

Miércoles 16 de noviembre de 2011

4. Encarga a su Secretario General que firme el acto, tras haberse comprobado que se han cumplido en debida forma todos los procedimientos, y que proceda, de acuerdo con el Secretario General del Consejo, a su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*;
5. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Espacio ferroviario europeo único *I**

P7_TA(2011)0503

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 16 de noviembre de 2011, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (versión refundida) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Procedimiento legislativo ordinario - refundición)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2010)0475),
- Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0268/2010),
- Vistos el artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y su Protocolo (nº 26) sobre los servicios de interés general,
- Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Vista su Resolución, de 17 de junio de 2010, sobre la aplicación de las Directivas del primer paquete ferroviario ⁽¹⁾,
- Visto el dictamen motivado presentado, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo (nº 2) sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, por la Cámara de Diputados de Luxemburgo, en el que se afirma que el proyecto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
- Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 16 de marzo de 2011 ⁽²⁾,
- Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 28 de enero de 2011 ⁽³⁾,
- Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos ⁽⁴⁾,
- Vista la carta dirigida por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo el 26 de mayo de 2011, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, del Reglamento,
- Vistos los artículos 87 y 55 de su Reglamento,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ DO C 236 E de 12.8.2011, p. 125.

⁽²⁾ DO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

⁽³⁾ DO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

⁽⁴⁾ DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta en cuestión no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales;
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión;
2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo, a la Comisión y a los Parlamentos nacionales.

P7_TC1-COD(2010)0253

Posición del Parlamento Europeo adoptada en primera lectura el 16 de noviembre de 2011 con vistas a la adopción de la Directiva 2011/.../UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽³⁾, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ⁽⁴⁾ y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización ⁽⁵⁾, han sido sustancialmente modificadas en 2004 y 2007. Dado que se requieren nuevas modificaciones y habida cuenta de la vinculación entre estas disposiciones legales, dichas Directivas deben refundirse y fusionarse en un acto único en aras de una mayor claridad.

⁽¹⁾ DO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ DO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽⁴⁾ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

⁽⁵⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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.
- (2 bis) *La proporción que representa el sector ferroviario en el transporte no aumentó durante el pasado decenio, contrariamente a los objetivos del paquete ferroviario de 2010 ("primer paquete ferroviario", a saber, la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽¹⁾, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ⁽²⁾, y la Directiva 2001/14/CE)), lo que demuestra la necesidad de seguir mejorando la legislación actual para dar apoyo al sector. De ello se deriva que la actual refundición sea esencial.* [Enm. 1]
- (2 ter) *Los numerosos procedimientos de infracción contra Estados miembros demuestran que la legislación actual da lugar a diferencias de interpretación y que el primer paquete ferroviario debe ser aclarado y mejorado con el fin de garantizar una apertura real del mercado ferroviario europeo.* [Enm. 2]
- (2 quater) *La falta de inversión adecuada en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria sigue siendo insuficiente para garantizar el desarrollo del sector y su capacidad competitiva.* [Enm. 3]
- (2 quinquies) *Las Directivas que componen el primer paquete ferroviario no han evitado una diversidad considerable en las estructuras y cuantías de los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias ni en la forma y duración de los procedimientos de adjudicación de capacidad.* [Enm. 4]
- (2 sexies) *La falta de transparencia de las condiciones del mercado es un claro obstáculo para unos servicios ferroviarios competitivos.* [Enm. 5]
- (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.
- (3 bis) *La coexistencia en los Estados miembros de diferentes regímenes de seguridad social en el sector ferroviario entraña un riesgo de competencia desleal entre los nuevos operadores ferroviarios y los operadores ferroviarios históricos y exige una armonización, dentro del respeto de las especificidades del sector y de los Estados miembros.* [Enm. 6]
- (3 ter) *Deben garantizarse las funciones de supervisión reglamentaria de los organismos reguladores para evitar la discriminación entre empresas ferroviarias, la adecuación de los principios de tarificación y el respeto a la separación de cuentas.* [Enm. 7]
- (3 quater) *A fin de completar el espacio ferroviario europeo, es necesaria la plena interoperabilidad del sistema ferroviario a nivel europeo. Debe facultarse adecuadamente a la Agencia Ferroviaria Europea y se la debe dotar de los recursos apropiados para alcanzar este objetivo con mayor rapidez, entre otras cosas en lo que respecta a la elaboración de normas comunes para la certificación del material rodante y la seguridad de los sistemas de señalización.* [Enm. 8]
- (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. *El patrimonio museístico ferroviario que utilice sus propias vías también debe quedar excluido del ámbito de aplicación de la Directiva.* [Enm. 9]

⁽¹⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁽²⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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.
- (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 **de manera transparente, evitando que los fondos públicos puedan desviarse a otras actividades comerciales.** [Enm. 10]
- (6 bis) **Debe garantizarse la estricta separación de la contabilidad entre el administrador de la infraestructura y el empresario ferroviario. Los fondos públicos asignados a uno de los ámbitos de actividad no deben poder transferirse a otro. Esta prohibición debe establecerse claramente en las normas contables de cada uno de los ámbitos de actividad. El Estado miembro y el organismo regulador nacional deben asegurar la aplicación efectiva de esta prohibición.**[Enm. 11]
- (6 ter) **Independientemente de la naturaleza de su modelo empresarial, todos los operadores ferroviarios deben respetar la legislación en materia de protección social y salud a fin de evitar la práctica del dumping social y la competencia desleal.** [Enm. 12]
- (6 quater) **A fin de que el transporte ferroviario pueda competir con el transporte por carretera, deben normalizarse los diferentes conjuntos de normas nacionales, como las relativas a la seguridad del transporte ferroviario, al uso de los documentos de acompañamiento, a la clasificación de los trenes y la documentación pertinente al respecto, a las señales y marcas que se utilizan para guiar a los trenes, a las medidas y los controles aplicados en relación con el transporte de mercancías peligrosas y a la uniformización de los procedimientos para el registro y seguimiento de los traslados de residuos.** [Enm. 13]
- (7) El principio de la libertad de prestación de servicios debe aplicarse al sector ferroviario teniendo en cuenta sus características específicas.
- (8) A fin de dar un impulso a la competencia en la gestión de los servicios ferroviarios en cuanto a 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.
- (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.
- (10) Los Estados miembros deben velar por que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias públicas existentes cuenten con una estructura financiera sana que tenga debidamente en cuenta las normas de la Unión sobre ayudas estatales.
- (10 bis) **La Unión debe explorar fuentes alternativas de financiación para proyectos ferroviarios europeos mediante instrumentos financieros innovadores, como bonos de proyecto de la Unión, para estimular la inversión privada y mejorar el acceso al capital de riesgo. De la misma forma, el mercado ferroviario debe hacerse más atractivo a los inversores alternativos y privados estableciendo marcos normativos claros y transparentes.** [Enm. 14]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (10 ter) *Los Estados miembros y los administradores de infraestructuras deben poder financiar las inversiones en infraestructuras por otros medios que no sean la financiación pública directa, por ejemplo mediante la financiación del sector privado.* [Enm. 15]
- (11) Para que el sector del transporte de mercancías **y viajeros**, en particular el internacional, sea eficaz **—especialmente en aquellos casