar la adecuada supervisión del mercado.

- a) El primer objetivo de la propuesta de refundición es asegurar una financiación adecuada, transparente y sostenible de la infraestructura y, gracias a una mayor previsibilidad del desarrollo de la infraestructura y las condiciones de acceso, facilitar la inversión por las empresas ferroviarias, a lo cual se añade conseguir una estructura y un nivel más adecuados de los cánones de infraestructura, mejorar la competitividad de los operadores ferroviarios respecto a otros modos de transporte y contribuir a la internalización de los coste ambientales.
- b) Cabe señalar también un segundo grupo de objetivos, consistente en evitar el falseamiento de la competencia debido al uso de fondos públicos para actividades comerciales, impedir que las empresas históricas obtengan información comercialmente sensible y la utilicen contra sus posible competidores, eliminar conflictos de intereses en la gestión de los servicios ferroviarios y aumentar la disponibilidad de estos servicios para las empresas nuevas en el sector, así como aumentar la transparencia del mercado a fin de asegurar una competencia efectiva.
- c) En cuanto a la supervisión reglamentaria, la propuesta de refundición se propone asegurar que los organismos reguladores estén en condiciones de desempeñar sus funciones eficazmente, gracias al refuerzo de su independencia, el aumento de sus competencias y de otros medios a su disposición.

3. DESCRIPCIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS

3.1. Análisis preliminar

Basándose en amplias investigaciones y evaluaciones, la Comisión ha señalado una serie de medidas que podrían contribuir a alcanzar cada uno de los objetivos indicados en el apartado anterior. Basándose en los estudios realizados a lo largo de varios años⁶ y teniendo en cuenta las aportaciones de los interesados, la Comisión confeccionó una lista de 37 medidas. Tras un análisis preliminar de estas 37 medidas, se seleccionó un paquete de 26. El proceso de análisis preliminar se hizo en dos etapas: en primer lugar, se tomaron en consideración los resultados de la consulta a los interesados y, en segundo lugar, se hizo una evaluación independiente de

⁶ En particular, el «Informe de la Comisión sobre la aplicación del primer paquete ferroviario» (citado anteriormente), la «Comunicación de la Comisión sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario», y diversos estudios sobre los contratos plurianuales y los servicios ferroviarios conexos.

las medidas basada en cinco criterios (eficacia, tiempo necesario para la aplicación, eficiencia, viabilidad administrativa y concordancia con el marco legal en vigor).

3.2. Asesoramiento externo y consulta a los interesados

Tras la decisión de hacer una evaluación de impacto de la iniciativa de refundición del primer paquete ferroviario, se encargó un estudio externo a Price Waterhouse Coopers Advisory (PWC) dentro del contrato marco TREN/A2/143-2007 de la DG TREN relativo a evaluaciones de impacto.

En relación con el estudio externo realizado por PWC, se llevó a cabo una consulta a los interesados en la que participaron 380 organizaciones de la UE-25 (EU-27 menos Chipre y Malta, que no tienen ferrocarriles). Se pidió a los interesados que destacasen barreras concretas que, desde su punto de vista, obstaculizasen la plena apertura del mercado ferroviario internacional y el desarrollo de los servicios relacionados con el ferrocarril. Además, se los invitó a señalar campos del marco legislativo de la UE que pudieran mejorarse y a dar su opinión sobre la potencial eficacia de las medidas previstas.

3.3. Evaluación de impacto

Basándose en el estudio externo mencionado anteriormente, así como en las conclusiones de la consulta a los interesados, la Comisión hizo una evaluación cuantitativa y cualitativa del impacto de todo el paquete de medidas preseleccionadas. Cuando no habían sido objeto de evaluación de impacto, esta evaluación examinó opciones alternativas para que las nuevas medidas previstas modernizasen el marco regulador vigente.

3.4. Subsidiariedad

Los problemas que afectan al sector ferroviario tienen aspectos transnacionales que requieren actuaciones a nivel de la UE. La falta de coordinación en las relaciones entre los Estados miembros y otros agentes disminuye la eficiencia del transporte ferroviario internacional, creando el riesgo de un traspaso del tráfico ferroviario al tráfico por carretera, lo cual provocaría un aumento de la congestión y la contaminación. La clarificación del marco regulador del acceso al mercado ferroviario a fin de facilitar la entrada en este mercado y la competencia, y de desarrollar los mercados de los servicios ferroviarios, incluidos los relacionados con la oferta de transporte por ferrocarril, puede conseguirse mejor al nivel de la Unión que al de los Estados miembros por separado.

4. OBSERVACIONES RESPECTO A LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES PROPUESTAS

4.1. Separación de cuentas (artículo 6)

Las nuevas disposiciones aclaran la necesaria separación de las cuentas de las empresas ferroviarias a fin de garantizar la adecuada transparencia. Se hace obligatorio llevar cuentas separadas de las actividades que gozan de un monopolio legal y de las que están sujetas a la competencia. Esta medida es una salvaguardia para evitar que los fondos públicos dedicados a actividades no rentables vayan a subvencionar actividades comerciales, salvaguardia que es necesaria para evitar el falseamiento de la competencia.

4.2. Independencia de las funciones esenciales (artículo 7)

La supresión propuesta abole la posibilidad de asignar a las empresas ferroviarias la percepción de los cánones por el uso de la infraestructura ferroviaria. Esta medida contribuiría a la competencia leal al evitar que algunas empresas ferroviarias (las empresas históricas) obtuviesen acceso a información comercialmente sensible sobre las especificaciones de las franjas horarias a partir de la factura de empresas ferroviarias competidoras (las empresas

nuevas en el sector). También aporta un incentivo adicional para una gestión financiera solvente y no discriminatoria de la infraestructura.

4.3. Estrategia de desarrollo de la infraestructura (artículo 8)

Según este artículo, los Estados miembros estarán obligados a publicar estrategias de desarrollo del sector ferroviario a medio y largo plazo que permitan satisfacer las necesidades de movilidad futuras y se basen en una financiación solvente y sostenible del sistema ferroviario. Así se estimularán las inversiones a lo largo de un período de vida útil prolongado de las que depende el sector de la industria ferroviaria. Los compromisos a largo plazo son necesarios para atraer nuevos agentes al mercado y para desarrollar nuevos servicios.

4.4. Servicios relacionados con el ferrocarril (artículo 13)

Los cambios propuestos se refieren a la modernización de los servicios relacionados con el ferrocarril y son dobles.

En primer lugar, se introducen requisitos de independencia (es decir, independencia en el plano organizativo y de toma de decisiones) para la gestión de las instalaciones de servicios y para la oferta de transporte ferroviario a fin de eliminar conflictos de intereses entre, por una parte, los prestadores de servicios relacionados con el ferrocarril o los propietarios de las instalaciones de servicio y, por otra parte, la empresas ferroviarias históricas. Esta medida contribuirá a garantizar un acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio.

La segunda medida, propuesta en el artículo 13, es la introducción de cláusulas de «utilización o pérdida» (“use-it-or-lose-it”) para la gestión de las instalaciones de servicio relacionadas con el ferrocarril. Cuando una instalación de servicio no esté en uso, su propietario debe ponerla a disposición de cualquier parte interesada (en alquiler o arrendamiento financiero). Esta medida aumenta la disponibilidad de instalaciones en el mercado al evitar problemas de saturación artificial.

4.5. Acuerdos transfronterizos (artículo 14)

Las revisiones propuestas aclaran los principios generales que se aplican a los acuerdos transfronterizos entre empresas ferroviarias, entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países. También llevan aparejados procedimientos de notificación y cooperación que permiten a la Comisión asegurarse de que los acuerdos se ajustan a la legislación de la Unión Europea.

4.6. Supervisión del mercado (artículo 15)

La finalidad de este artículo es dejar claro que las tareas de supervisión del mercado ferroviario que lleva a cabo la Comisión cubrirán aspectos como las inversiones en la infraestructura ferroviaria, la situación de los precios y la calidad de los servicios de transporte ferroviario, así como las obligaciones de servicio público del transporte de viajeros, por lo cual se establece que los Estados miembros deben presentar información a un nivel de detalle como el del anexo IV. Esta medida ayudará a detectar estrangulamientos en el mercado de los servicios.

4.7. Publicación de la declaración sobre la red (artículo 27)

Las disposiciones propuestas aclaran cuáles son los medios adecuados para la publicación de las declaraciones sobre la red por los administradores de infraestructura. La publicación de las declaraciones sobre la red en una segunda lengua oficial de la UE en formato electrónico en el portal de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) hará más accesibles las declaraciones sobre la red y así mejorará la transparencia.

4.8. Información sobre los sistemas de cánones (artículo 29)

Para aumentar la transparencia en el uso de fondos públicos, se propone obligar a que los marcos y normas de tarificación de los Estados miembros se publiquen en las declaraciones sobre la red.

4.9. Contratos entre las autoridades competentes y los administradores de infraestructuras (artículo 30)

Los cambios propuestos detallan el procedimiento para elaborar y gestionar acuerdos contractuales entre las autoridades competentes nacionales y los administradores de infraestructuras sobre costes de infraestructura y cánones de acceso. En particular, se faculta al organismo regulador a evaluar la conveniencia del instrumento previsto para una dotación presupuestaria a largo plazo correspondiente a las especificaciones de oferta de infraestructura de alto nivel para el mismo período (objetivos de rendimiento). Esta evaluación independiente puede disminuir el riesgo de que las empresas ferroviarias históricas se valgan de su influencia política para condicionar los acuerdos.

4.10. Principios de fijación de cánones (artículo 31)

El texto del artículo 31 se modifica para introducir dos medidas distintas:

La primera medida tiene que ver con la diferenciación de los cánones de acceso por vía férrea basados en las características de emisión de ruido del material rodante que compone el tren. Esta disposición constituye un incentivo claro para modernizar la infraestructura y, en particular, para invertir en tecnologías ferroviarias más sostenibles.

Con objeto de mejorar la transparencia de los cánones, se precisa que los prestadores de servicios también tienen que facilitar información sobre los cánones de los servicios relacionados con el ferrocarril que deben publicar los administradores de infraestructuras en su declaración sobre la red.

4.11. Excepciones a los principios de tarificación (artículo 32)

A fin de mejorar la coherencia de los sistemas de tarificación del acceso nacional por vía férrea, se propone la introducción de criterios comunes para determinar los «segmentos de mercado» en los que los servicios podrían poder pagar recargos. Estos criterios se recogen en el anexo VIII, apartado 3.

Con objeto de acortar el período de transición durante el cual las líneas estarán equipadas con sistemas de señalización nacionales y, a la vez, con los Sistemas Europeos de Control de Trenes (ECTS) y reducir así los costes del mantenimiento de la infraestructura, se propone rebajar los cánones de acceso a la infraestructura para los trenes equipados con el ECTS.

4.12. Cooperación entre los administradores de infraestructuras (artículo 37)

Al igual que para la adjudicación de capacidad de infraestructura según el artículo 40, el nuevo artículo 37 propone introducir nuevas medidas que aseguren que los administradores de infraestructuras cooperen en la fijación de sistemas de cánones aplicables a más de una red.

4.13. Organismos reguladores (artículo 55)

Se propone modernizar las disposiciones sobre la independencia de los organismos reguladores estipulando claramente que deben ser independientes de cualquier otra autoridad pública. Asegurar la independencia de los organismos reguladores, especialmente la independencia respecto a la autoridad pública que ejerza derechos de propiedad sobre la empresa ferroviaria histórica, reducirá el potencial de conflicto de intereses y de este modo reforzará la capacidad y la credibilidad de la supervisión.

4.14. Funciones del organismo regulador (artículo 56)

Las tres medidas propuestas en el artículo 56 amplían el alcance de las competencias de los organismos reguladores. 1) Sus facultades cubrirán explícitamente las decisiones relacionadas con la tarificación y el acceso a los servicios relacionados con el ferrocarril, que son esenciales para permitir la entrada en el mercado y asegurar una competencia leal. 2) La segunda medida consiste en mejorar la separación contable, evitar que fondos públicos dedicados a actividades no rentables se desvíen para financiar actividades comerciales, y evitar así la competencia desleal; Los organismos reguladores también tendrán poderes para llevar a cabo auditorías o encargar auditorías externas de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación de cuentas. 3) Finalmente, para que los organismos reguladores puedan trabajar más eficazmente, los administradores de infraestructuras deben presentar los datos sobre contabilidad de costes de manera agregada y en formato normalizado como «cuentas preceptivas».

4.15. Cooperación entre los organismos reguladores (artículo 57)

Con el fin de reforzar la cooperación transfronteriza y mejorar las condiciones de entrada, los organismos reguladores tendrán que cooperar para la adopción de decisiones sobre cuestiones de acceso o de tarificación relacionadas con los servicios internacionales. En este contexto, el procedimiento de toma de decisiones debe permitir que los organismos reguladores intercambien información a su debido tiempo.

4.16. Clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril (anexo III)

La definición del uso del equipo de alimentación eléctrica para la corriente de tracción como parte del paquete de acceso mínimo aseguraría que estos servicios estuvieran sujetos a requisitos de no discriminación. Además, la obligación de mostrar por separado los cánones por el uso del equipo de alimentación eléctrica y por la corriente de tracción dará mayor transparencia a los costes de la explotación de la red y, por tanto, será un mayor incentivo para que los administradores de infraestructuras disminuyan el coste de la oferta de infraestructura.

4.17. Contenido de la declaración sobre la red (anexo VI)

Las medidas propuestas en el anexo VI clarifican el contenido de las declaraciones sobre la red a fin de reforzar su eficacia y aumentar la transparencia dentro del mercado ferroviario. Las nuevas disposiciones estipulan, en particular, que los administradores de infraestructuras deben publicar 1) un modelo de formulario de solicitudes de capacidad, 2) información detallada sobre los procedimientos de adjudicación de franjas internacionales, 3) información sobre solicitudes de licencias ferroviarias y de certificados de seguridad ferroviaria, 4) información sobre los procedimientos de resolución de conflictos y de recurso relacionados con el acceso al mercado y 5) información sobre el acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con el ferrocarril (además de la información sobre tarifas requerida actualmente).

4.18. Acuerdos contractuales (anexo VII)

El nuevo anexo VII aclara el contenido y el funcionamiento de los acuerdos contractuales previstos en el artículo 30 a fin de estimular la introducción de estrategias a largo plazo para el desarrollo de los ferrocarriles.

4.19. Requisitos sobre costes y cánones de infraestructura (anexo VIII)

Con el fin de contribuir a una financiación solvente y sostenible de los sistemas ferroviarios, el nuevo anexo VIII clarifica algunas disposiciones del artículo 31. Así se detallan 1) los

costes que no deben incluirse en el cálculo de los costes directos del paquete de acceso mínimo y los servicios de acceso por vía férrea (definidos en el anexo III, apartados 1 y 2), y los criterios para determinar segmentos de mercado en los que los servicios podrían pagar recargos, 2) los requisitos para la diferenciación de cánones de acceso por vía férrea basados en las características de emisión de ruido, 3) la manera en que los administradores de infraestructura definirán segmentos de mercado para evaluar la posibilidad de imponer recargos, y 4) las principales características y los principios generales de los sistemas de incentivos.

4.20. Cuentas preceptivas (anexo X)

El nuevo anexo X detalla el formato normalizado común para la presentación de las cuentas preceptivas. Esta medida aseguraría que los organismos reguladores estén en condiciones de analizar detalladamente la información presentada por los administradores de infraestructuras y de facilitar sus actividades de supervisión.

↓ 2004/49/CE Art. 30.1
(adaptado)

2010/0253 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

⊗ por la que se establece un espacio ferroviario europeo único ⊗

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

↓ 2001/14/CE (adaptado)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⊗ Europea ⊗,

⊗ Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales, ⊗

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⊗ Europeo ⊗⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el ⊗ procedimiento legislativo ordinario ⊗,

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

(1) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁹, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias¹⁰ 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, aplicación de cánones por su utilización¹¹ han sido sustancialmente modificadas en 2004 y 2007. Dado que se requieren nuevas modificaciones y habida cuenta de la vinculación entre estas disposiciones legales, estas Directivas deben refundirse y fusionarse en un acto único en aras de una mayor claridad.

⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

⁹ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

¹⁰ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

¹¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

↓ 91/440/CEE considerando 1
(adaptado)

- (2) El aumento de la integración del sector de la Unión del transporte es un elemento esencial de la realización del mercado interior, y los ferrocarriles son vitales para que el sector del transporte de la Unión avance hacia la consecución de una movilidad sostenible.
-

↓ 91/440/CEE considerando 2

- (3) Debe mejorarse la eficiencia del sistema ferroviario a fin de integrarlo en un mercado competitivo, teniendo en cuenta, a la vez, las características especiales de los ferrocarriles.
-

↓ 95/18/CE considerando 5
(adaptado)

- (4) Los servicios regionales, urbanos y suburbanos, así como las operaciones de transporte mediante servicios de lanzadera a través del túnel del Canal de la Mancha deben excluirse del ámbito de aplicación de la presente Directiva.
-

↓ 91/440/CEE considerando 3
(adaptado)

- (5) A fin de lograr que el transporte ferroviario sea eficiente y competitivo con otros modos de transporte, los Estados miembros deben asegurar que las empresas ferroviarias tienen un régimen de empresa independiente que actúa con criterios comerciales y se adapta a las necesidades del mercado.
-

↓ 91/440/CEE considerando 4
(adaptado)

- (6) A fin de asegurar el desarrollo futuro y la explotación eficiente del sistema ferroviario debe hacerse una distinción entre la prestación de servicios de transporte y la explotación de la infraestructura. En tales condiciones, es preciso que, en todos los casos, la administración de cada una de dichas actividades se lleve a cabo por separado y con contabilidades aparte.
-

↓ 95/18/CE considerando 2

- (7) El principio de la libertad de prestación de servicios debe aplicarse al sector ferroviario teniendo en cuenta sus características específicas.
-

↓ 91/440/CEE considerando 5
(adaptado)

- (8) A fin de dar un impulso a la competencia en la gestión de los servicios ferroviarios en cuanto la mejora del confort y los servicios que se prestan a los usuarios, los Estados

miembros ☒ deben ☒ seguir siendo responsables en general del desarrollo de la infraestructura ferroviaria apropiada.

↓ 91/440/CEE considerando 6
(adaptado)

- (9) A falta de normas comunes sobre la distribución de los costes de infraestructura, los Estados miembros, previa consulta a los administradores de la infraestructura, deben definir las normas aplicables al pago de los cánones correspondientes a la utilización de la infraestructura ferroviaria, por parte de las empresas de transporte ferroviario. ☒ Dichas normas no deben discriminar ☒ entre empresas ferroviarias.
-

↓ 91/440/CEE considerando 7
(adaptado)
→₁ Corrigendum,
DO L 305, 6.11.1991, p. 22

- (10) Los Estados miembros deben velar por que ☒ los administradores de la infraestructura ☒ y las empresas ferroviarias →₁ públicas existentes ← cuenten con una estructura financiera sana ☒ que tenga debidamente en cuenta las normas de la Unión sobre ayudas estatales ☒.
-

↓ 2001/14/CE considerando 8

- (11) Para que el sector del transporte de mercancías, en particular el internacional, sea eficaz, son necesarias medidas de apertura del mercado.
-

↓ 95/18/CE considerando 4
(adaptado)

- (12) Para conseguir una aplicación uniforme y no discriminatoria en toda la ☒ Unión ☒ de los derechos de acceso a la infraestructura ferroviaria, procede crear una licencia para las empresas ferroviarias.
-

↓ 2007/58/CE considerando 7
(adaptado)

- (13) Para los trayectos con paradas intermedias, ☒ debe autorizarse ☒ a los nuevos operadores en el mercado a que recojan y dejen viajeros durante el recorrido, con el fin de que estas operaciones sean económicamente viables y no colocar a los competidores potenciales en una situación desfavorable con respecto a los servicios existentes.
-

↓ 2007/58/CE considerando 8
(adaptado)

- (14) La introducción de estos nuevos servicios internacionales ☒ de viajeros ☒ de libre acceso con estas paradas no debe utilizarse para ☒ abrir ☒ los servicios interiores de transporte de viajeros, sino que se debe concentrar exclusivamente en paradas

auxiliares para los trayectos internacionales. El objetivo principal de los nuevos servicios debería ser el transporte de pasajeros que viajen en un trayecto internacional. Para evaluar ~~determinar~~ si este es el objetivo principal del servicio, se deben tener en cuenta criterios tales como el porcentaje del volumen de negocios, y del volumen, procedente del transporte de viajeros del tráfico nacional o internacional, y la distancia cubierta por el servicio. El análisis del objetivo principal del servicio lo ~~Esta tarea la~~ debe realizar el respectivo organismo regulador nacional, a petición de una parte interesada.

↓ 2007/58/CE considerando 9
(adaptado)

- (15) El Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera¹², establece la posibilidad de que los Estados miembros y los entes locales adjudiquen contratos de servicio público que pueden implicar derechos exclusivos para la explotación de algunos servicios. Por consiguiente, es necesario garantizar la coherencia entre las disposiciones de dicho Reglamento y el principio de la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros.
-

↓ 2007/58/CE considerando 10
(adaptado)

- (16) Abrir a la competencia los servicios internacionales de transporte de viajeros puede tener repercusiones en la organización y la financiación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros prestados en el marco de un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben tener la opción de limitar el derecho de acceso al mercado cuando dicho derecho pueda comprometer el equilibrio económico de esos contratos de servicio público y cuando el organismo regulador competente contemplado en el artículo 55 de la presente Directiva dé su aprobación basándose en un análisis económico objetivo, a petición de las autoridades competentes que adjudicaron el contrato de servicio público.
-

↓ 2007/58/CE considerando 12
(adaptado)

- (17) La evaluación para determinar si el equilibrio económico del contrato de servicio público puede verse comprometido ha de tener en cuenta unos criterios predefinidos tales como el impacto en la rentabilidad de cualquiera de los servicios incluidos en un contrato de servicio público, incluidas las repercusiones en el coste neto que resulten para la autoridad pública competente que adjudicó el contrato, la demanda de los viajeros, las tarifas, las modalidades de venta de billetes, la situación y cantidad de paradas a ambos lados de la frontera y los horarios y frecuencias del nuevo servicio propuesto. Con arreglo a dicha evaluación y a la decisión del organismo regulador, los Estados miembros pueden autorizar, modificar o denegar el derecho de acceso al servicio internacional de transporte de viajeros de que se trate, e incluso

¹² DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

aplicar cánones al operador de un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, conforme al análisis económico y de acuerdo con el Derecho de la Unión y los principios de igualdad y no discriminación.

↓ 2007/58/CE considerando 13
(adaptado)

- (18) Para contribuir a la explotación de los servicios de transporte de viajeros por líneas con obligación de servicio público, los Estados miembros deben poder permitir que las autoridades competentes para estos servicios, perciban cánones por los servicios de transporte de viajeros que sean de la competencia de estas. Estos cánones deben contribuir a financiar las obligaciones de servicio público establecidas por los contratos de servicio público.
-

↓ 2007/58/CE considerando 14

- (19) El organismo regulador debe funcionar de tal modo que se evite todo conflicto de intereses y toda posible intervención en el proceso de adjudicación del contrato de servicio público de que se trate. La competencia del organismo regulador debe ampliarse para permitir la evaluación de la finalidad de un servicio internacional y, en su caso, el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor.
-

↓ 2007/58/CE considerando 16
(adaptado)

- (20) A fin de invertir en servicios que utilicen infraestructuras especializadas — por ejemplo, los enlaces en la red de alta velocidad —, los solicitantes necesitan seguridad jurídica la importancia y el volumen de las inversiones a largo plazo.
-

↓ 2007/58/CE considerando 17

- (21) Los organismos reguladores nacionales deben intercambiar información y, cuando así proceda en casos concretos, coordinarse en cuanto a los principios y la práctica que seguirán para evaluar si peligra el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Dichos organismos deben ir elaborando directrices gradualmente, a partir de la experiencia que vayan adquiriendo.
-

↓ nuevo

- (22) Con el fin de garantizar la libre competencia entre las empresas de ferrocarriles, es conveniente hacer una distinción entre la prestación de servicios de transporte y la explotación de instalaciones de servicio. Como consecuencia de ello, es necesario que ambas actividades sean gestionadas independientemente como entidades jurídicas diferentes. Esta independencia no tiene por qué conllevar el establecimiento de un organismo o empresa separada para cada instalación de servicio.

↓ 95/18/CE Considerando 9

- (23) Para garantizar un servicio seguro y adecuado, es preciso que las empresas ferroviarias cumplan en todo momento determinados requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional.
-

↓ 95/18/CE Considerando 10

- (24) Para proteger a los usuarios y a terceros, interesa garantizar que las empresas ferroviarias contraigan los seguros necesarios de responsabilidad civil.
-

↓ 95/18/CE Considerando 12
(adaptado)

- (25) Las empresas ferroviarias deben estar obligadas, por otra parte, a cumplir las disposiciones nacionales y de la Unión relativas a la explotación de servicios ferroviarios, impuestas de manera no discriminatoria y encaminadas a garantizar que dichas empresas estén en condiciones de ejercer sus actividades con plena seguridad y con el debido respeto a las condiciones sociales y sanitarias y los derechos de trabajadores y consumidores en determinados recorridos específicos.
-

↓ 95/18/CE Considerando 14
(adaptado)

- (26) Los procedimientos de concesión, mantenimiento y modificación de las licencias de explotación destinadas a las empresas ferroviarias deben ser transparentes y no discriminatorios.
-

↓ 2001/14/CE considerando 5
(adaptado)

- (27) Para garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria y a los servicios relacionados con el ferrocarril de todas las empresas ferroviarias, toda la información para la utilización de los derechos de acceso se publicará en una declaración sobre la red.
-

↓ 2001/14/CE considerando 6

- (28) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 7

- (29) Fomentar un uso óptimo de la infraestructura ferroviaria reducirá el coste del transporte para la sociedad.

↓ 2001/14/CE considerando 10
(adaptado)

- (30) La aplicación de sistemas de cánones adecuados a la infraestructura ferroviaria, junto con iniciativas paralelas en otras infraestructuras de transporte y operadores en competencia, deben dar como resultado un equilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte sobre una base sostenible .
-

↓ 2001/14/CE considerando 11

- (31) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 16
(adaptado)

- (32) Los sistemas de tarificación y adjudicación de la capacidad deben propiciar la competencia leal en la prestación de servicios ferroviarios.
-

↓ 2001/14/CE considerando 12

- (33) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 13

- (34) Las empresas ferroviarias deben recibir de los sistemas de adjudicación de capacidad señales claras y coherentes que las lleven a tomar decisiones racionales.
-

↓ 2001/14/CE considerando 35

- (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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 14

- (36) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 15

- (37) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 9
(adaptado)

- (38) Los Estados miembros deben tener la opción de permitir a los compradores de servicios ferroviarios que participen directamente en el procedimiento de adjudicación de capacidad.
-

↓ 2001/14/CE considerando 17

- (39) Es importante tomar en consideración tanto las necesidades empresariales de los candidatos autorizados como las del administrador de infraestructuras.
-

↓ 2001/14/CE considerando 18
(adaptado)

- (40) Es importante maximizar la flexibilidad de que disponen los administradores de infraestructuras en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura, no obstante ésta debe ser compatible con la satisfacción de las exigencias razonables del candidato.
-

↓ 2001/14/CE considerando 19

- (41) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 21

- (42) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 23
(adaptado)

- (43) Como con frecuencia la repercusión sobre la capacidad de infraestructura de distintos usuarios y tipos de usuarios es diferente, debe alcanzarse un correcto equilibrio entre las necesidades de los diferentes servicios.

↓ 2001/14/CE considerando 24

- (44) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 25

- (45) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 26
(adaptado)

- (46) Los distintos calendarios de programación de los diversos tipos de tráfico, deben garantizar que puedan atenderse las solicitudes de capacidad de infraestructura que se realicen tras haberse completado el procedimiento de programación anual de horarios.
-

↓ 2001/14/CE considerando 28

- (47) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 29
(adaptado)

- (48) Dada su posición monopolística, los administradores de infraestructuras, deben estar obligados a examinar 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 30

- (49) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 31

- (50) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 32

- (51) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 33

- (52) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 34
(adaptado)

- (53) La inversión en infraestructura ferroviaria es ☒ necesaria ☒ 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 36

- (54) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 37
⇒ nuevo

- (55) Conviene asegurar que se tienen en cuenta los costes externos en la toma de decisiones en materia de transporte y ⇒ que la tarificación de la infraestructura ferroviaria puede contribuir a la internacionalización de los costes externos de manera coherente y equilibrada en todos los modos de transporte ⇐.
-

↓ 2001/14/CE considerando 38
⇒ nuevo

- (56) Es importante garantizar que los cánones aplicados al transporte ⇒ nacional e ⇐ 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 39
(adaptado)

- (57) 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. No obstante, conviene que, en todo sistema de cánones por utilización de infraestructura

ferroviaria, el tráfico pague al menos el coste marginal que impone el uso de la red ferroviaria .

↓ 2001/14/CE considerando 40

- (58) La infraestructura ferroviaria es un monopolio natural. En consecuencia, es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz.
-

↓ 2001/14/CE considerando 41
(adaptado)

- (59) El desarrollo del transporte ferroviario debe conseguirse utilizando, entre otros, los instrumentos de la Unión disponibles, sin perjuicio de las prioridades ya fijadas.
-

↓ 2001/14/CE considerando 42
(adaptado)

- (60) Los descuentos ofrecidos a las empresas ferroviarias deben guardar relación con los ahorros de costes administrativos obtenidos, en particular de ahorros de costes de transacción . Los descuentos también podrán utilizarse para fomentar el uso eficaz de la infraestructura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 43

- (61) Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de la red.
-

↓ 2001/14/CE considerando 44

- (62) La adjudicación de capacidad lleva aparejados unos costes para el administrador de infraestructuras cuyo pago se debe exigir.
-

↓ 2001/14/CE considerando 46
(adaptado)

- (63) 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 las normas establecidas en la presente Directiva y actúe como órgano de apelación sin perjuicio de la posibilidad de recurrir por vía judicial.
-

↓ 2001/14/CE considerando 47
(adaptado)

- (64) Se requieren medidas específicas para tener en cuenta la situación específica geopolítica y geográfica de determinados Estados miembros, y la organización particular del sector ferroviario en varios Estados miembros, garantizando al mismo tiempo la integridad del mercado interior.

↓ nuevo

- (65) Debe facultarse a la Comisión para que adapte los anexos de la presente Directiva. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, deben adoptarse con arreglo al procedimiento del artículo 290 del Tratado.
-

↓ 2001/14/CE considerando 48

- (66) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas con arreglo a lo dispuesto en continúa aplicándose 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 Comisión¹³.
-

↓ 2001/13/CE Considerando 7
(adaptado)

- (67) Con arreglo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad indicados en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea , los objetivos de la presente Directiva, es decir, la promoción del desarrollo de los ferrocarriles de la Unión Europea , el establecimiento de principios generales de concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la coordinación de las medidas de los Estados miembros que rigen la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y los cánones aplicados por su uso , no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, habida cuenta de las dimensiones manifiestamente internacionales que comporta la concesión de tales licencias y la explotación de elementos significativos de las redes ferroviarias, así como la necesidad de asegurar condiciones de acceso equitativas y no discriminatorias a la infraestructura , y, por consiguiente, los objetivos pueden lograrse mejor, debido a sus implicaciones transnacionales, a nivel de la Unión . La presente Directiva no excede de lo estrictamente necesario para alcanzar estos objetivos.
-

↓ nuevo

- (68) La obligación de transponer la presente Directiva al Derecho nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyan una modificación de fondo respecto de las Directivas anteriores. La obligación de transponer las disposiciones sustantivamente inalteradas deriva de las Directivas anteriores.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 21
(adaptado)

- (69) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas y sin sentido para adaptar su legislación a las disposiciones de la presente Directiva

¹³ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

y aplicarlas. Por consiguiente, tales Estados miembros deben quedar exentos de dicha obligación.

↓ 2007/58/CE Considerando 23
(adaptado)

(70) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor»¹⁴, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Unión , sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

↓ nuevo

(71) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de los plazos establecidos en el anexo XI, parte B, para el cumplimiento de lo dispuesto en las Directivas anteriores.

↓ 2001/14/CE

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece

a) las normas aplicables a la administración de la infraestructura ferroviaria y a las actividades de transporte por ferrocarril de las empresas ferroviarias establecidas o que se establezcan en un Estado miembro , tal como se establecen en el capítulo II .

↓ 2001/13/CE Art. 1.1 (adaptado)

b) los criterios para la concesión, la renovación o la modificación, por un Estado miembro, de licencias destinadas a las empresas ferroviarias que estén establecidas o que se establezcan en la Unión, tal como se establecen en el capítulo III .

¹⁴ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- c) los principios y procedimientos aplicables para la fijación y percepción de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas , tal como se establecen en el capítulo IV .

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

↓ Corrigendum, DO L 305
de 6.11.1991, p. 22 (adaptado)

Artículo 2

Exclusiones del ámbito de aplicación

1. El capítulo II no se aplica a las em0presas de ferrocarriles que sólo explotan servicios exclusivamente urbanos, suburbanos o regionales.
-

↓ 2001/13/CE Art. 1.1 (adaptado)

2. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del capítulo III, lo siguiente :
-

↓ 2001/13/CE Art. 1.1

- a) las empresas ferroviarias que presten exclusivamente servicios ferroviarios de viajeros en infraestructuras ferroviarias locales y regionales aisladas;
- b) las empresas ferroviarias que presten exclusivamente servicios ferroviarios de viajeros urbanos o suburbanos;
-

↓ 2001/13/CE Art. 1.1 (adaptado)

- c) las empresas ferroviarias que sólo exploten servicios regionales de transporte de mercancías;
- d) las empresas que sólo exploten servicios de transporte de mercancías en infraestructuras ferroviarias de propiedad privada que existan únicamente para ser utilizadas por el propietario de la infraestructura para sus propias operaciones de mercancías.
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del capítulo IV, lo siguiente :

- a) las empresas ferroviarias que presten exclusivamente servicios ferroviarios de viajeros en infraestructuras ferroviarias locales y regionales aisladas;
- b) las empresas ferroviarias que presten exclusivamente servicios ferroviarios de viajeros urbanos o suburbanos;

- c) redes ferroviarias de servicios regionales de transporte de mercancías, utilizadas únicamente por una empresa a la que no se aplica el apartado 1 mientras otro solicitante no reclame capacidad en la red;
-

↓ 2001/14/CE

- d) las empresas que sólo realicen actividades de transporte de mercancías en infraestructuras ferroviarias de propiedad privada que existan únicamente para ser utilizadas por el propietario de la infraestructura para sus propias operaciones de mercancías;
-

↓ 2007/58/CE Art. 2.1 (adaptado)

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

↓ 2001/12/CE Art. 1.3 (adaptado)

4. La presente Directiva no se aplica a las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del Canal de la Mancha y las actividades de transporte consistentes en servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el Canal de la Mancha , con excepción del apartado 1 del artículo 6 y de los artículos 10, 11, 12 y 28.

↓ 2007/58/CE Art. 1.1 (adaptado)

5. Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación de los artículos 10, 11, 12 y 28 los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Unión y cuyo trayecto se inicia y finaliza fuera del territorio de la Unión .

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

↓ 2001/12/CE Art. 1.4. a)
(adaptado)

- 1) «empresa ferroviaria»: toda empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la presente Directiva , cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción;
- 2) «administrador de la infraestructura»: todo organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación, administración y mantenimiento de la infraestructura

ferroviaria ☒ , incluido el tráfico ☒ la gestión de sistemas ☒ de control-mando y señalización ☒ Las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas;

↓ 91/440/CEE
⇒ nuevo

- 3) «infraestructura ferroviaria»: la totalidad de los elementos contemplados en el Anexo I del Reglamento (CEE) n° 2598/70 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1970, relativo a la determinación del contenido de las diferentes partidas de los esquemas de contabilización del Anexo I del Reglamento (CEE) n° 1108/70 de 4 de junio de 1970¹⁵, ⇒ que en aras de la claridad se incluyen en el anexo I de la presente Directiva ☒, ~~excepto el último guión que a los solos efectos de la presente Directiva queda redactado en los términos siguientes: «Edificios adscritos al servicio de infraestructuras»;~~
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.4. b)

- 4) «servicio internacional de transporte de mercancías»: todo servicio de transporte en que el tren cruce al menos una frontera de un Estado miembro; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera;
-

↓ 2007/58/CE Art. 1.3

- 5) «servicio internacional de transporte de viajeros»: el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera;
-

↓ 91/440/CEE (adaptado)

- 6) «servicios urbanos y suburbanos»: aquellos servicios de transporte que respondan a las necesidades de un centro urbano o de un área urbana, ☒ junto con ☒ las necesidades de transporte entre dicho centro o dicha área y sus extrarradios;
- 7) «servicios regionales»: aquellos servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región;
-

↓ 2007/58/CE Art. 1.4 (adaptado)

- (8) «tránsito»: el paso a través del territorio ☒ de la Unión ☒ sin que haya carga o descarga de mercancías y/o sin que se recojan o dejen viajeros en dicho territorio.

¹⁵ DO L 278 de 23.12.1970, p. 1.

↓ 95/18/CE (adaptado)

- 9) «licencia»: una autorización concedida por un Estado miembro a una empresa a la que se reconoce su capacidad de prestar servicios de transporte. Dicha capacidad puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte;
- 10) «autoridad otorgante»: el organismo ☒ responsable de la concesión de las ☒ licencias ☒ en un Estado miembro ☒;
-

↓ 2001/14/CE

- 11) «adjudicación»: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructura;
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- 12) «candidato»: empresa ferroviaria y otras personas físicas o jurídicas, tales como las autoridades ☒ competentes ☒ con arreglo al Reglamento (CE) nº 1370/2007, consignatarios, cargadores y operadores de transporte combinado, ☒ que tengan un interés comercial o de servicio público en la adquisición de capacidad de infraestructura ☒;
- 13) «infraestructura congestionada»: ☒ el elemento ☒ 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;
- 14) «plan de aumento de la capacidad»: la medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, ☒ destinados a ☒ mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un ☒ elemento ☒ de infraestructura como «infraestructura congestionada»;
- 15) «coordinación»: el procedimiento mediante el cual el ☒ administrador de la infraestructura ☒ y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura;
- 16) «acuerdo marco»: el acuerdo general jurídicamente vinculante, con arreglo al derecho público o privado que especifica los derechos y obligaciones de un candidato y del administrador de infraestructuras 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;
-

↓ 2001/14/CE

- 17) «capacidad de infraestructura»: el potencial para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un determinado período;
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- 18) «red»: toda la infraestructura ferroviaria gestionada por un administrador de infraestructuras;

- 19) «declaración sobre la red»: la declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios para los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad; incluida cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar solicitudes de capacidad de infraestructura;
- 20) «franja»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos durante un período dado;

↓ 2001/14/CE

- 21) «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;

↓ 91/440/CEE (adaptado)

CAPÍTULO II

DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES DE LA UNIÓN

SECCIÓN 1

↓ 2001/12/CE Art. 1.5

INDEPENDENCIA DE LA GESTIÓN

↓ 2001/12/CE Art. 1.6 (adaptado)

Artículo 4

Independencia de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que, por lo que se refiere a la gestión, administración y control interno de los asuntos administrativos, económicos y contables, las empresas ferroviarias directa o indirectamente propiedad de los Estados miembros o controladas por estos gocen de un estatuto independiente con arreglo al cual tengan, en especial, patrimonio, presupuestos y contabilidades separados de los del Estado.
2. Respetando el marco y las normas específicas establecidas por los Estados miembros en materia de tarificación y adjudicación, el administrador de la infraestructura será responsable de su gestión, administración y control interno.

↓ 91/440/CEE (adaptado)
→₁ Corrigendum, DO L 305 de
6.11.1991, p. 22

Artículo 5

☒ Gestión de las empresas ferroviarias según principios comerciales ☒

1. Los Estados miembros ☒ permitirán ☒ a las empresas ferroviarias que adapten al mercado sus actividades y las administren bajo la responsabilidad de sus órganos de dirección, con el fin de que presten servicios eficaces y adecuados con el menor coste posible para la calidad de servicio exigido.

Las empresas ferroviarias deberán ser administradas según los principios que se aplican a las sociedades mercantiles ☒, independientemente de su régimen de propiedad ☒. La misma forma de administración también se aplicará a las obligaciones de servicio público que les imponen ☒ los Estados miembros ☒ y a los contratos de servicio público celebrados por la empresa con las autoridades nacionales competentes del Estado.

2. Las empresas ferroviarias aprobarán sus programas de actividad, incluidos los planes de inversión y de financiación. Se diseñarán dichos programas con miras a alcanzar el equilibrio financiero de las empresas y realizar ☒ otros ☒ objetivos de gestión técnica, comercial y financiera; además, →₁ deberán ☒ indicar ☒ los medios necesarios ☒ de alcanzar ☒ estos objetivos. ←

3. ☒ Teniendo en cuenta ☒ las líneas directrices de política general ☒ establecidas ☒ por cada Estado ☒ miembro ☒, y habida cuenta de los planes o contratos nacionales, que podrán ser plurianuales, incluidos los planes de inversión y financiación, las empresas ferroviarias tendrán libertad, concretamente, para:

↓ 91/440/CEE

- a) definir su organización interna, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 29 y 39;
- b) controlar la prestación y comercialización y fijar la tarificación de los servicios sin perjuicio del Reglamento (CE) n° 1370/2007;
- c) tomar las decisiones referentes al personal, los activos y las compras propias;
- d) desarrollar su cuota de mercado, crear nuevas tecnologías y nuevos servicios y adoptar cualquier técnica innovadora de gestión;

↓ 91/440/CEE

- e) impulsar nuevas actividades en ámbitos relacionados con la actividad ferroviaria.

↓ nuevo

4. Si el Estado miembro posee o controla directa o indirectamente la empresa ferroviaria, sus derechos de control relacionados con la gestión no excederán de los derechos de control relacionados con la gestión que la legislación nacional concede a los accionistas de las sociedades anónimas. Las líneas directrices de política general, mencionadas en el apartado 3,

que pueda establecer el Estado para las empresas en relación con el ejercicio del control por los accionistas sólo serán de carácter general y no condicionarán decisiones comerciales concretas de la dirección.

↓ 91/440/CEE (adaptado)
⇒ nuevo

SECCIÓN 2

SEPARACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y DE LOS DIFERENTES TIPOS DE ACTIVIDADES DE TRANSPORTE

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

Artículo 6

Separación contable

1. Los Estados miembros garantizarán que se lleven y se publiquen por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos, por una parte, a la explotación de servicios de transporte de empresas ferroviarias y, por otra, a la administración de la infraestructura ferroviaria. Las ayudas estatales que se abonen con destino a una de tales áreas de actividad no se transferirán a la otra.
2. Además, los Estados miembros podrán disponer que dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura y los servicios de transporte corra a cargo de entidades distintas .

↓ 2001/12/CE Art. 1.10
(adaptado)

3. Los Estados miembros garantizarán que se lleven y publiquen las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances, por una parte, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y, por otra, en lo que respecta a las actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de mercancías . Los fondos públicos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte en régimen de servicio público deberán figurar por separado para cada contrato de servicio público en las cuentas correspondientes y no se transferirán a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio.

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)
⇒ nuevo

4. Las contabilidades de las diferentes áreas de actividad contempladas en los apartados 1 y 3 se llevarán de manera que ~~deberán reflejar esta prohibición~~ permita controlar la prohibición de transferir fondos públicos abonados de un área de actividad a otra .

Artículo 7

☒ Independencia de las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ☒

1. Los Estados miembros ☒ garantizarán ☒ que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a ☒ organismos ☒ o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

↓ nuevo

El anexo II podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

No obstante, los Estados miembros podrán asignar a empresas ferroviarias o a cualquier otro organismo la responsabilidad de ☒ contribuir al desarrollo de ☒ la infraestructura ferroviaria, ☒ por ejemplo, mediante ☒ la inversión, el mantenimiento y la financiación.

~~4. La aplicación del apartado 3 estará sujeta a la elaboración de un informe de la Comisión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 ter, que deberá presentar a más tardar el 15 de marzo de 2006."~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

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 capítulo IV, secciones 3 y 4, serán desempeñadas ☒ respectivamente ☒ por un organismo de tarificación ☒ y por un organismo de adjudicación ☒ que gocen de dicha independencia respecto a cualquier empresa ferroviaria en lo que se refiere a los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones.

↓ nuevo

3. Cuando las disposiciones del capítulo IV, secciones 2 y 3 se refieran a funciones esenciales de un administrador de infraestructuras, se entenderá que éstas se aplican al organismo de tarificación o al organismo de adjudicación dentro de sus competencias respectivas.

SECCIÓN 3

SANEAMIENTO FINANCIERO

Artículo 8

⊗ Financiación solvente del administrador de infraestructuras ⊗

1. Los Estados miembros ⊗ desarrollarán ⊗ su infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la ⊗ Unión ⊗. ⇒ A tal fin, publicarán, a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, una estrategia de desarrollo de la infraestructura ferroviaria destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad, basada en una financiación solvente y sostenible del sistema ferroviario. La estrategia cubrirá un período de al menos cinco años y será renovable. ⇐
2. Respetando lo dispuesto en los artículos ⊗ 93, 107 y 108 ⊗ del Tratado, ⊗ los Estados miembros podrán también aportar al administrador de la infraestructura ⊗ una financiación suficiente en función de los objetivos asignados, la magnitud ⊗ de la infraestructura ⊗ y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones.
3. En el marco de la política general que determine el Estado ⇒ y teniendo en cuenta la estrategia de desarrollo de la infraestructura ferroviaria contemplada en el apartado 1 ⇐, el administrador de la infraestructura deberá ⊗ adoptar ⊗ un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación. Dicho programa irá orientado a garantizar ⊗ una creación ⊗, un uso y un desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para realizar tales objetivos. ⇒ El administrador de la infraestructura se asegurará de que se consulte a los candidatos antes de que se apruebe el programa de actividad. El organismo regulador contemplado en el artículo 55 emitirá un dictamen no vinculante sobre la idoneidad del plan de actividad para la consecución de estos objetivos. ⇐

4. Los Estados miembros se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período ⇒ no superior a tres años ⇐ ~~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 ⊗, incluidos, en su caso, los pagos adelantados abonados por el Estado ⊗.

↓ 2001/14/CE

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 31 y 32, un Estado miembro podrá exigir al administrador de la infraestructura que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.

↓ 91/440/EEC

~~Artículo 78~~

~~El administrador de la infraestructura aplicará un canon de utilización de la infraestructura a su cargo que deberán pagar las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales que se sirvan de dicha infraestructura. Previa consulta a dicho administrador, los Estados miembros establecerán las modalidades de fijación de dicho canon.~~

~~El canon de utilización, que se calculará de forma que se excluya toda discriminación entre empresas ferroviarias, podrá tener en cuenta, en particular, los kilómetros recorridos, la composición del tren y todo tipo de condicionante especial debido a factores tales como la velocidad, la carga eje y el nivel o el período de uso de la infraestructura.~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)
→₁ Corrigendum, DO L 305
de 6.11.1991, p. 22
⇒ nuevo

Artículo 9

⊗ Saneamiento de la deuda transparente ⊗

1. ⇒ Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los artículos 93, 107 y 108 del Tratado ⇐ →₁ ~~las empresas ferroviarias públicas existentes~~ ←, los Estados miembros establecerán mecanismos adecuados para contribuir a reducir las deudas de las empresas ⊗ ferroviarias de propiedad estatal o controladas por el Estado ⊗ hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana, y para realizar un saneamiento de la situación financiera de las mismas.

2. ⊗ A efectos del apartado 1 ⊗ los Estados miembros ⊗ exigirán que ⊗ en la contabilidad de estas empresas se cree un servicio específico de amortización de las deudas.

Podrán transferirse al pasivo de este servicio, hasta su amortización, todos los préstamos contraídos por las empresa tanto para financiar inversiones como para cubrir los déficit de explotación que resulten de la actividad de transporte por ferrocarril o de la gestión de la infraestructura ferroviaria. Las deudas procedentes de actividades de filiales no ⊗ se tendrán ⊗ en cuenta.

↓ nuevo

3. Los apartados 1 y 2 no se aplicarán a las deudas o los intereses de estas deudas generados después del 15 de marzo de 2001 o de la fecha de adhesión a la Unión de los Estados miembros que se adhirieron a la Unión después del 15 de marzo de 2001.

↓ 2001/12/CE Art. 1.9

~~3. La ayuda concedida por los Estados miembros para cancelar las deudas contempladas en el presente artículo se concederán con arreglo a lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)

SECCIÓN 4

ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA ☒ Y LOS SERVICIOS ☒ FERROVIARIOS

↓ 2001/12/CE Art. 1.11
(adaptado)

Artículo 10

☒ Condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria ☒

~~2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso a la infraestructura de otros Estados miembros para la explotación de servicios de transporte internacional combinado de mercancías.~~

↓ 2004/51/CE Art. 1.2. a)
(adaptado)
⇒ nuevo

~~3. Cualquiera que sea su modo de funcionamiento, se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso que deseen a la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías definida en el artículo 10 bis y en el anexo I, y en todo caso, después del 1 enero 2006, a toda la red ferroviaria, para la explotación de servicios de transporte internacional de mercancías.~~

1. ~~Además, a más tardar el 1 de enero de 2007,~~ Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación de ☒ la presente Directiva ☒ acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros en condiciones equitativas, ☒ no discriminatorias y transparentes, ☒ para la explotación de los servicios de transporte internacional de mercancías. ⇒ Se incluirá aquí el acceso a los puertos por vía férrea. ⇐

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva ~~a más tardar el 1 de enero de 2010,~~ un derecho de acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. En el transcurso de un servicio internacional de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

Aquellos Estados miembros en que el transporte internacional de viajeros por tren represente más de la mitad del volumen de negocios de las empresas ferroviarias deberán conceder el acceso a sus infraestructuras de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2011.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

A petición de las autoridades competentes pertinentes o de las empresas ferroviarias interesadas, el organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 55 determinará si el principal objeto del servicio es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

↓ nuevo

La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación del presente apartado. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

Artículo 11

Limitación del derecho de acceso y el derecho de recoger y dejar viajeros

1. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso contemplado artículo 10 en las conexiones origen-destino que sean objeto de uno o más contratos de servicio público de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión vigente. Esta limitación no tendrá por efecto una restricción del derecho de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro, salvo cuando el ejercicio de ese derecho comprometa el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

2. El organismo u organismos reguladores contemplados en el artículo 55 determinarán si el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse comprometido sobre la base de un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, y previa petición de cualquiera de los siguientes :

- a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;
- b) cualquier otra autoridad competente interesada, que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
- c) el administrador de la infraestructura;
- d) la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos facilitarán al organismo u organismos reguladores información suficiente para tomar una decisión. El organismo regulador estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas según corresponda, y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

3. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones cualquiera de los siguientes podrá solicitar una revisión de la decisión :

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

- a) la autoridad o autoridades competentes pertinentes;
- b) el administrador de la infraestructura;
- c) la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público;
- d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

↓ nuevo

4. La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

5. Los Estados miembros podrán asimismo limitar el derecho a recoger y dejar viajeros en estaciones dentro de un mismo Estado miembro durante el trayecto de un servicio de transporte internacional de viajeros cuando se haya adjudicado un contrato de concesión antes del 4 de diciembre de 2007 mediante un procedimiento de licitación pública equitativo y de conformidad con los principios pertinentes del Derecho de la Unión . Esta limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o durante un máximo de 15 años, prevaleciendo el período más corto.

~~3 quinquies. Las disposiciones de la presente Directiva no obligarán a los Estados miembros a conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a que se refiere el apartado 3 bis a las empresas ferroviarias, y a las filiales que controlen directa o indirectamente, con licencia~~

~~concedida en un Estado miembro en el que no se otorguen derechos de acceso de índole similar.~~

6. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones previstas en los apartados 1, 2, 3 y 5 estén sujetas a un control jurisdiccional.

Artículo 12

Canon aplicable a las empresas ferroviarias que presten servicios de viajeros

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

1. Sin perjuicio del artículo 11, apartado 2, y siempre que satisfagan las condiciones establecidas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar a la autoridad competente para los transportes ferroviarios a percibir, de las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de viajeros, cánones por la explotación de las conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad y que se realicen entre dos estaciones del Estado miembro en cuestión.

En ese caso, las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios nacionales o internacionales de transporte de viajeros quedarán sujetas al mismo canon para la explotación de esas conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

2. Los cánones se destinarán a compensar a dicha autoridad por las obligaciones de servicio público en el marco de los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho de la Unión . Los ingresos procedentes de dichos cánones y abonados a modo de compensación no superarán el nivel necesario para cubrir la totalidad o parte de los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público correspondientes, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

3. Los cánones se establecerán de conformidad con el Derecho de la Unión , y respetarán en particular los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad, concretamente entre la media del precio de los servicios para viajeros y el nivel de los cánones. La totalidad de los cánones percibidos de conformidad con el presente apartado no deberá poner en peligro la viabilidad económica del servicio ferroviario de transporte de viajeros que soporta los cánones.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

4. Las autoridades competentes conservarán la información necesaria que permita determinar tanto el origen de los cánones como el empleo que se les ha dado. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión.

↓ 2001/12/CE Art. 1.11

~~4. Previa solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará, en casos particulares, la aplicación y control del cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo y, en el plazo de dos meses desde la recepción de la solicitud y previa consulta al Comité a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis, decidirá si la medida correspondiente~~

~~puede seguir aplicándose. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.~~

~~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.~~

↓ 2004/51/CE Art. 1.2. c)

~~6. El acceso por vía férrea y la prestación de servicios vinculados a actividades ferroviarias contempladas en los apartados 1, 2 y 3 en las terminales y puertos que sirvan o puedan servir a más de un cliente final deberán ofrecerse a todas las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria, y las solicitudes de las empresas ferroviarias sólo podrán someterse a restricciones si existen alternativas viables en condiciones de mercado.~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 13

⊗ Condiciones de acceso a los servicios ⊗

1. Las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo ⊗ establecido ⊗ en el anexo III, punto 1.

2. Los servicios del punto 2 del anexo III ⊗ serán prestados ⊗ de modo no discriminatorio ⇒ por todos los explotadores de las instalaciones de servicio ⊗ y ~~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.~~

↓ nuevo

Cuando el explotador de la instalación de servicios pertenezca a un organismo o empresa que también trabaje en al menos uno de los mercados de servicios de transporte ferroviario para el que se use la instalación y tenga en él una posición dominante, el explotador se organizará de tal manera que sea independiente de este organismo o empresa en el plano jurídico, organizativo y de toma de decisiones.

Las solicitudes de las empresas ferroviarias para tener acceso a la instalación de servicio sólo podrán rechazarse si existen alternativas viables que les permitan explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en el mismo itinerario en condiciones económicas aceptables. La carga de la prueba en cuanto a la existencia de alternativas viables recaerá en el explotador de la instalación de servicio.

Cuando el explotador de la instalación de servicio se encuentre en conflicto entre diferentes solicitudes, intentará conseguir la combinación más adecuada de todas las necesidades. Si no se dispone de ninguna alternativa viable, y no puede dar satisfacción a todas las solicitudes de capacidad correspondientes a la instalación en cuestión basándose en las necesidades demostradas, el organismo regulador contemplado en el artículo 55, por iniciativa propia o a

partir de una reclamación, tomará las medidas oportunas para asegurar que una parte de la capacidad se dedica a empresas ferroviarias distintas de las que formen parte del organismo o empresa a la que pertenezca también el explotador de la instalación. Sin embargo, el uso de instalaciones técnicas de nueva construcción, de mantenimiento o de otro tipo, desarrolladas para un nuevo tipo específico de material rodante, podrá reservarse a una empresa de ferrocarriles durante un periodo de cinco años a partir del comienzo de la explotación.

Cuando la instalación de servicio no se haya utilizado durante al menos dos años consecutivos, su propietario hará público que la explotación de la instalación se pone en alquiler o arrendamiento financiero.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. Si el administrador de infraestructuras ofrece cualesquiera servicios de los que figuran en el anexo III, punto 3, como servicios complementarios, deberá prestarlos ☒ de manera no discriminatoria ☒ a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

↓ 2001/14/CE

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

↓ nuevo

5. El anexo III podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/12/CE Art. 1.12

Artículo 10 bis

~~1. La Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías constará de los elementos siguientes:~~

~~a) las líneas ferroviarias indicadas en los mapas del anexo I;~~

~~b) líneas alternativas, en su caso, en especial en torno a la infraestructura congestionada a que se refiere la Directiva 2001/14/CE. En la medida de lo posible, se respetará la duración total de viaje cuando se ofrezcan tales líneas;~~

~~c) acceso por vía férrea a las terminales que sirvan o puedan servir a más de un cliente final y a otros lugares e instalaciones, con inclusión de tramos de enlace para la entrada y salida de ellos;~~

~~d) acceso por vía férrea hacia y desde los puertos enumerados en el anexo I, con inclusión de tramos de enlace.~~

~~2. Los tramos de enlace mencionados en las letras e) y d) del apartado 1 abarcarán en cada extremo del trayecto la mayor de las dos extensiones siguientes: 50 km o el 20 % de la extensión del trayecto por las vías férreas a que se refiere la letra a) del apartado 1.~~

~~Bélgica y Luxemburgo, por su condición de Estados miembros con una red ferroviaria relativamente reducida o concentrada, podrán limitar la longitud de las líneas de alimentación, durante el primer año siguiente al 15 de marzo de 2003 a un mínimo de 20 km y, a un mínimo de 40 km hasta el final del segundo año.~~

↓ nuevo

SECCIÓN 5

ACUERDOS TRANSFRONTERIZOS

Artículo 14

Principios generales de los acuerdos transfronterizos

1. Quedan suprimidas todas las disposiciones incluidas en acuerdos transfronterizos entre Estados miembros que discriminen entre empresas ferroviarias o que restrinjan la libertad que tienen las empresas ferroviarias para explotar servicios transfronterizos.

Estos acuerdos se notificarán a la Comisión. La Comisión examinará si estos acuerdos cumplen lo dispuesto en la presente Directiva y decidirá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 2, si los acuerdos conexos pueden continuar aplicándose. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

2. Sin perjuicio de la división de competencias entre la Unión y los Estados miembros, de conformidad con el derecho de la Unión, la negociación y ejecución de acuerdos transfronterizos entre Estados miembros y terceros países estará sometida al procedimiento de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente apartado. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
(adaptado)
⇒ nuevo

SECCIÓN 6

MISIÓN DE SEGUIMIENTO DE LA COMISIÓN

Artículo 15

⊗ **Ámbito de la supervisión del mercado** ⊗

1. ~~A más tardar el 15 de septiembre de 2001,~~ La Comisión adoptará las disposiciones necesarias para llevar a cabo un seguimiento de las condiciones técnicas y económicas y la evolución del mercado del transporte ferroviario europeo. ~~La Comisión velará por que se~~

~~asignen recursos adecuados para que pueda llevarse a cabo una observación efectiva de este sector.~~

2. En este marco, la Comisión asociará estrechamente a sus trabajos a representantes de los Estados miembros y a representantes de los sectores interesados, incluidos los usuarios, para que éstos puedan dar un mejor seguimiento al desarrollo del sector ferroviario y la evolución del mercado, evaluar las repercusiones de las medidas adoptadas y analizar el impacto de las medidas previstas por la Comisión.

3. La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por el uso de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, ~~la normativa de seguridad~~ ⇒ las inversiones en la infraestructura ferroviaria, la evolución de los precios y la calidad de los servicios de transporte ferroviario, los servicios ferroviarios regidos por contratos de servicio público, ⇐ y la concesión de licencias, así como al grado de armonización que se produzca ☒ entre los Estados miembros ☒. Garantizará una cooperación activa entre los órganos de control pertinentes de los Estados miembros.

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
⇒ nuevo

4. La Comisión informará ⇒ regularmente ⇐ al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios;

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
(adaptado)

b) las condiciones marco, ☒ incluidas las aplicables a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril ☒;

↓ 2004/51/CE Art. 1.3

c) el estado de la red ferroviaria europea;

↓ 2001/12/CE Art. 1.13

- d) la utilización de los derechos de acceso;
- e) los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces;
- f) las limitaciones de infraestructura;
- g) la necesidad de legislación.

↓ nuevo

5. A efectos de la supervisión del mercado por la Comisión, los Estados miembros facilitarán anualmente la información indicada en el anexo IV, así como todos los datos necesarios que ésta le solicite.

El anexo IV podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)
(adaptado)

⊗ CAPÍTULO III ⊗

⊗ CONCESIÓN DE LICENCIAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS ⊗

⊗ SECCIÓN 1 ⊗

⊗ ORGANISMO RESPONSABLE DE LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS ⊗

Artículo 16

⊗ Organismo responsable de la expedición de licencias ⊗

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)

Cada Estado miembro designará el organismo competente para conceder las licencias y asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de lo dispuesto en el presente capítulo.

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)
(adaptado)

El organismo designado no prestará servicios de transporte ferroviario y ⊗ será ⊗ independiente de ⊗ las empresas o entidades ⊗ que presten tales servicios.

↓ 95/18/CE (adaptado)

SECCIÓN 2

⊗ CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE UNA LICENCIA ⊗

Artículo 17

⊗ Requisitos generales ⊗

↓ 95/18/CE
⇒ nuevo

1. Cualquier empresa ferroviaria tendrá derecho a solicitar una licencia en el Estado miembro en que esté establecida, ⇒ siempre y cuando los Estados miembros o los ciudadanos de los Estados miembros posean más del 50 % del total de esta empresa ferroviarias y la controlen de manera efectiva, directa o indirectamente, mediante una o más empresas intermediarias, a menos que un acuerdo con un tercer país en el que la Unión Europea sea parte disponga otra cosa ⇐.

2. Los Estados miembros no concederán licencias ni mantendrán su validez en caso de incumplimiento de los requisitos del presente capítulo.
3. Cualquier empresa ferroviaria que cumpla los requisitos del presente capítulo estará autorizada a recibir una licencia.
4. Ninguna empresa ferroviaria estará autorizada a prestar los servicios de transporte ferroviario objeto del presente capítulo si no ha recibido la licencia correspondiente al servicio de que se trate.

↓ 95/18/CE

Sin embargo, la licencia no dará por sí misma derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria.

↓ nuevo

5. La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente artículo, incluido el uso de una plantilla común para las licencias. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artículo 18

⊗ **Condiciones para la obtención de una licencia** ⊗

↓ 95/18/CE

Las empresas ferroviarias deberán poder demostrar a las autoridades otorgantes del Estado miembro de que se trate, antes del inicio de sus actividades, que cumplen en todo momento determinados requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional así como de cobertura de su responsabilidad civil, establecidos en los artículos 19 a 22.

↓ 95/18/CE (adaptado)

A ⊗ tales efectos ⊗, los solicitantes de licencias deberán facilitar toda la información necesaria.

Artículo 19

⊗ **Requisitos de honorabilidad** ⊗

↓ 95/18/CE

Los Estados miembros fijarán las condiciones para que se cumpla el requisito de honorabilidad, para garantizar que la empresa ferroviaria solicitante o las personas encargadas de su gestión:

↓ 95/18/CE Art. 5 y 6

- a) no hayan incurrido en condena penal grave, incluidas las infracciones cometidas en el ámbito comercial;
- b) no hayan sido objeto de un procedimiento de quiebra;
- c) no hayan sido condenadas por infracciones graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes;

↓ 2001/13/CE Art. 1(5)

- d) no hayan sido condenadas por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones derivadas del Derecho Social o del Trabajo, incluidas las obligaciones derivadas de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, así como de las normas sobre derechos de aduanas si se trata de una empresa que desee realizar servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artículo 20

⊗ **Requisitos de capacidad financiera** ⊗

↓ 95/18/CE

Se cumplirán los requisitos de capacidad financiera cuando la empresa ferroviaria solicitante demuestre, con arreglo a hipótesis realistas, que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante un período de doce meses.

↓ 95/18/CE

A efectos del párrafo primero, toda solicitud de licencia estará acompañada, como mínimo, de la información indicada en el Anexo V.

↓ nuevo

El anexo V podrá modificarse cuando sea necesario a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2004/49/CE Art. 29(1)
(adaptado)

Artículo 21

⊗ **Requisitos de competencia profesional** ⊗

Se cumplirán los requisitos de competencia profesional cuando la empresa ferroviaria solicitante ⊗ pueda demostrar que tiene o tendrá ⊗ unos órganos directivos con los

conocimientos o la experiencia necesarios para ejercer un control operativo y una supervisión seguros y fiables del tipo de operaciones descrito en la licencia.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artículo 22

☒ Requisitos de responsabilidad civil ☒

↓ 95/18/CE
⇒ nuevo

⇒ Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶☒ las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas ~~o adoptar medidas equivalentes~~ para cubrir, en aplicación de las legislaciones nacionales e internacionales, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a ~~los pasajeros, el equipaje,~~ la carga, el correo y terceros.

↓ 95/18/CE (adaptado)

SECCIÓN 3

VALIDEZ DE LA LICENCIA

Artículo 23

☒ Validez espacial y temporal ☒

↓ 2001/13/CE Art.1(4) (adaptado)

1. La validez de una licencia se extenderá al conjunto del territorio de la ☒ Unión Europea ☒.

↓ 95/18/CE (adaptado)

2. La licencia conservará su validez mientras la empresa ferroviaria cumpla las obligaciones previstas en el presente capítulo. No obstante, la autoridad otorgante podrá disponer una revisión a intervalos regulares. ☒ En ese caso, la revisión se hará al menos cada cinco años. ☒

↓ 95/18/CE

3. Podrán consignarse en la propia licencia las disposiciones que regulan su suspensión o su revocación.

¹⁶ DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artículo 24

⊗ Expedición de licencias temporales, suspensión y aprobación ⊗

1. La autoridad otorgante podrá comprobar en todo momento si la empresa ferroviaria sigue cumpliendo los requisitos exigidos en las secciones 2 y 3 del presente capítulo, y en particular ⊗ los de ⊗ su artículo 18, en caso de albergar dudas fundadas al respecto.

Si comprobare que la empresa ha dejado de cumplir los requisitos, la autoridad otorgante podrá suspender o revocar la licencia.

↓ 95/18/CE

2. Cuando la autoridad otorgante de un Estado miembro compruebe que existen serias dudas sobre el cumplimiento de los requisitos definidos en el presente capítulo por una empresa ferroviaria a la que haya expedido la licencia la autoridad de otro Estado miembro, informará de ello sin demora a dicha autoridad.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, cuando la licencia sea suspendida o revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, la autoridad otorgante podrá conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. Dicha licencia temporal sólo tendrá validez durante un período máximo de seis meses a partir de la fecha de concesión.

↓ 95/18/CE Art. 11 (adaptado)

4. En caso de que la empresa ferroviaria haya interrumpido sus operaciones durante seis meses o no las haya comenzado en el plazo de los seis meses siguientes a la concesión de la licencia, la autoridad otorgante podrá decidir si dicha licencia debe ⊗ someterse de nuevo ⊗ a aprobación, o ser suspendida.

↓ 95/18/CE

Cuando se trate de iniciar las actividades, la empresa ferroviaria podrá solicitar que se establezca un plazo más largo, teniendo en cuenta el carácter específico de los servicios prestados.

5. La autoridad otorgante decidirá si la licencia debe someterse de nuevo a aprobación cuando la empresa ferroviaria sufra una modificación de su régimen jurídico, en particular en el caso de fusiones o adquisiciones. La empresa ferroviaria podrá continuar sus operaciones, a menos que la autoridad decida que compromete la seguridad. En ese caso, deberá motivar su decisión.

6. Si la empresa ferroviaria prevé una variación o ampliación sustancial de sus actividades, la licencia deberá someterse a la autoridad otorgante para que ésta la revise.

↓ 95/18/CE Art. 11

7. En caso de procedimiento de insolvencia o de todo procedimiento similar iniciado contra una empresa ferroviaria, ésta no podrá seguir conservando su licencia si la autoridad otorgante

llega al convencimiento de que no existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo razonable.

↓ 2001/13/CE Art.1. 6

8. Siempre que la autoridad otorgante haya concedido, suspendido, revocado o modificado la licencia, el Estado miembro de que se trate informará inmediatamente de ello a la Comisión. La Comisión informará a los demás Estados miembros inmediatamente.

↓ 2001/13/CE Art. 1. 7
⇒ nuevo

~~Artículo 12~~

~~1. Además de los requisitos exigidos en la presente Directiva, la empresa ferroviaria deberá respetar también las disposiciones legales y reglamentarias nacionales que sean compatibles con el Derecho comunitario y se apliquen de forma no discriminatoria, especialmente en lo que se refiere a:~~

- ~~a) los requisitos técnicos y operativos específicos de los servicios ferroviarios;~~
- ~~b) los requisitos de seguridad que se aplican al personal, al material rodante y a la organización interna de la empresa;~~
- ~~c) las disposiciones relativas a la salud, la seguridad, las condiciones sociales y los derechos de los trabajadores y de los consumidores;~~
- ~~d) los requisitos aplicables a todas las empresas del sector correspondiente ferroviario que estén destinadas a beneficiar o proteger al consumidor.~~

~~2. En cualquier momento, una empresa ferroviaria podrá someter a la Comisión la cuestión de la compatibilidad de las disposiciones del Derecho nacional con las del Derecho comunitario e igualmente la cuestión de saber si tales disposiciones se aplican de manera no discriminatoria.~~

~~Si la Comisión considera que no se han cumplido las disposiciones de la presente Directiva, emitirá un dictamen sobre la correcta interpretación de la Directiva sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 226 del Tratado.~~

~~Artículo 13~~

~~Las empresas ferroviarias deberán cumplir los acuerdos aplicables al transporte internacional ferroviario en los Estados miembros en los que ejerzan sus actividades y respetarán las disposiciones pertinentes en materia aduanera y fiscal.~~

↓ 95/18/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 25

⊗ Procedimiento para la concesión de licencias ⊗

1. ⇒ La autoridad otorgante ⇐ deberá hacer públicos los procedimientos relativos a la concesión de licencias e informará de ello a la ⇒ Agencia Europea de Ferrocarriles ⇐ .

2. La autoridad otorgante se pronunciará sobre las solicitudes de concesión en el plazo más breve posible, antes de que transcurran los tres meses siguientes a la recepción de toda la información probatoria pertinente, en particular los datos mencionados en el Anexo V. teniendo en cuenta toda la información disponible. La decisión será comunicada a la empresa ferroviaria solicitante sin demora y deberá estar motivada en caso de que sea negativa.

3. Los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad otorgante estén sometidas a un control jurisdiccional.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

CAPÍTULO IV

APLICACIÓN DE CÁNONES POR LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y ADJUDICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

SECCIÓN 1

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 26

Aprovechamiento de la capacidad de infraestructura

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

nuevo

Artículo 27

Declaración sobre la red

1. El administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas , incluido el organismo regulador mencionado en el artículo 55 , elaborará y publicará una declaración sobre la red que podrá obtenerse a un precio que no exceda del coste de su publicación. La declaración sobre la red se publicará en al menos dos lenguas oficiales de la Unión. La declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico a través del portal web de la Agencia Europea de Ferrocarriles.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

2. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y contendrá información sobre las condiciones de acceso a la misma ⇒ y a las instalaciones de servicio ⇐. En el anexo VI se incluye el contenido de la declaración sobre la red.

↓ nuevo

El anexo VI podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2004/51/CE Art. 1.2. b)
(adaptado)

☒ Artículo 28 ☒

☒ Acuerdos entre empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras ☒

Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario celebrará los acuerdos necesarios, conforme al Derecho público o privado, con los administradores de las infraestructuras ferroviarias utilizadas. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos serán no discriminatorias y transparentes, de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.

↓ 2001/14/CE

SECCIÓN 2

CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

↓ 2001/14/CE

Artículo 29

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.

↓ 2001/14/CE Art. 4

Con arreglo a la 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.

↓ nuevo

Los Estados miembros se asegurarán de que el marco y las normas de tarificación se publican en la declaración sobre la red.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

⊗ El administrador de infraestructuras determinará ⊗ el canon por el uso de infraestructuras y se encargará de su cobro.

2. ⊗ Los Estados miembros garantizarán que ⊗ los administradores de infraestructuras ⊗ cooperen a fin de aplicar sistemas de cánones eficientes ⊗ para la explotación de los servicios ferroviarios que atraviesen más de una red de infraestructura. En particular, tratarán de garantizar una competitividad óptima de ⇒ los servicios internacionales ⇐ de mercancías por ferrocarril y asegurar el uso eficiente de ⊗ las redes ferroviarias ⊗.

↓ nuevo

Los Estados miembros garantizarán que los representantes de administradores de infraestructuras cuyas decisiones sobre tarificación tengan repercusión en otras infraestructura se asocien para coordinar los cánones o para establecer cánones a nivel internacional por el uso de la infraestructura correspondiente.

↓ 2001/14/CE

3. Salvo en los casos específicos previstos en el artículo 32, apartado 2, los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de tarificación utilizado se ajuste a los mismos principios en toda la red.

↓ 2001/14/CE

4. 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.

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 30

Costes y contabilidad de la infraestructura

1. 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.
 2. Los Estados miembros velarán por que lo dispuesto en el apartado 1, se ejecute mediante un acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras que abarque un período no inferior a cinco años y que prevea la financiación estatal.
 3. 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.
-

↓ nuevo

En el anexo VII se establecen los principios y parámetros básicos de estos acuerdos, que podrán modificarse a la luz de la experiencia con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

Los Estados miembros consultarán a las partes interesadas al menos un mes antes de la firma del acuerdo y lo publicarán en el plazo de un mes a partir de su celebración.

El gestor de la infraestructura se asegurará de que su programa de actividades se ajusta a lo dispuesto en el acuerdo contractual.

El organismo regulador contemplado en el artículo 55 evaluará si los ingresos a medio y largo plazo del administrador de infraestructura son adecuados para alcanzar los objetivos de rendimiento acordados y harán las recomendaciones pertinentes, al menos un mes antes de la firma del acuerdo.

Cuando la autoridad competente tenga intención de apartarse de estas recomendaciones, deberá justificarlo ante el organismo regulador.

4. Los administradores de infraestructuras elaborarán y llevarán un inventario de los activos que gestionen, que incluirá su valoración actual, así como información detallada sobre el gasto en renovación y rehabilitación de la infraestructura.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ nuevo

5. ⇒ El administrador de la infraestructura y el explotador de las instalaciones de servicio establecerán una metodología para asignar costes, con arreglo a lo dispuesto en el anexo III, a los diferentes servicios ofrecidos y a los tipos de vehículos ferroviarios, basada en los mejores conocimientos disponibles sobre generación de costes y en los principios de tarificación

contemplados en el artículo 31. ⇐ Los Estados miembros podrán exigir autorización previa. Dicho método ☒ se actualizará ☒ de cuando en cuando para ajustarse a las mejores prácticas a escala internacional.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 31

Principios de tarificación

1. Los cánones por utilización de infraestructura ferroviaria ☒ e instalaciones de servicio ☒ se abonarán al administrador de infraestructuras ☒ y al explotador de la instalación de servicio respectivamente ☒ y se utilizarán para financiar su actividad.

2. Los Estados miembros ~~podrán exigir~~ ⇒ exigirán ⇐ al administrador de infraestructuras ☒ y al explotador de la instalación de servicio ☒ que facilite ⇒ al organismo regulador ⇐ toda la información necesaria sobre los cánones percibidos. El administrador de infraestructuras ☒ y el explotador de la instalación de servicio ☒ deberán poder ☒ demostrar ☒ , ⇒ a cualquier empresa ferroviaria ⇐ , a este respecto, que los cánones de infraestructuras ☒ y de servicio ☒ efectivamente cobrados ~~a cada operador~~, ☒ a la empresa ferroviaria ☒ , con arreglo a los artículos 30 a 37, 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 del presente artículo o de lo dispuesto en el artículo 32, 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, ☒ con arreglo a lo dispuesto en el anexo VIII, punto 1 ☒.

↓ nuevo

⇒ El anexo VIII podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60. ⇐

↓ 2001/14/CE (adaptado)

4. ☒ Los cánones de infraestructuras podrán incluir ☒ un canon que refleje la escasez de capacidad de un determinado ☒ tramo ☒ identificable de la infraestructura durante períodos de congestión.

↓ nuevo

5. Cuando la legislación de la Unión permita la tarificación del coste de los efectos sonoros del transporte de mercancías por carretera, se modificarán los cánones de infraestructura de manera que tengan en cuenta el coste de los efectos sonoros causados por la explotación del tren según lo dispuesto en el anexo VIII, punto 2.

El anexo VIII, punto 2, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60, especialmente para especificar los elementos de los cánones de infraestructura diferenciados.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Los cánones por utilización de infraestructuras podrán ser modificados de manera que tengan en cuenta el coste de otros efectos ambientales causados por la explotación del servicio ferroviario no contemplados en el anexo VIII, punto 2. Cualquier modificación de este tipo que pueda asegurar la internalización de los costes externos de los contaminantes atmosféricos emitidos debido a la explotación del servicio ferroviario deberá diferenciarse en función de la magnitud del efecto causado.

Sin embargo, una tarificación de otros costes ambientales que dé lugar al aumento de la cifra global de ingresos del administrador de infraestructuras sólo estará autorizada si lo permite la legislación de la Unión aplicable al transporte de mercancías por carretera. Si la legislación de la Unión no permite la tarificación de estos costes ambientales, en el transporte de mercancías por carretera las modificaciones no podrán tener como consecuencia ningún cambio en los ingresos del administrador de infraestructuras.

Si se hubiera introducido una la tarificación de los costes ambientales generara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.

↓ nuevo

Las autoridades competentes conservarán la información necesaria que permita determinar tanto el origen de los cánones como el empleo que se les ha dado. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión de forma regular.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

7. La prestación de los servicios previstos en el punto 2 del Anexo III no estará cubierta por el presente artículo. En cualquier caso, el canon impuesto por tales servicios no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable 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 III como complementarios y como auxiliares son prestados por un solo proveedor, el canon aplicado por tal servicio no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable calculado sobre la base de su uso real.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ nuevo

10. El explotador de la instalación de prestación de servicios ferroviarios contemplado en los puntos 2, 3, y 4 del anexo III facilitará al administrador de la infraestructura la información sobre los cánones que debe incluirse en la declaración sobre la red de conformidad con el artículo 27.

↓ 2001/14/CE

Artículo 32

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.

↓ 2001/14/CE

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

↓ nuevo

Estos segmentos del mercado se establecerán con arreglo a los criterios establecidos en el punto 3 del anexo VIII previa aprobación por el organismo regulador. Con respecto a los segmentos del mercado para los cuales no haya tráfico, no se incluirán recargos en el sistema de tarificación.

El punto 3 del anexo VIII podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

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~~ ⇒ después de 1988 ⇐ , 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 ☒ o ambos ☒ 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.

↓ nuevo

3. Los trenes equipados con el Sistema Europeo de Control de Trenes (European Train Control System (ETCS)) que circulen por líneas equipadas con sistemas nacionales de control-mando y señalización gozarán de un descuento temporal en el canon de infraestructura con arreglo a lo dispuesto en el anexo VIII, punto 5.

El anexo VIII, punto 5, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE artículo 8

4. 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.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

5. 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 ⇒ respecto a la fecha límite para la publicación de la declaración sobre la red de conformidad con el artículo 27, apartado 4 ⇐.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 33

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 ☒ 101, 102, 106 y 107 ☒ del Tratado y no obstante ☒ el principio del coste directo establecido ☒ en el artículo 31, apartado 3, de la presente Directiva.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

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. ⇨ Estos regímenes se aplicarán de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria. ⇩

Artículo 34

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptado)

4. Los Estados miembros velarán por que tal sistema sea compatible con los artículos ☒ 93, 107 y 108 ☒ del Tratado.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 35

Sistema de incentivos

1. Los sistemas de tarificación por infraestructura deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria ☒ a través de un sistema de incentivos ☒. 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.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

2. Los principios básicos del sistema de incentivos ⇒ incluidos en el punto 4 del anexo VIII ⇐ se aplicarán a toda la red.

↓ nuevo

El anexo VIII, punto 4, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 36

Cánones por reserva

Los administradores de infraestructuras podrán aplicar un canon adecuado en concepto de la capacidad que, habiéndose adjudicado , no se utilice. Dicho canon por reserva proporcionará incentivos para el uso eficiente de la capacidad. ⇒ Si hay más de un solicitante de una franja ferroviaria que deba adjudicarse dentro del calendario anual, se impondrá un canon por reserva. ⇐

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

↓ nuevo

Artículo 37

Cooperación respecto a los sistemas de cánones aplicables a más de una red

Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras cooperen a fin de poder aplicar de manera eficiente los recargos a los que contemplados en el artículo 32 y los sistemas de incentivos contemplados en el artículo 35, en el caso del tráfico que cruce más de una red. Con miras a optimizar la competitividad de los servicios internacionales de transporte, los administradores de infraestructuras establecerán procedimientos adecuados que deberán atenerse a las normas establecidas en la presente Directiva.

↓ 2001/14/CE

SECCIÓN 3

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

↓ 2001/14/CE

Artículo 38

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.

↓ 2001/14/CE

Queda prohibida toda transacción relativa a la capacidad de infraestructura; si se llevare a cabo, acarreará la exclusión de la atribución ulterior de capacidad.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE

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 42 para utilizar capacidad de la correspondiente infraestructura ferroviaria por un período superior a un período de vigencia del horario de servicio.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. 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 la legislación de los Estados miembros .

↓ 2007/58/CE Art. 2.3 (adaptado)

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 2, informará a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados. Con el fin de que puedan evaluar si la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros es transportar viajeros entre estaciones situadas en distintos

Estados miembros, ☒ y cuál es ☒ 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 en ese trayecto 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 9, apartado 3, y a cualquier empresa ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 39

Adjudicación de capacidad de infraestructura

1. Los Estados miembros podrán crear un marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura, ☒ con sujeción a la condición de independencia de gestión ☒ amparada por el artículo 4. 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 ☒ de la Unión ☒.

↓ 2001/14/CE

~~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.~~

2. Los administradores de infraestructuras ~~y los organismos de adjudicación~~ respetarán la confidencialidad comercial de la información que les sea facilitada.

Artículo 40

Cooperación en la adjudicación de capacidad de infraestructura en más de una red

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

1. ☒ Los Estados miembros garantizarán que ☒ los administradores de infraestructuras cooperen entre sí para la creación y adjudicación eficientes de capacidad de infraestructura cuando ésta abarque más de una red ⇒, incluidos los acuerdos marco mencionados en el artículo 42 ⇐. ~~Organizarán franjas internacionales, en particular, en el marco de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.~~ ☒ Los administradores de infraestructuras ☒ establecerán los procedimientos apropiados, sujetos a lo dispuesto en la presente Directiva, ⇒ y organizarán las franjas ferroviarias internacionales en consecuencia. ⇐.

⇒ Los Estados miembros garantizarán que los representantes de los administradores de infraestructuras cuyas decisiones sobre tarifación tengan repercusión en otras infraestructura se asocien a fin de ⇐ coordinar la ☒ adjudicación de toda ☒ la capacidad de infraestructura internacional pertinente, ⇒ sin perjuicio de las normas específicas de la legislación de la

Unión sobre las redes orientadas al transporte de mercancías . Podrán estar representados en dichos procedimientos los administradores de infraestructuras de terceros países .

2. La Comisión y los representantes de los organismos reguladores, que cooperen con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57 , serán informados de todas las reuniones en las que se preparen principios y prácticas comunes para la adjudicación de infraestructura y serán invitados a ellas como observadores. En el caso de sistemas de adjudicación basados en las tecnologías de la información, los organismos reguladores recibirán suficiente información de estos sistemas para que puedan ejercer la supervisión reglamentaria de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.

↓ 2001/14/CE

3. 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.

4. 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.

5. 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 48.

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

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 41

Candidatos

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas por los candidatos que respondan a lo dispuesto en la presente Directiva.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ nuevo

3. La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan criterios detallados sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del apartado 2. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 42

Acuerdos marco

1. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del Tratado, se podrá concluir un acuerdo marco entre un administrador de infraestructura y un candidato. Dicho acuerdo marco especificará 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 será tal que satisfaga 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 55 de la presente Directiva.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2007/58/CE Art. 2.4

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

6. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada, según se define en el artículo 49, 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. Sólo 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.

↓ 2007/58/CE Art. 2.4 (adaptado)

En casos excepcionales semejantes, el acuerdo marco podrá detallar las características de la capacidad que se adjudicará al candidato durante la vigencia del contrato marco. Dichas características podrán incluir la frecuencia, volumen y la calidad de las franjas ferroviarias. 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 52.

↓ 2007/58/CE Art. 2.4

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 55 será responsable de autorizar la entrada en vigor de dicho acuerdo.

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE

Artículo 43

Calendario de adjudicación

1. El administrador de infraestructuras se ajustará, para la adjudicación de capacidad, a lo previsto en el anexo IX.

↓ nuevo

El anexo IX se revisará a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE

Artículo 44

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 IV, sección 2.
 2. Las solicitudes referentes al horario de servicio normal deberán presentarse en los plazos establecidos en el anexo IX.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

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 ⇒ solicitarán ⇐ ~~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 candidatos pueden solicitarla directamente a cualquier entidad conjunta que hayan podido crear los mencionados administradores de infraestructura, ⇒ como, por ejemplo, una ventanilla única para los corredores ferroviarios ⇐.

Artículo 45

Programación

↓ 2001/14/CE

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.
-

↓ 2001/14/CE Art. 20

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 47 y 49.
-

↓ 2001/14/CE

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.

↓ nuevo

4. El administrador de infraestructuras, dentro de un plazo razonable y a su debido tiempo para el procedimiento de coordinación contemplado en el artículo 46, pondrá a disposición de los candidatos, para su revisión, de manera gratuita y por escrito la información siguiente:

- a) las franjas ferroviarias solicitadas por otros candidatos en los mismos trayectos;
 - b) las franjas ferroviarias adjudicadas a todos los demás candidatos y las solicitudes pendientes de franjas horarias de todos los demás candidatos en los mismos trayectos;
 - c) las franjas ferroviarias adjudicadas a todos los demás candidatos en los mismos trayectos que en el horario de servicio anterior;
 - d) la capacidad restante en los trayectos correspondientes;
 - e) información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.
-

↓ 2001/14/CE

5. El administrador de infraestructuras tomará las medidas oportunas para tener en cuenta las preocupaciones que se hayan manifestado.

Artículo 46

Procedimiento de coordinación

↓ 2001/14/CE

1. El administrador de infraestructuras que, en el procedimiento de programación previsto en el artículo 45, se encuentre ante solicitudes incompatibles entre sí, procurará lograr, mediante la coordinación de las solicitudes, la mejor adecuación posible entre ellas.

↓ 2001/14/CE Art. 21

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ nuevo

3. El administrador de infraestructuras procurará resolver los conflictos que surjan consultando con los candidatos interesados.

4. En la declaración sobre la red se ☒ establecerán ☒ 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 56, 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. ⇒ Este sistema se establecerá en la declaración sobre la red. ⇐ De utilizarse este procedimiento, deberá alcanzarse una decisión en el plazo máximo de diez días laborables.

Artículo 47

Infraestructura congestionada

↓ 2001/14/CE (adaptado)

1. Cuando, tras coordinar las franjas ☒ ferroviarias ☒ solicitadas y consultar con los candidatos, siga sin ser posible atender debidamente a las solicitudes de capacidad de infraestructura, el administrador de infraestructuras otorgará inmediatamente al ☒ tramo ☒ 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 50, a menos que se esté aplicando ya un plan de aumento de la capacidad conforme al artículo 51.

↓ 2001/14/CE

3. Cuando los cánones con arreglo al apartado 4 del artículo 31 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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Con objeto de garantizar unos servicios de transporte adecuados y, en particular, de responder, ☒ dentro de este marco, ☒ 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 ☒ segundo ☒.

☒ Estas medidas e indemnizaciones ☒ tendrán en cuenta también los posibles efectos en otros Estados miembros.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

6. Los procedimientos que deben seguirse y los criterios que se aplicarán en caso de infraestructura congestionada figurarán en la declaración sobre la red.

↓ 2001/14/CE

Artículo 48

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 49

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.
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

2. En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas, podrá designar una infraestructura concreta para uso de determinados tipos de tráfico. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 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.

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 50

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.

↓ 2001/14/CE

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 51

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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Sobre la base de un análisis de rentabilidad de las posibles medidas previstas, se determinarán también 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. ⇒ El organismo regulador contemplado en el artículo 55 podrá emitir dictamen sobre la idoneidad de las medidas indicadas en el plan. ⇐

3. El administrador de infraestructuras dejará de aplicar cualesquiera cánones por la correspondiente infraestructura, conforme al artículo 31, apartado 4, en los siguientes casos:

- a) si no presenta un plan de aumento de la capacidad; o
- b) si no logra hacer avanzar las medidas definidas 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 55, podrá seguir aplicando los 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; o

↓ 2001/14/CE

- b) que las opciones posibles no sean viables desde el punto de vista económico o financiero.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 52

Uso de las franjas ferroviarias

1. En la declaración sobre la red , el administrador de infraestructuras especificará las condiciones en que tendrá en cuenta el nivel previo de utilización de las franjas ferroviarias para determinar las prioridades del procedimiento de adjudicación.

2. 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.

Artículo 53

Capacidad de infraestructura para trabajos de mantenimiento ~~programado de la red~~

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura para realizar trabajos 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 trabajos de mantenimiento programado de la red sobre la actividad de los candidatos.

↓ nuevo

3. El administrador de infraestructuras informará a su debido tiempo a las partes interesadas respecto a los trabajos de mantenimiento no programados.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 54

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 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 ☒ ferroviarias ☒ 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.

SECCIÓN IV

☒ ORGANISMOS REGULADORES ☒

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ nuevo

→₁ 2007/58/CE Art. 2.5

Artículo 55

Organismo regulador

1. ☒ Cada ☒ Estado miembro creará un ⇒ único ⇐ organismo regulador ⇒ nacional para el sector ferroviario ⇐. Dicho organismo ⇒ será en el plano organizativo, funcional, jerárquico y de toma de decisiones una autoridad jurídicamente independiente de cualquier otra autoridad pública ⇐ ~~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.~~ ⇒ Asimismo, 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. →₁ 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.~~

↓ nuevo

2. Los Estados miembros podrán establecer organismos reguladores que sean competentes para varios sectores regulados, si estas autoridades reguladoras integradas cumplen los requisitos de independencia establecidos en el apartado 1.

3. El Presidente y el Consejo de Administración del organismo regulador del sector ferroviario serán nombrados para un período fijo y renovable de acuerdo con normas claras que garanticen su independencia. Serán seleccionados entre personas que no hayan ocupado un puesto o desempeñado una responsabilidad como profesionales, ni tenido un interés en las

empresas o entidades reguladas, ni mantenido una relación comercial con ellas, de manera directa o indirecta, durante los tres años anteriores a su nombramiento, ni tampoco durante su mandato. Después, no ocuparán un puesto como profesionales ni tendrán ninguna responsabilidad, interés o relación comercial con ninguna de las empresas o entidades reguladas durante un período no inferior a tres años. Tendrán plena autoridad respecto a la contratación y gestión del personal del organismo regulador.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

⊗ Artículo 56 ⊗

⊗ Funciones del organismo regulador ⊗

1. ⊗ Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, apartado 6, ⊗ 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 ⇒ o el explotador de una instalación de servicio, ⇐ en relación con:

↓ 2001/14/CE

a) la declaración sobre la red;

↓ 2001/14/CE (adaptado)

b) ⊗ los ⊗ criterios ⊗ establecidos ⊗ en la declaración sobre la red;

↓ 2001/14/CE

c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados;

↓ 2001/14/CE

d) el sistema de cánones;

↓ 2001/14/CE (adaptado)

e) ⊗ el ⊗ nivel o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles;

↓ 2004/49/CE Art. 30.2

f) las disposiciones sobre acceso de conformidad con los artículos 10, 11 y 12;

↓ nuevo

g) el acceso a los servicios y las tarifas correspondientes con arreglo al artículo 13.

2. El organismo regulador también estará facultado para supervisar la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios y revisar, por iniciativa propia, lo dispuesto en las

letras a) a g) con miras a evitar discriminaciones entre los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias o da poderes discrecionales al administrador de infraestructura que éste pueda utilizar para discriminar a los candidatos. El organismo regulador tendrá la capacidad organizativa necesaria para desempeñar sus tareas.

↓ 2001/12/CE Art. 1.11

~~7. Sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia, el organismo regulador establecido en virtud del artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, u otro órgano que disponga de igual independencia, supervisará la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, incluido el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril.~~

~~Este organismo se creará de acuerdo con las normas previstas en el apartado 1 del artículo 30 de la Directiva mencionada anteriormente. Todos los candidatos o partes interesadas, podrán presentar quejas ante este organismo si consideran haber sido tratados injustamente, haber sido objeto de una discriminación o haber sido perjudicados de alguna manera. El organismo de regulación decidirá en el plazo más breve posible, previa denuncia o, en su caso, de oficio, sobre las medidas adecuadas para eliminar los fenómenos negativos en estos mercados. Con vistas al control judicial y a la cooperación necesarios entre los organismos reguladores nacionales, se aplicarán, en este contexto, el apartado 6 del artículo 30 y el artículo 31 de la Directiva mencionada anteriormente.~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ nuevo

3. El organismo regulador velará por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto en el capítulo IV, sección 2 y no sean discriminatorios. Sólo se permitirán negociaciones 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 del presente capítulo.

4. El organismo regulador tendrá la facultad de pedir la información pertinente al administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado de un Estado miembro, información que deberá serle facilitada sin dilación. ⇒ El organismo regulador estará facultado para hacer cumplir tales solicitudes aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes. La información que debe solicitarse al organismo regulador incluirá todos los datos que éste exija en relación con su función de organismo de apelación y de supervisión de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios con arreglo al apartado 2. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines de observación estadística y de mercado. ⇐

↓ 2001/14/CE

⇒ nuevo

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. ⇒ Cuando corresponda, decidirá, por iniciativa propia, las medidas

adecuada para corregir situaciones indeseables en estos mercado, en particular en lo contemplado en el apartado 1, letras a) a g). ↩

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

Las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas, ⇒ y no estarán sujetas al control de ninguna otra instancia administrativa. El organismo regulador debe estar facultado para hacer cumplir sus decisiones aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes. ↩

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

6. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial. ⇒ El recurso podrá tener efectos suspensivos de la decisión del organismo regulador sólo cuando el tribunal que conozca del recurso determine que el efecto inmediato de esta decisión pueda provocar daños irreversibles al recurrente. ↩

↓ nuevo

7. Los Estados miembros garantizarán que los organismos reguladores publiquen la información sobre resolución de conflictos y procedimientos de recurso relacionada con las decisiones de los administradores de infraestructuras y los prestadores de los servicios enumerados en el anexo III.

8. El organismo regulador estará facultado para efectuar auditorías a los administradores de infraestructuras y, en su caso, las empresas ferroviarias o encargar auditorías externas a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación de cuentas establecidas en el artículo 6.

Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras y todas las empresas o entidades que efectúen o integren los diferentes tipos de transporte ferroviario o de gestión de infraestructuras contemplados en el artículo 6, apartados 1 y 2, presentarán las cuentas detalladas preceptivas al organismo regulador de tal manera que pueda llevar a cabo sus diferentes tareas. Estas cuentas preceptivas deberán contener al menos los elementos establecidos en el anexo X. El organismo regulador podrá también sacar conclusiones de estas cuentas respecto a cuestiones de ayudas estatales, de las que informará a las autoridades responsables de la resolución de este tipo de cuestiones.

El anexo X se revisará a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 57

Cooperación ☒ entre ☒ organismos reguladores

1. Los organismos reguladores nacionales intercambiarán información acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones ☒ y cooperarán de otras maneras ☒ a fin de coordinar sus toma de decisiones en el conjunto de ☒ la Unión ☒. ⇒ A tal fin colaborarán en un grupo de trabajo que se reunirá a intervalos regulares. ⇐ La Comisión prestará apoyo ☒ a los organismos reguladores ☒ en esta actividad.

↓ nuevo

2. Los organismos reguladores estarán facultados para cooperar estrechamente, por ejemplo, mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión del mercado y tratamiento de reclamaciones o investigaciones.

3. En el caso de reclamaciones o de investigaciones por iniciativa propia sobre cuestiones de acceso o tarifación relacionadas con una franja internacional, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, el organismo regulador correspondiente consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros por donde transcurra la franja internacional y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión.

4. Los organismos reguladores consultados con arreglo al apartado 3 aportarán toda la información que tengan derecho a solicitar a su vez en virtud de su legislación nacional. Esta información solo podrá utilizarse a efectos del tratamiento de la reclamación o investigación contemplada en el apartado 3.

5. El organismo regulador que reciba la reclamación o efectúe una investigación por iniciativa propia transmitirá la información pertinente al organismo regulador responsable, a fin de que éste pueda tomar medidas respecto a las partes de que se trate.

6. Los Estados miembros garantizarán que todos los representantes asociados de los administradores de infraestructuras contemplados en el artículo 40, apartado 1, aportan, sin demora, toda la información necesaria a efectos del tratamiento de la reclamación o investigación contemplada en el apartado 3 del presente artículo, solicitada por el organismo regulador del Estado miembro en el que esté situado el representante asociado. Este organismo regulador estará facultado para transmitir dicha información sobre la franja ferroviaria internacional en cuestión a los organismos reguladores contemplados en el apartado 3.

7. Los organismos reguladores elaborarán principios y prácticas comunes para la toma de las decisiones para las que están facultados en virtud de la presente Directiva. La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan principios y prácticas comunes. Estas medidas, destinadas a asegurar la puesta en práctica de la presente Directiva en condiciones uniformes, se adoptarán como actos de ejecución de conformidad con el artículo 63, apartado 3.

Los organismos reguladores revisarán también las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras contempladas en el artículo 40, apartado 1, por las que

se ponga en práctica lo dispuesto en la presente Directiva o facilitarán de cualquier otro modo el transporte ferroviario internacional.

↓ 91/440/CEE

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

↓ 2001/12/CE Art. 1.14

~~Artículo 11~~

~~1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier cuestión relativa a la aplicación de la presente Directiva. Se adoptarán las decisiones oportunas con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1.11

~~2. 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 11 bis, apartado 3."~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artículo 58

Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en la  Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo  ¹⁷.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

Artículo 59

Excepciones

1. ~~Durante un período de cinco años desde~~ ⇒ Hasta ⇐ el 15 de marzo de ~~2003~~ ⇒ 2013, ⇐ los ~~Estados miembros siguientes:~~

¹⁷ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

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

↓ 2001/14/CE

~~Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros;~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- a) no estarán obligados a aplicar el requisito de encomendar a una entidad independiente las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura a que se refiere el artículo 7, apartado 1, párrafo primero, en la medida en que dicho artículo obliga a los Estados miembros a establecer entidades independientes que realicen las funciones que se disponen en el artículo 7, apartado 2;
- b) no necesitan aplicar los requisitos establecidos en los artículos 27, 29(2), 38, 39, 42, 46(4), 46(6), 47, 49(3), 50 a 53, 55 y 56, 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, si lo solicita 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.

2. Cuando más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 17, 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 o 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 contemplado en el artículo 64, apartado 2.

Las excepciones contempladas en el apartado 1 no se aplicarán cuando una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda o Irlanda del Norte ~~e 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, con excepción de Irlanda para aquellas empresas ferroviarias que operen en Irlanda del Norte y del Reino Unido para aquellas empresas ferroviarias que operen en Irlanda.

En el plazo de un año a partir de la recepción, bien de la decisión contemplada en el párrafo primero del presente apartado o bien de la notificación de la solicitud oficial contemplada en el párrafo segundo del presente apartado , el Estado miembro o los Estados de que se trate (Irlanda, el Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte ~~e Grecia~~), pondrán en vigor normas legales para dar cumplimiento a los artículos contemplados en el apartado 1.

3. Toda excepción contemplada 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 contemplado en el artículo 64, apartado 2. 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.

↓ 2001/14/CE

~~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.~~

↓ nuevo

Artículo 60

Ejercicio de poderes delegados

1. Los poderes para adoptar los actos delegados contemplados en los artículos 7, apartado 1, párrafo segundo; 13, apartado 5, párrafo segundo; 15, apartado 5, párrafo segundo; 20, párrafo tercero; 27, apartado 2; 30, apartado 3, párrafo segundo; 31, apartado 5, párrafo segundo; 32, apartado 1, párrafo tercero; 32, apartado 3; 35, apartado 2; 43, apartado 1; y 56, apartado 8, párrafo tercero serán conferidos a la Comisión por un período de tiempo indeterminado.

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

3. Los poderes para adoptar actos delegados se confieren a la Comisión con supeditación a las condiciones establecidas en los artículos 61 y 62.

Artículo 61

Revocación de los poderes delegados

1. La delegación de poderes contemplada en el artículo 60, apartado 1, podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si revoca la delegación de poderes informará de ello al otro legislador y a la Comisión, a más tardar un mes antes de que se tome la decisión final, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los motivos de dicha revocación.

3. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes en ella especificada, surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior en ella especificada, y no afectará a la validez de los actos delegados ya en vigor. La decisión de revocación se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 62

Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán presentar objeciones a un acto delegado dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. A iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo este plazo se prorrogará un mes.

2. Si, a la expiración de dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han presentado objeciones al acto delegado, o si, antes de esa fecha, el Parlamento Europeo y el Consejo han informado ambos a la Comisión de que han decidido no presentar objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha establecida en sus disposiciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo presenta objeciones a un acto delegado adoptado, éste no entrará en vigor. La institución de que se trate indicará los motivos por los que presenta objeciones al acto delegado.

↓ 2001/14/CE

Artículo 63

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 contemplado en el artículo 64, apartado 2.

↓ 2004/49/CE Art. 30. 4
(adaptado)

2. A solicitud de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones de la presente Directiva , y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 2, 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.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Sin perjuicio del artículo 258 del Tratado, todo Estado miembro podrá transmitir al Consejo la decisión de la Comisión dentro de un plazo de un mes a partir de la fecha de la decisión . El Consejo podrá tomar, por mayoría cualificada, y en circunstancias excepcionales, una decisión diferente dentro de un plazo de un mes a partir de la fecha de la presentación al Consejo.

↓ 2007/58/CE Art. 2. 6 (adaptado)

3. Las medidas destinadas a asegurar la aplicación de la Directiva en condiciones uniformes serán adoptadas por la Comisión como actos de ejecución con arreglo al procedimiento ~~con control~~ contemplado en el artículo 64, apartado 3.

↓ 2001/14/CE

Artículo 64

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.

↓ 2007/58/CE Art. 2. 7

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

↓ 2001/14/CE

Artículo 65

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.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1. 9

~~8. A más tardar el 1 de enero de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.~~

~~Dicho informe tratará los siguientes aspectos:~~

~~— la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, especialmente su impacto en los Estados miembros a que se refiere el artículo 3 bis, párrafo segundo, y el funcionamiento efectivo de los distintos organismos interesados,~~

~~— el desarrollo del mercado y, en particular, las tendencias del tráfico internacional, las actividades y la participación en el mercado de todos los agentes, incluidos los nuevos operadores.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1. 10

A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación del capítulo II.

↓ 2007/58/CE Art. 1.10
(adaptado)

Este informe evaluará asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado ferroviario. En su informe, la Comisión analizará también los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión tendrá en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007, y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión propondrá, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y evaluará el impacto de dichas medidas.

Artículo 66

⊠ Transposición ⊠

↓ nuevo

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos [...] y los anexos [...] a más tardar el [...]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

↓ 2007/58/CE Art. 2.8

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.

↓ nuevo

Artículo 67

Derogación

Quedan derogadas las Directivas 91/440/CE, 95/18/CE y 2001/14/CE del Consejo, modificadas por las Directivas que figuran en la parte A del anexo XI, con efectos a partir del [...], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho nacional de las Directivas establecidas en la parte B del anexo XI.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo XII.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artículo 68

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. La presente Directiva entrará en vigor ☒ el vigésimo día siguiente al de ☒ su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

↓ nuevo

Los artículos [...] y los anexos [...] se aplicarán a partir de [...]

↓ 2001/14/CE

Artículo 69

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

↓ 2001/12/CE anexo I

ANEXO I
PUERTOS

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/CE Art. 1 y anexo B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y anexo
II, p. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/CE anexo I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y anexo
II, p. 456

~~EESTI~~

~~Muuga sadam~~

~~Pajassaare sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/CE anexo I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerías~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y
anexo II, p. 456

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/CE anexo I

LUXEMBOURG

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y
anexo II, p. 456

MAGYARORSZÁG

MALTA

↓ 2001/12/CE anexo I

NEDERLAND

~~Amsterdam Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

ÖSTERREICH

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y
anexo II, p. 456

POLSKA

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/CE anexo I

PORTUGAL

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

Sines

↓ 2006/103/CE Art. 1 y anexo B

ROMÂNIA

Constanța

Mangalia

Midia

Tulcea

Galati

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Acta de Adhesión
(DO L 2003/236) Art. 20 y
anexo II, p. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/CE anexo I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

~~Pori~~

~~Rauma~~

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~**SVERIGE**~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

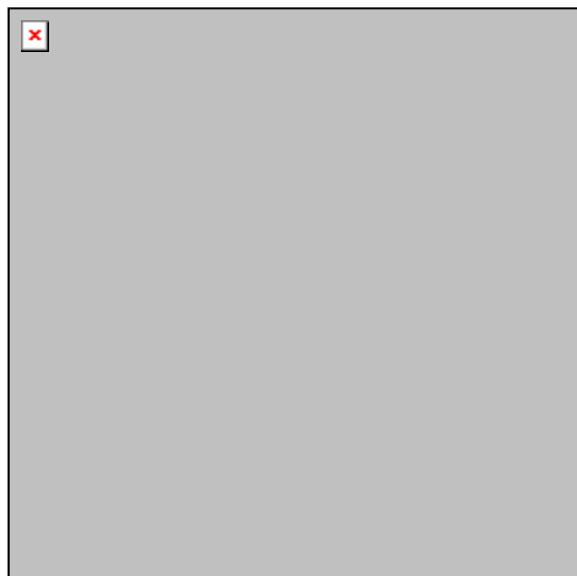
~~Stockholm~~

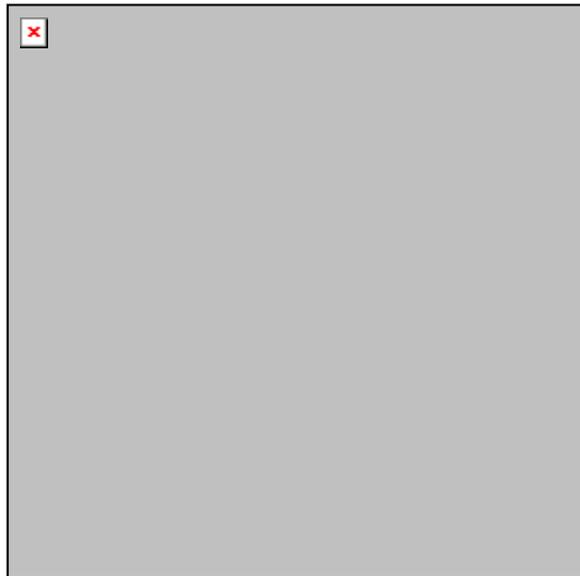
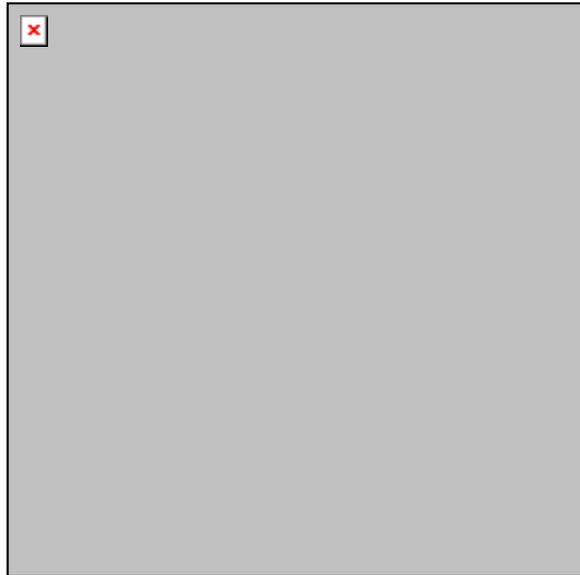
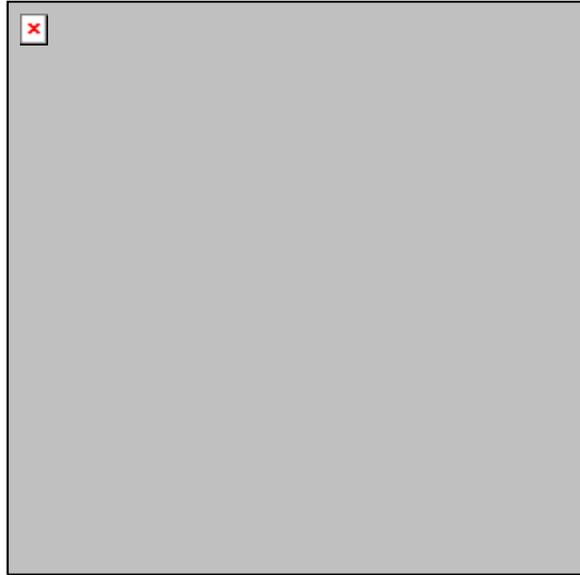
~~Trelleborg-Ystad~~

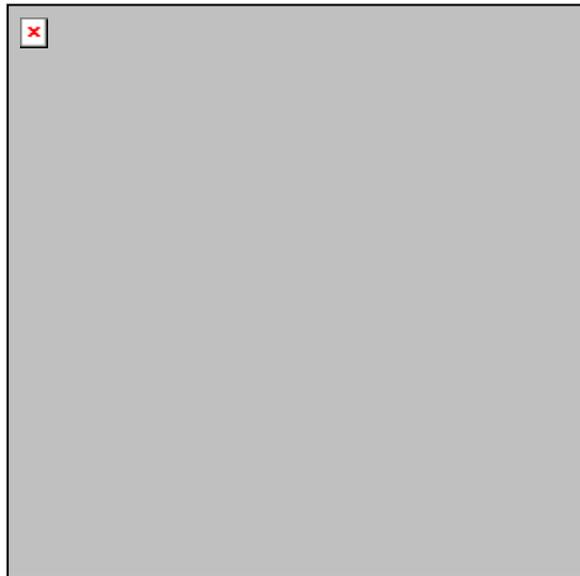
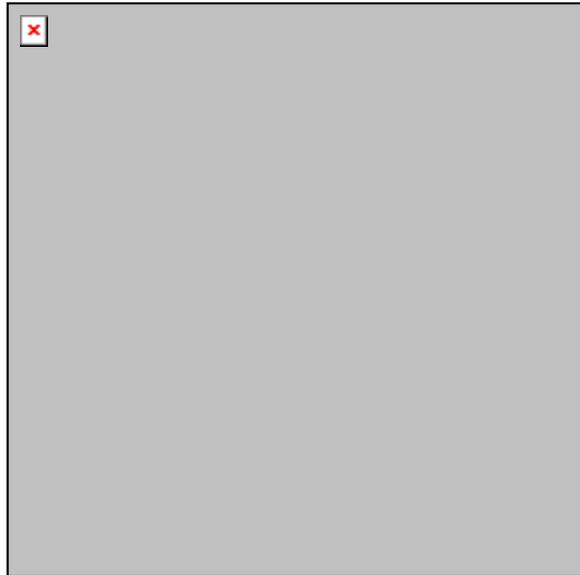
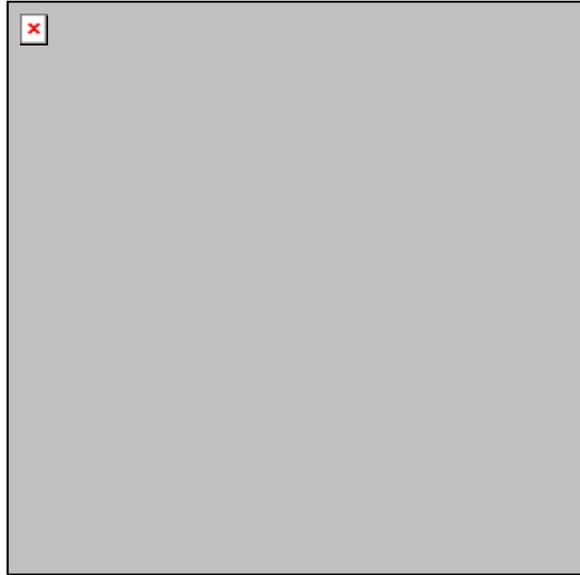
~~Umeå~~

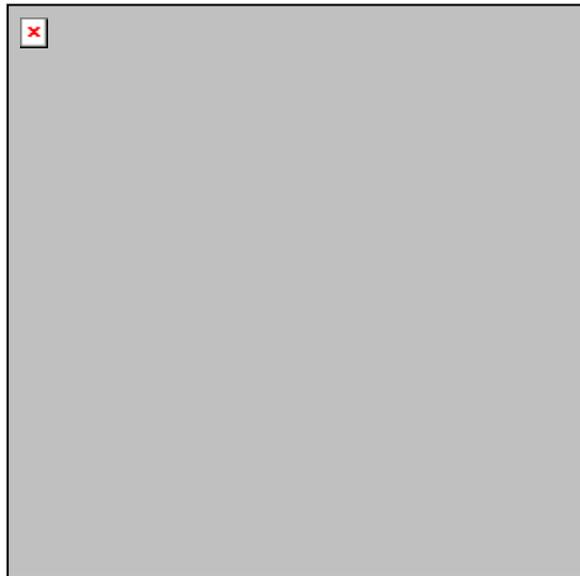
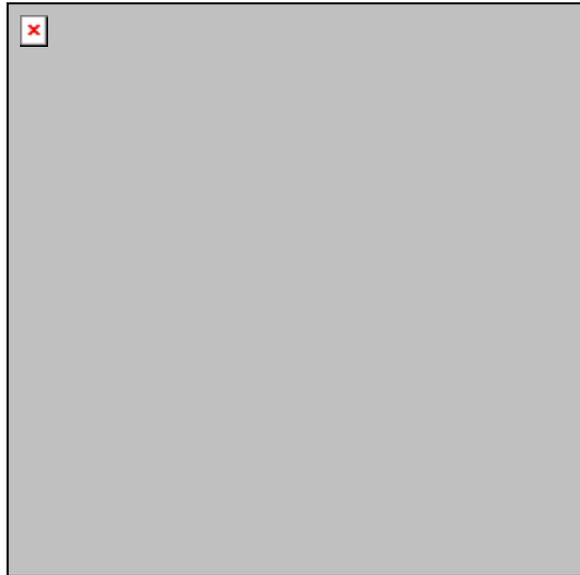
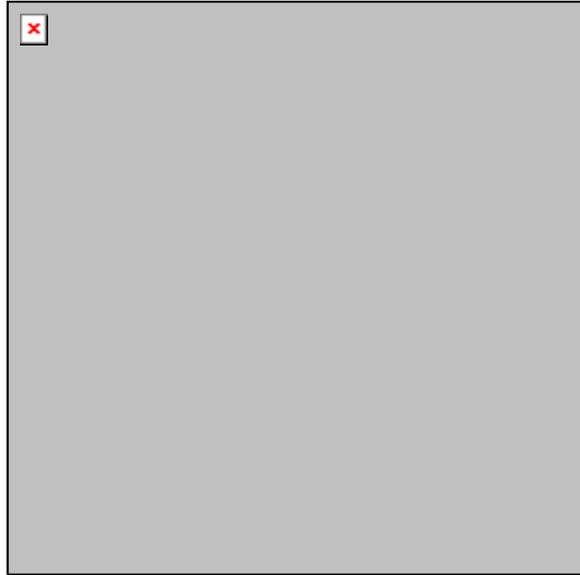
~~**UNITED KINGDOM**~~

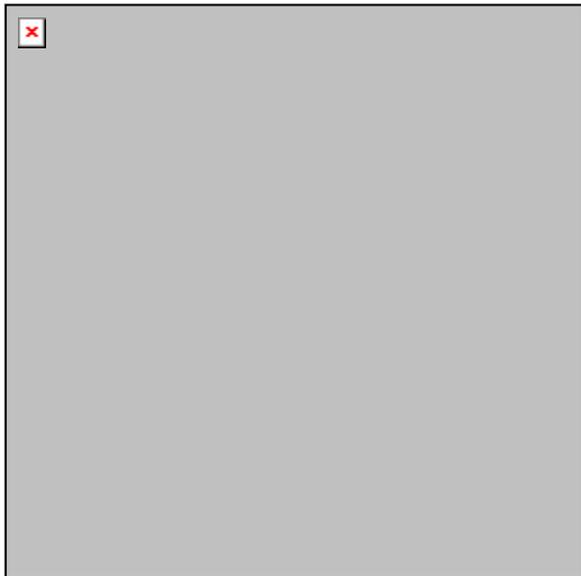
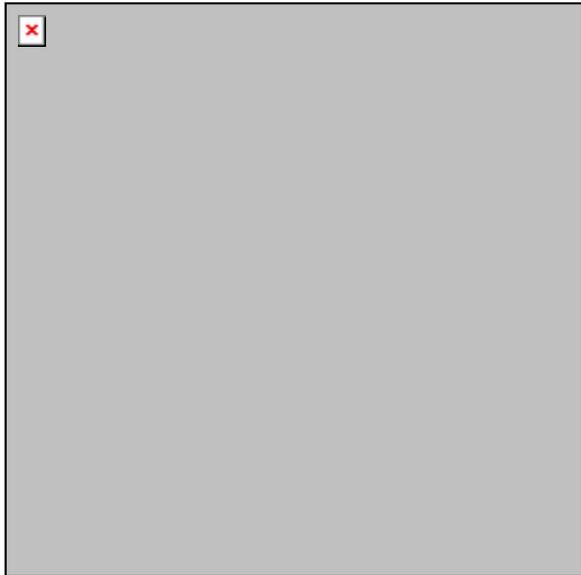
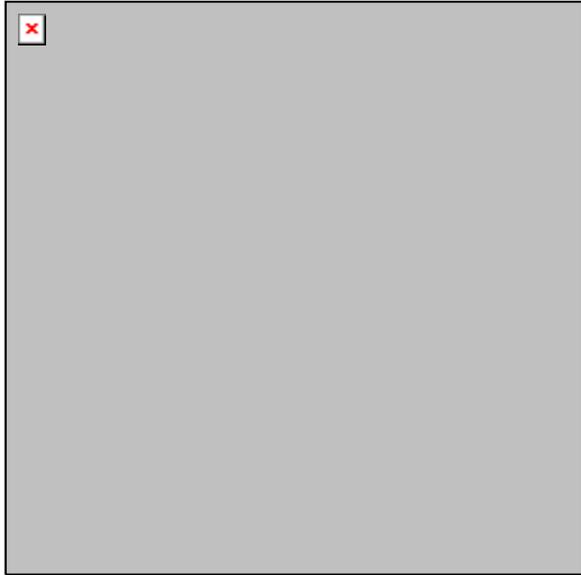
~~All rail-connected ports~~

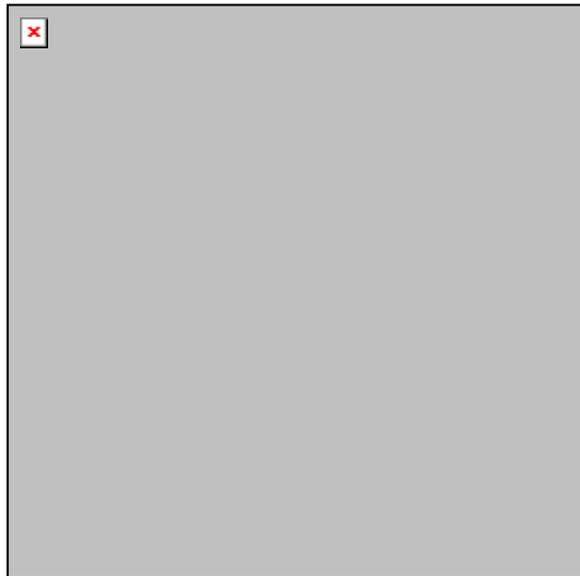
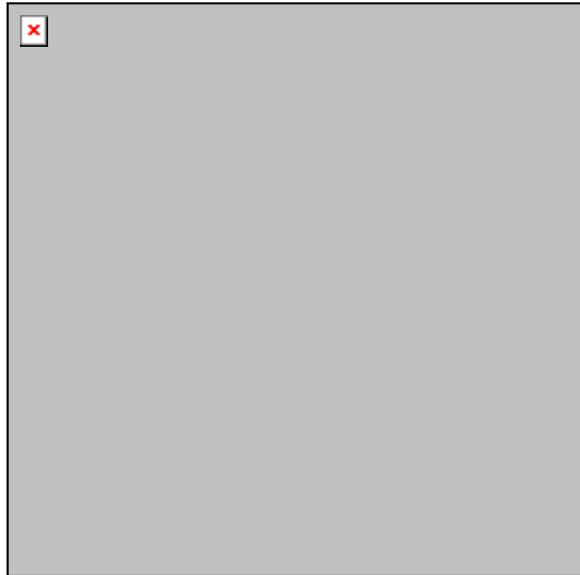
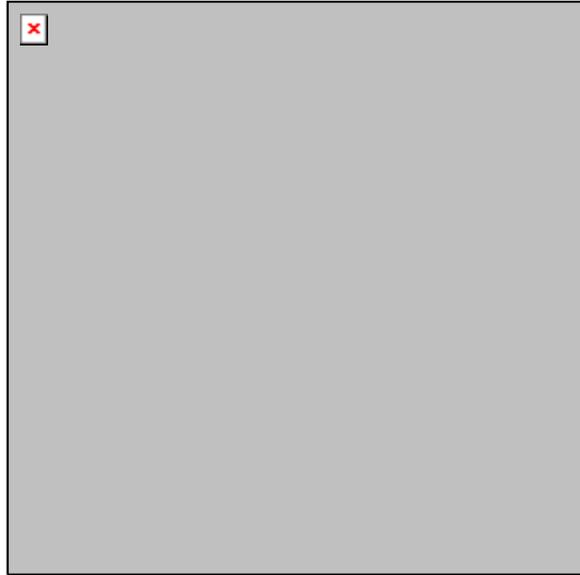


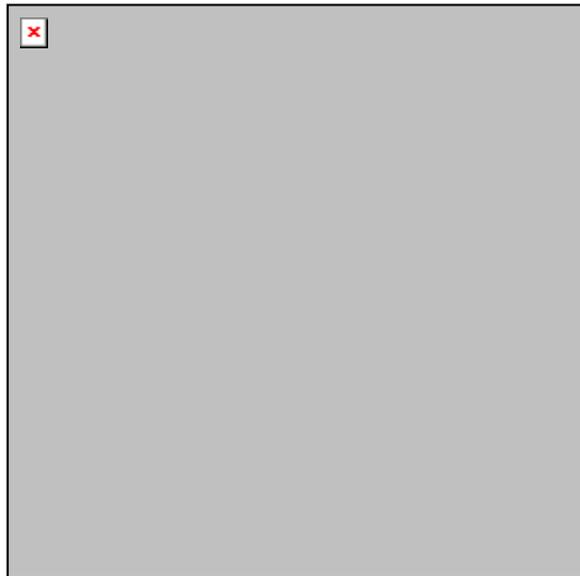
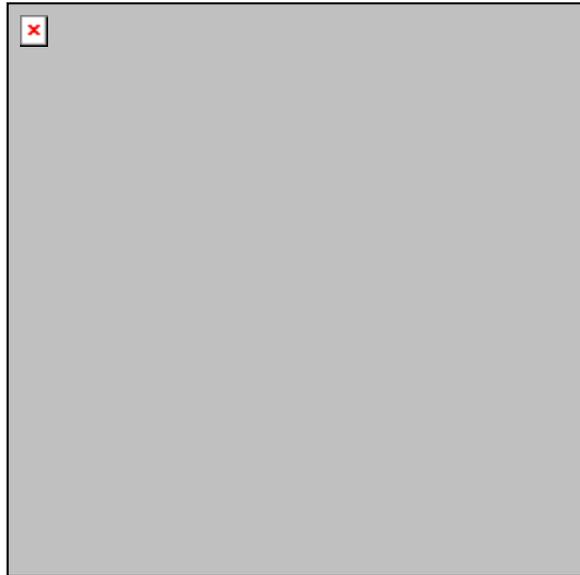
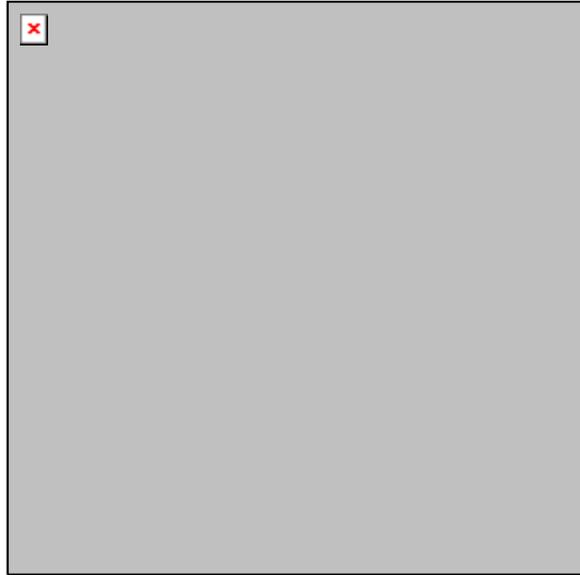


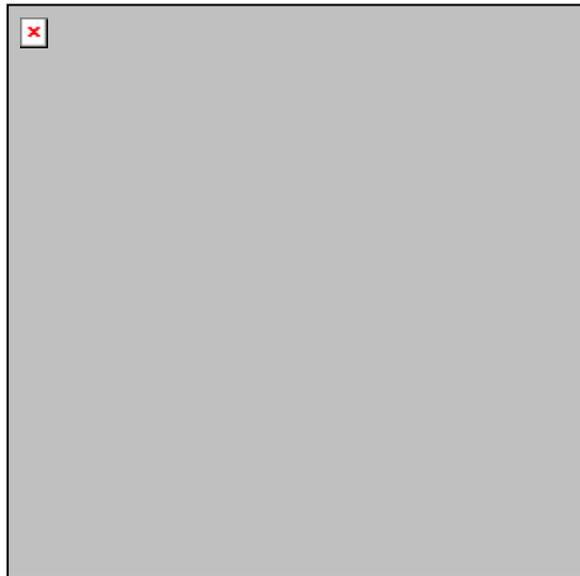
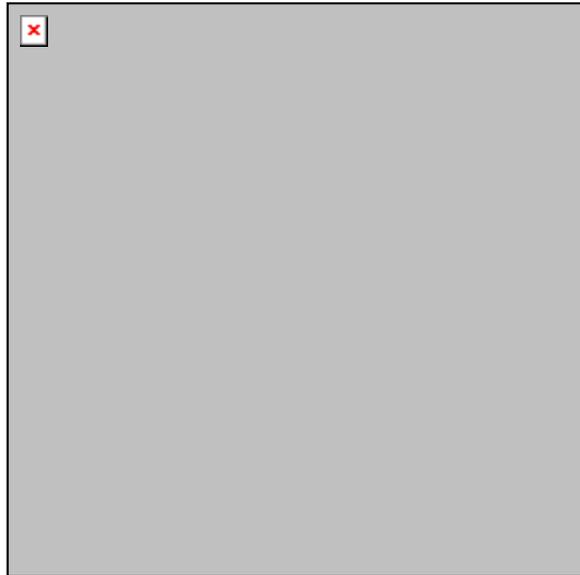
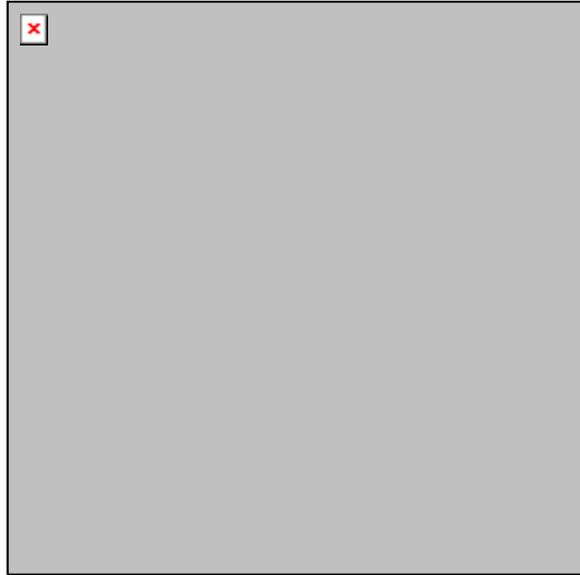


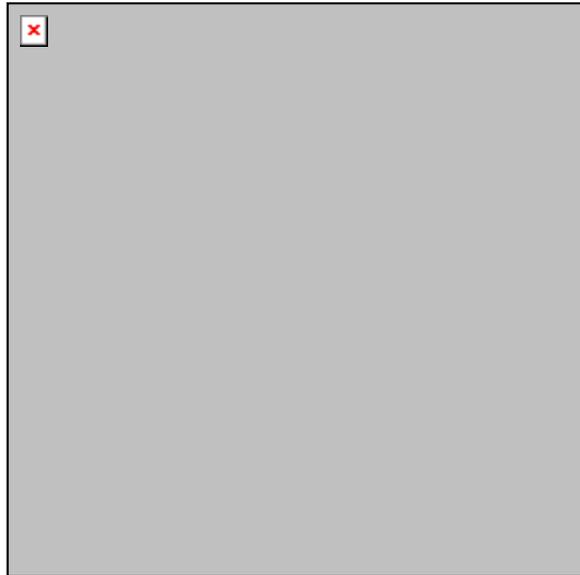
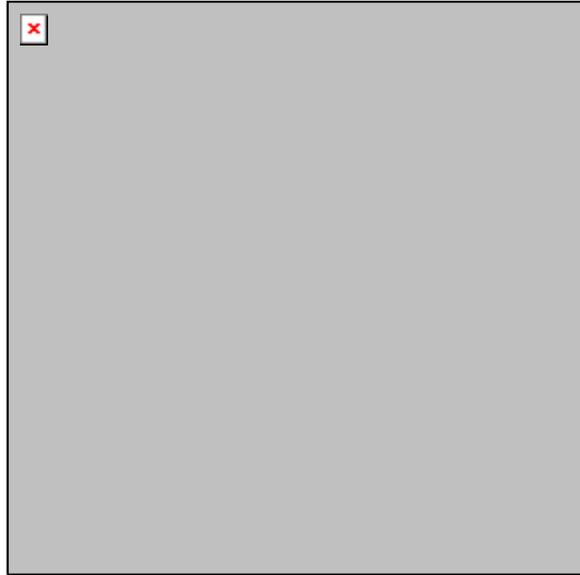












ANEXO I

Lista de los elementos de la infraestructura ferroviaria

La infraestructura ferroviaria se compone de los elementos siguientes, siempre que formen parte de las vías principales y de las vías de servicio, con excepción de las que están situadas en el interior de los talleres de reparación del material o de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares:

- terrenos;
- obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; andenes de viajeros y de mercancías; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves;
- obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.;
- pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera;
- superestructuras , especialmente : carriles, carriles con garganta y contra-raíles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción);
- calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera;
- instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía;
- instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación;
- instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes;
- edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

ANEXO II

⊗ Funciones esenciales del administrador de infraestructuras ⊗

⊗ (contempladas en el artículo 7) ⊗

↓ 2001/12/CE Art. 1.7

Lista de las funciones fundamentales a que se refiere el artículo 7:

~~– preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales;~~

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

⇒ nuevo

- toma de decisiones ⊗ sobre ⊗ la adjudicación de franjas ⊗ ferroviarias ⊗ , incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos;
 - toma de decisiones ⊗ sobre ⊗ la percepción de cánones por uso de infraestructura, ⇒ incluida la determinación y la percepción de los cánones. ⇐
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.7

~~– supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios;~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

ANEXO III

Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias

⊗ (contemplados en el artículo 13) ⊗

↓ 2001/14/CE

1. El paquete de acceso mínimo comprenderá:

↓ 2001/14/CE (adaptado)

a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ⊗ ferroviaria ⊗;

↓ 2001/14/CE

- 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;

↓ nuevo

e) utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles;

f) instalaciones de aprovisionamiento de combustible, cuando estén disponibles;

↓ 2001/14/CE

g) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuevo

2. ⇒ También se dará acceso ⇐ a las instalaciones de servicio, y al suministro de servicios ⇒ en las siguientes instalaciones ⇐ ~~comprenderá~~:

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ nuevo

~~a) utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción, cuando esté disponible;~~

~~b) las instalaciones de aprovisionamiento de combustible;~~

- a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, ⇒ incluidas la información sobre viajes y la venta de billetes ⇐;
 - b) las terminales de carga;
 - c) las estaciones de clasificación;
 - d) las instalaciones de formación de trenes;
 - e) las vías de apartado;
 - f) las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
-

↓ nuevo

- g) Instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias;
 - h) instalaciones de socorro, incluido el remolcado.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:

- a) corriente de tracción, ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso del equipo de alimentación eléctrica ⇐ ;
- b) precalentamiento de trenes de viajeros;
- c) suministro de combustible ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las instalaciones de aprovisionamiento 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 las redes de telecomunicación;
 - b) suministro de información complementaria;
 - c) inspección técnica del material rodante.
-

↓ nuevo

ANEXO IV

Información para la supervisión del mercado ferroviario

(contemplada en el artículo 15)

1. Evolución de las prestaciones del transporte ferroviario y compensación por las obligaciones de servicio público (OSP)

	2007	Variación en % respecto al año anterior	2008	Variación en % respecto al año anterior
Carga total (en tkm)				
Internacional				
Tránsito				
Nacional				
Total viajeros (en pkm)				
Internacional				
Tránsito				
Nacional				
de los cuales, bajo OSP:				
Compensaciones abonadas por OSP (en euros)				

2. Participación de las empresas ferroviarias en el transporte total a finales de 2008 (lista de empresas ferroviarias con cuotas de mercado en tkm/pkm \geq 1%.):

Empresas ferroviarias (MERCANCÍAS)	Cuota de mercado (% de tkm)	Cuota de mercado de las empresas nuevas en el mercado

Empresas ferroviarias (VIAJEROS)	Cuota de mercado (% de pkm)	Cuota de mercado de las empresas nuevas en el mercado

3. Organismos reguladores

	Último año	Año anterior
Cantidad de personal que se ocupa de cuestiones de regulación del acceso al mercado ferroviario:		
Número de reclamaciones tratadas:		
Número de investigaciones de oficio tratadas:		
Número de decisiones tomadas sobre las reclamaciones:		
- en investigaciones de oficio:		

4. Legislación nacional y actos reguladores aplicables al transporte ferroviario promulgados el año pasado.

5. Cambios importantes en cuanto a la reestructuración de la empresa ferroviaria histórica y la adopción/aplicación de estrategias nacionales de transporte durante el año pasado.

6. Iniciativas/medidas de formación importantes en el sector del transporte ferroviario tomadas en el país el año pasado.

7. Empleo en las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras a finales del año pasado.

Total de personal de las empresas ferroviarias	
- de los cuales, maquinistas	
- otro personal móvil con trabajo transfronterizo	
Total de personal de los administradores de infraestructuras	
Otro personal, incluido el de las empresas de servicios relacionadas con el ferrocarril (por ejemplo, talleres de mantenimiento, empresas explotadoras de terminales, formación, arrendamiento de maquinistas, abastecimiento de energía,...)	

8. Contratos plurianuales de gestión de infraestructura (CPGI) en vigor el año pasado:

Administrador de la infraestructuras	Longitud de la red cubierta por el contrato	Período de vigencia del contrato que se inicia el [fecha]	¿Definición de indicadores de rendimiento (SÍ/NO)? En caso afirmativo, especifíquese	Compensación total abonada (en euros/año)	

9. Gasto en infraestructura (red convencional y red de alta velocidad):

	Mantenimiento	Renovaciones	Mejoras
Líneas convencionales, año pasado: (en euros)			
(en km en los que se han hecho obras)			
Previsiones para este año (en euros)			
(en km en los que se han hecho obras)			
Líneas de alta velocidad (en euros)			
(en km en los que se han hecho obras)			
Previsiones para este año (en euros)			
(en km en los que se han hecho obras)			

10. Retraso acumulado previsto del mantenimiento de la infraestructura a finales del año pasado

Líneas convencionales, año pasado: (en euros)	
(en km en los que deben hacerse obras)	
Líneas de alta velocidad, año pasado (en euros)	
(en km en los que deben hacerse obras)	

11. Inversiones en la red ferroviaria de alta velocidad:

Líneas	Kilómetros de líneas puestos en servicio el año pasado	Kilómetros puestos en servicio con un horizonte de planificación convencional (10/20 años)

12. Longitud de la red ferroviaria a finales del año pasado:

Líneas convencionales (en km)	
Líneas de alta velocidad (en km)	

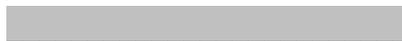
13. Cánones de acceso por vía férrea el año pasado

Categoría de tren	Canon medio en euros/km tren, excluido el coste del consumo de electricidad
Tren de mercancías de 1 000 toneladas brutas	
Tren de viajeros interurbanos de 500 toneladas brutas	
Tren de viajeros suburbano de 140 toneladas brutas	

14. Existencia de un sistema de incentivos establecido con arreglo al artículo 35 de la presente Directiva (si lo hay, ¿cuáles son sus características principales?).

15. Número de licencias activas expedidas por la autoridad nacional competente

	Licencias activas a 31 de diciembre del año pasado	Licencias retiradas	Nuevas licencias expedidas	Licencias activas a 31 de diciembre del año anterior
Total				
desglose: - para el transporte de mercancías				
- para el transporte de viajeros				

16. Situación del despliegue del ERTMS**17. Otros cambios importantes**

ANEXO V

⊗ Capacidad financiera ⊗

⊗ (contemplada en el artículo 20) ⊗

1. Se evaluará la capacidad financiera con arreglo a las cuentas anuales de la empresa ⊗ ferroviaria ⊗ y, para aquellas empresas que soliciten licencia sin poder presentar dichas cuentas, con arreglo al balance anual. Para esta evaluación serán determinantes los siguientes elementos:

- a) recursos financieros disponibles, incluidos depósitos en banco, anticipos consignados en cuentas corrientes y préstamos;
 - b) fondos y elementos de activo movilizables a título de garantía;
 - c) capital de explotación;
 - d) costes pertinentes, incluidos costes de adquisición y pagos a cuenta de vehículos, terrenos, edificios, instalaciones y material rodante;
 - e) cargas sobre el patrimonio de la empresa.
2. Se estimará que la empresa solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando, debido a la actividad de la empresa, se deban considerables atrasos en concepto de impuestos o de cotizaciones sociales.
3. Podrá demostrarse la capacidad financiera mediante la presentación de un informe pericial y de documentos adecuados redactados por un banco, una caja de ahorros pública, un interventor de cuentas o un experto contable jurado. Dichos documentos deberán incluir datos sobre los elementos mencionados en el apartado 1.

↓ 2001/14/CE anexo I (adaptado)

ANEXO VI

Contenido de la declaración sobre la red

⊗ (contemplado en el artículo 27) ⊗

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

La declaración sobre la red prevista en el artículo 27 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.
⇒ La información en esta sección concordará con los registros de infraestructura ferroviaria que deben publicarse con arreglo al artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE o se referirá a dichos registros. ⇐
-

↓ 2001/14/CE anexo I
⇒ nuevo

2. Un capítulo dedicado a los cánones y principios de tarificación, que expondrá con el debido detalle tanto el sistema de tarificación como información suficiente sobre los cánones ⇒ así como otra información importante sobre el acceso aplicable ⇐ a los servicios enumerados en el anexo III que preste un solo proveedor. Incluirá la metodología, reglamentaciones y, cuando sean de aplicación, los baremos empleados para aplicar el artículo 31 ⇒ a 36, en lo referente tanto a costes como a cánones ⇐. Además, contendrá información sobre cualquier cambio ya decidido o previsto con relación a los cánones ⇒ , en los cinco años siguientes ⇐.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

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 ⇒ y los procedimientos que se seguirán para solicitar información sobre los calendarios con arreglo al artículo 45, apartado 4 ⇐;
 - d) los principios que rigen el procedimiento de coordinación ⇒ y el sistema de resolución de conflictos que se ofrece como parte de este procedimiento ⇐;

- e) los procedimientos y criterios utilizados en caso de congestión de la capacidad;
 - f) los detalles de las restricciones al uso de infraestructuras;
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuevo

- g) las condiciones 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, los servicios internacionales y las solicitudes supeditadas al procedimiento extraordinario. ⇒ Asimismo, se incluirá un modelo de formulario para solicitudes de capacidad. El administrador de infraestructura publicará también información detallada sobre los procedimientos de adjudicación de franjas internacionales. ⇐

↓ nuevo

- 4. Un capítulo sobre la información relativa a las solicitudes de licencia contempladas en el artículo 25 y los certificados de seguridad ferroviaria expedidos con arreglo a la Directiva 2004/49/CE¹⁸.
 - 5. Un capítulo sobre información acerca de los procedimientos de resolución de conflictos y de recurso con respecto a cuestiones de acceso a la infraestructura y los servicios ferroviarios y al sistema de incentivos contemplado en el artículo 35.
 - 6. Un capítulo con información acerca del acceso y los cánones por el uso de las instalaciones de servicio contempladas en el anexo III. Los explotadores de instalaciones de servicio que no estén controladas por el administrador de la infraestructura facilitarán información sobre los cánones para el acceso a la instalación y para la prestación de servicios, así como información sobre las condiciones de acceso técnico para su inclusión en la declaración sobre la red.
 - 7. Un modelo de acuerdo para la celebración de acuerdos marco entre el administrador de la infraestructura y cualquier solicitante con arreglo al artículo 42.
- ████████████████████

¹⁸ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

ANEXO VII

Principios y parámetros básicos de los acuerdos contractuales entre autoridades competentes y administradores de infraestructuras

(contemplados en el artículo 30)

En los acuerdos contractuales se recogerán las disposiciones del artículo 30, entre ellas las siguientes:

1. El ámbito de aplicación de los acuerdos en cuanto a infraestructura e instalaciones de servicio, estructurado según el anexo III, que cubrirá todos los aspectos del desarrollo de la infraestructura, incluido el mantenimiento y la renovación de la infraestructura ya en explotación; la construcción de infraestructura nueva podrá incluirse como un aspecto aparte;
2. La estructura de los pagos acordados asignados a los servicios de infraestructura enumerados en el anexo III, al mantenimiento, a la construcción de infraestructura nueva y al trabajo ocasionado por los retrasos acumulados en el mantenimiento;
3. Los objetivos de rendimiento orientados al usuario, en forma de indicadores y criterios de calidad que cubran:
 - a) las prestaciones del tren y la satisfacción del cliente,
 - b) la capacidad de la red,
 - c) la gestión de activos,
 - d) los volúmenes de actividad,
 - e) los niveles de seguridad y
 - f) la protección del medio ambiente;
4. La cuantía del posible retraso acumulado en el mantenimiento, el gasto destinado a hacerle frente y los activos que se irán eliminando gradualmente y que, por ello, generarán diferentes flujos financieros;
5. Los incentivos con arreglo al artículo 30, apartado 1;
6. Las obligaciones mínimas de presentación de informes por parte del administrador de la infraestructura en cuanto a contenido y frecuencia de los informes, incluida la información que debe publicarse anualmente;
7. Un mecanismo que asegure que una parte significativa de las reducciones de coste se transmite a los usuarios en forma de rebaja de los cánones;
8. La duración del acuerdo convenida, que estará sincronizada con la duración del plan de actividad, la concesión o la licencia del administrador de la infraestructura y concordará con ellas, así como el marco de tarificación y las normas establecidas por el Estado;
9. Las normas para tratar las perturbaciones importantes de la explotación y las situaciones de emergencia, incluido un servicio mínimo en caso de huelgas y rescisión anticipada del acuerdo contractual, y sobre la información a los usuarios;
10. Las medidas correctivas que deben tomarse si una de las partes incumple sus obligaciones contractuales, se incluyen aquí las condiciones y procedimientos para la renegociación y la rescisión anticipada, así como el papel del organismo regulador.

ANEXO VIII

Requisitos sobre costes y cánones relacionados con la infraestructura ferroviaria

(contemplados en el artículo 31, apartados 3 y 5; el artículo 32, apartados 1 y 3 y el artículo 35)

1. Los costes directos del servicio ferroviario contemplado en el artículo 31, apartado 3, que están relacionados con el deterioro de la infraestructura, excluirán los siguientes elementos:
 - a) gastos corrientes a escala de la red, incluidos salarios y pensiones;
 - b) intereses sobre el capital;
 - c) más de un décimo de los costes relacionados con el calendario, la adjudicación de franjas ferroviarias, la gestión del tráfico, el despacho y la señalización de la circulación de un tren;
 - d) amortización del equipo de información, comunicación o telecomunicación;
 - e) costes relacionados con la gestión de propiedades inmobiliarias, en particular la adquisición, venta, desmantelamiento, descontaminación, nueva puesta en cultivo o alquiler de tierras u otros activos fijos;
 - f) servicios sociales, escuelas, guarderías y restaurantes;
 - g) costes relacionados con acontecimientos de fuerza mayor, accidentes y perturbaciones del servicio.

Cuando los costes directos superen, en promedio a escala de la red, el 35 % de los costes medios de mantenimiento, gestión y renovación de la red, calculados en euros por kilómetro de la red recorrida, el administrador de infraestructura lo justificará de manera detallada al organismo regulador. Los costes medios calculados a tal fin excluirán los elementos del coste contemplados en las letras e), f) o g).

2. Los cánones de infraestructura diferenciados según el ruido contemplados en el artículo 31, apartado 5, cumplirán los requisitos siguientes:
 - a) El canon se diferenciará según la composición del tren de vehículos, que respetará los valores límites de ruido establecidos por la Decisión 2006/66/CE de la Comisión¹⁹ (ETI de ruido);
 - b) Se dará prioridad a los vagones de mercancías;
 - c) La diferenciación según los niveles de emisión de ruido de los vagones de mercancías hará posible la recuperación, dentro de un plazo razonable, de las inversiones necesarias para acondicionar los vagones con la tecnología de frenado de bajo ruido más viable desde el punto de vista económico;
 - d) Para diferenciar los cánones, podrán tenerse en cuenta otros aspectos, tales como:
 - i) el horario, especialmente, para las emisiones de ruido, cuando se trate de un horario nocturno;
 - ii) la composición del tren y sus efectos en el nivel de las emisiones de ruido;

¹⁹ DO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

- iii) la sensibilidad de la zona afectada por las emisiones locales;
- iv) Otras clases de emisiones de ruido significativamente inferiores a la referida en la letra a);

3. El administrador de infraestructura demostrará al organismo regulador la capacidad de un servicio ferroviario para pagar recargos de conformidad con el artículo 32, apartado 1, entendiéndose que cada uno de los servicios enumerados dentro de uno de los siguientes epígrafes pertenece a un segmento de mercado diferente:

- a) servicios de viajeros frente a servicios de carga;
- b) trenes que transportan mercancías peligrosas frente a trenes que transportan otras mercancías;
- c) servicios nacionales frente a servicios internacionales;
- d) transporte combinado frente a trenes directos;
- e) servicios de viajeros urbanos o regionales frente a servicios de viajeros interurbanos;
- f) trenes bloque frente a trenes por vagones completos;
- g) servicios ferroviarios regulares frente a servicios ocasionales.

4. El sistema de incentivos contemplado en el artículo 35 se basará en los principios básicos siguientes:

- a) A fin de conseguir un nivel convenido de calidad del servicio y de no poner en peligro su viabilidad económica, el administrador de infraestructura acordará con los candidatos, previa aprobación del organismo regulador, los parámetros principales del sistema de incentivos, en particular el valor de los retrasos, los umbrales para los pagos adeudados según el sistema de incentivos relativos tanto a las circulaciones de trenes determinados como a todas las circulaciones de trenes de una empresa ferroviaria durante un período dado;
- b) El administrador de infraestructura comunicará a las empresas ferroviarias el horario en el que se base el cálculo de los retrasos, al menos cinco días antes de la circulación del tren;
- c) Todos los retrasos serán atribuibles a una de las siguientes clases y subclases de retraso:
 - 1. gestión de la explotación/planificación atribuible al administrador de infraestructura
 - 1.1. compilación de horarios
 - 1.2. formación de un tren
 - 1.3. errores en el procedimiento de las operaciones
 - 1.4. aplicación errónea de las reglas de prioridad
 - 1.5. personal
 - 1.6. otras causas
 - 2. instalaciones de infraestructura atribuibles al administrador de infraestructura
 - 2.1. instalaciones de señalización

- 2.2. instalaciones de señalización en pasos a nivel
- 2.3. instalaciones de telecomunicaciones
- 2.4. Equipo de suministro de corriente
- 2.5. vía
- 2.6. estructuras
- 2.7. personal
- 2.8. otras causas
- 3. problemas de ingeniería civil atribuibles al administrador de infraestructura
 - 3.1. trabajos de construcción planificados
 - 3.2. Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción
 - 3.3. restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas
 - 3.4. otras causas
- 4. Causas atribuibles a otros administradores de infraestructuras
 - 4.1. provocadas por el administrador de infraestructura anterior
 - 4.2. provocadas por el administrador de infraestructura próximo
- 5. causas comerciales atribuibles a la empresa ferroviaria
 - 5.1. rebasamiento del tiempo de parada
 - 5.2. solicitud de la empresa ferroviaria
 - 5.3. operaciones de carga
 - 5.4. irregularidades en la carga
 - 5.5. preparación comercial del tren
 - 5.6. personal
 - 5.7. otras causas
- 6. material rodante atribuible a la empresa ferroviaria
 - 6.1. planificación/replanificación del registro
 - 6.2. formación del tren por la empresa ferroviaria
 - 6.3. problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros)
 - 6.4. problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías)
 - 6.5. problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores
 - 6.6. personal
 - 6.7. otras causas
- 7. Causas atribuibles a otras empresas ferroviarias
 - 7.1. debidas a la empresa ferroviaria próxima
 - 7.2. debidas a la empresa ferroviaria próxima

8. causas externas no atribuibles ni al administrador de infraestructura ni a la empresa ferroviaria
 - 8.1. huelgas
 - 8.2. formalidades administrativas
 - 8.3. influencias externas
 - 8.4. efectos del tiempo y causas naturales
 - 8.5. retrasos debidos a motivos externos en la red siguiente
 - 8.6. otras causas
 9. causas secundarias no atribuibles ni al administrador de infraestructura ni a la empresa ferroviaria
 - 9.1. incidentes peligrosos, accidentes y peligros
 - 9.2. ocupación de la vía causada por el retraso del mismo tren
 - 9.3. ocupación de la vía causada por el retraso de otro tren
 - 9.4. rotación
 - 9.5. enlace
 - 9.6. necesidad de ulterior investigación.
- d) Siempre que sea posible, los retrasos se atribuirán a una única organización, teniendo en cuenta tanto la responsabilidad por provocar la perturbación como la capacidad de restablecer las condiciones de tráfico normales.
 - e) En el cálculo de los pagos se tendrá en cuenta el retraso medio de los servicios ferroviarios con requisitos de puntualidad similares.
 - f) El administrador de infraestructura comunicará lo antes posible a la empresa ferroviaria un cálculo de los pagos correspondientes al sistema de incentivos. Este cálculo abarcará todas las circulaciones de trenes retrasadas dentro de un período de un mes como máximo.
 - g) Sin perjuicio de los procedimientos de recurso existentes y de lo dispuesto en el artículo 50, en caso de diferencias en relación con el sistema de incentivos, 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.
 - h) Una vez al año, el administrador de infraestructura publicará el nivel medio anual de calidad del servicio alcanzado por las empresas ferroviarias sobre la base de los principales parámetros convenidos en el sistema de incentivos.

5. La reducción temporal del canon de infraestructura para los trenes equipados con ETCS, contemplado en el artículo 32, apartado 3, se establecerá según lo indicado a continuación:

Para el transporte de mercancías

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Descuento	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Para el transporte de viajeros

Año	2020	2021	2022	2023	2024
Descuento	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %

↓ 2001/14/CE (adaptado)

ANEXO IX

Calendario de adjudicación

⊗ (contemplado en el artículo 43) ⊗

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2002/844/CE Art. 1

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, en cuyo caso lo harán saber a la Comisión si pudiera estar afectado el tráfico internacional.
-

↓ 2001/14/CE

⇒ nuevo

3. El plazo final para la recepción de solicitudes de capacidad que se indique en el horario de servicio será, como máximo, 12 meses antes de su entrada en vigor.
 4. A más tardar 11 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 ⇒ administradores de infraestructuras ⇐ ~~órganos adjudicatarios pertinentes, como se estipula en el artículo 15.~~ Los administradores de infraestructura velarán por que en la medida de lo posible otros órganos adjudicatarios se adhieran a estas franjas provisionales 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.
-

ANEXO X

Cuentas que deben presentarse preceptivamente al organismo regulador

(contempladas en el artículo 56, apartado 8)

Las cuentas preceptivas que se presentarán al organismo regulador según lo dispuesto en el artículo 56, apartado 8, incluirán al menos los siguientes elementos:

1. Separación de cuentas

Las cuentas preceptivas que deben presentar los administradores de infraestructuras y todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes categorías de transporte ferroviario o que reciban fondos públicos

- a) incluirán cuentas de pérdidas y ganancias y balances separados para las actividades de carga, viajeros y gestión de infraestructuras;
- b) aportarán información pormenorizada sobre las diversas fuentes de financiación pública y sus usos, así como de otras formas de compensación, de manera detallada y transparente; se incluirá aquí una revisión detallada de los flujos de tesorería de las actividades de la empresa a fin de determinar de qué manera se han gastado estos fondos públicos o formas de compensación;
- c) incluirán categorías de costes y beneficios que hagan posible determinar si se han producido subvenciones cruzadas entre diferentes actividades, teniendo en cuenta, para ello, los requisitos del organismo regulador;
- d) tendrán un nivel de detalle suficiente, según considere necesario y proporcional el organismo regulador;
- e) irán acompañadas de un documento que explique la metodología utilizada para asignar costes entre diferentes actividades.

Cuando la empresa regulada forme parte de una estructura de grupo, las cuentas preceptivas se prepararán para el grupo en su conjunto y para cada filial. Además, se incluirá en las cuentas preceptivas información detallada sobre los pagos entre empresas a fin de asegurar que los fondos públicos se han empleado adecuadamente.

2. Supervisión de los cánones de acceso por vía férrea

Las cuentas preceptivas que deben presentar al organismo regulador los administradores de infraestructuras

- a) indicarán las diferentes categorías de costes, especialmente aportando suficiente información sobre los costes directos/marginales de los diferentes servicios o grupos de servicios de tal manera que puedan supervisarse los cánones de infraestructura;
- b) aportarán información suficiente, de tal manera que puedan supervisarse los distintos cánones pagados por los servicios (o grupos de servicios); si lo exige el organismo regulador, se incluirá información sobre los volúmenes de los distintos servicios, los precios de cada uno de ellos y los ingresos totales de cada servicio pagado por los clientes externos e internos;
- c) dejarán constancia de los costes e ingresos de los distintos servicios (o grupos de servicios) utilizando la metodología de costes pertinente, según requiera el

organismo regulador, para detectar sistemas de tarificación potencialmente contrarios a la competencia (subvenciones cruzadas, tarifas predatorias y tarifas excesivas).

3. Indicación del rendimiento financieros

Las cuentas preceptivas que deben presentar al organismo regulador los administradores de infraestructuras incluirán:

- a) una declaración sobre el rendimiento financiero;
- b) una declaración resumida sobre el gasto;
- c) una declaración sobre el gasto en mantenimiento;
- d) una declaración sobre el gasto de explotación;
- e) una declaración de los ingresos;
- f) unas notas justificativas que amplíen y expliquen las declaraciones cuando proceda.

4. Otras cuestiones

En el caso de los administradores de infraestructuras, las cuentas preceptivas serán auditadas por un auditor independiente. El informe del auditor figurará como anexo de las cuentas preceptivas.

Las cuentas preceptivas contendrán cuentas de pérdidas y ganancias y balances, y se conciliarán con las cuentas de la empresa exigidas por la ley, explicándose todos los elementos conciliados.





ANEXO XI

Parte A

Directivas derogadas y lista de las modificaciones sucesivas (Información prevista en el artículo 67)

Directiva 91/440/CEE del Consejo
(DO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y
del Consejo
(DO L 75 de 15.3.2001, p. 1)

Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y
del Consejo
(DO L 164 de 30.4.2004, p. 164)

Directiva 2006/103/CE del Consejo solo el punto B del anexo
(DO L 363 de 20.12.2006, p. 344)

Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y solo el artículo 1
del Consejo
(DO L 315 de 3.12.2007, p. 44)

Directiva 95/18/CE del Consejo
(DO L 143 de 27.6.1995, p. 70)

Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y
del Consejo
(DO L 75 de 15.3.2001, p. 26)

Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y solo el artículo 29
del Consejo
(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

Directiva 2001/14/CE del Parlamento
Europeo y del Consejo
(DO L 75 de 15.3.2001, p. 29)

Decisión 2002/844/CE de la Comisión
(DO L 289 de 26.10.2002, p. 30)

Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y solo el artículo 30
del Consejo
(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y solo el artículo 2
del Consejo
(DO L 315 de 3.12.2007, p. 44)

Parte B

Plazos para la transposición a la legislación nacional (Información prevista en el artículo 67)

Directiva	Fecha límite de transposición
91/440/CEE	1 de enero de 1993
95/18/CE	27 de junio de 1997
2001/12/CE	15 de marzo de 2003
2001/13/CE	15 de marzo de 2003
2001/14/CE	15 de marzo de 2003
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2004/51/CE	31 de diciembre de 2005
2006/103/CE	1 de enero de 2007
2007/58/CE	4 de junio de 2009

ANEXO XII

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CEE	Directiva 2001/14/CEE	Esta Directiva
Artículo 2, apartado 1	Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1, párrafo primero	Artículo 1, apartado 1
		Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
Artículo 2, apartado 2			Artículo 2, apartado 1
	Artículo 1, apartado 2		Artículo 2, apartado 2
		Artículo 1, apartado 3	Artículo 2, apartado 3
Artículo 2, apartado 3	Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4	Artículo 2, apartado 4
Artículo 2, apartado 4			Artículo 2, apartado 5
Artículo 3			Artículo 3, apartados 1 a 8
	Artículo 2, letras b) y c)		Artículo 3, apartados 9 y 10
		Artículo 2	Artículo 3, apartados 11 a 21
Artículo 4			Artículo 4
Artículo 5			Artículo 5
Artículo 6, apartados 1 y 2			Artículo 6, apartados 1, 2 y 4
Artículo 9, apartado 4			Artículo 6, apartado 3
Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo			Artículo 6, apartado 4
Artículo 6, apartado 3			Artículo 7, apartado 1
		Artículo 4, apartado 2 y artículo 14, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 7, apartados 1, 3 y 4			Artículo 8, apartados 1, 2 y 3
		Artículo 6, apartado 1	Artículo 8, apartado 4

Artículo 9,
apartados 1 y 2

Artículo 10,
apartados 3 y *3bis*

Artículo 10,
apartados *3ter*

Artículo 10,
apartado *3quater* y
sexies

Artículo 10,
apartado *3septies*

Artículo *10ter*

Artículo 3

Artículo 4,
apartados 1 a 4

Artículo 5

Artículo 6

Artículo 7

Artículo 8

Artículo 9

Artículo 4, apartado 5

Artículo 10

Artículo 11

Artículo 15

Artículo 5

Artículo 1, apartado 1,
párrafo segundo

Artículo 9,
apartados 1 y 2

Artículo 10,
apartados 1 y 2,
párrafos primero,
segundo y tercero

Artículo 11,
apartados 1, 2 y 3

Artículo 11,
apartado 4

Artículo 11,
apartados 5 y 6

Artículo 12

Artículo 13

Artículo 15

Artículo 16

Artículo 17,
apartados 1 a 4

Artículo 18

Artículo 19

Artículo 20

Artículo 21

Artículo 22

Artículo 23,
apartado 1

Artículo 23,
apartados 2 y 3

Artículo 24

Artículo 25

Artículo 26

Artículo 10,
apartado 5

Artículo 3

Artículo 27

Artículo 28

Artículo 4,
apartados 1 y 3 a 6

Artículo 29

Artículo 6,
apartados 2 a 5

Artículo 30

Artículo 7

Artículo 31

Artículo 8

Artículo 32

Artículo 9

Artículo 33

Artículo 10

Artículo 34

Artículo 11

Artículo 35

Artículo 12

Artículo 36

Artículo 13

Artículo 38

Artículo 14,
apartados 1 y 3

Artículo 39

Artículo 15

Artículo 40

Artículo 16

Artículo 41

Artículo 17

Artículo 42

Artículo 18

Artículo 43

Artículo 19

Artículo 44

Artículo 20,
apartados 1, 2 y 3

Artículo 45,
apartados 1, 2 y 3

Artículo 45,
apartado 4

Artículo 20,
apartado 4

Artículo 45,
apartado 5

Artículo 21

Artículo 46

Artículo 22

Artículo 47

Artículo 23

Artículo 48

		Artículo 24	Artículo 49
		Artículo 25	Artículo 50
		Artículo 26	Artículo 51
		Artículo 27	Artículo 52
		Artículo 28	Artículo 53,
		Artículo 29	Artículo 54
		Artículo 30, apartado 1	Artículo 55
		Artículo 30, apartado 2	Artículo 56, apartado 1
		Artículo 31	Artículo 57
Artículo 12			Artículo 58
Artículo 14 <i>bis</i>		Artículo 33, apartados 1, 2 y 3	Artículo 59
			Artículo 60
			Artículo 61
			Artículo 62
Artículo 11		Artículo 34	Artículo 63
Artículo 11 <i>bis</i>		Artículo 35, apartados 1, 2 y 3	Artículo 64
Artículo 10, apartado 9			Artículo 65
		Artículo 38	Artículo 66
	Artículo 17		Artículo 67
	Artículo 18	Artículo 39	Artículo 68
Artículo 16		Artículo 40	Artículo 69
			Anexo I
Anexo II		Anexo II	Anexo II
			Anexo III
			Anexo IV

Anexo

Anexo I

Anexo III

Anexo V

Anexo VII

Anexo VIII

Anexo VI

Anexo IX

Anexo X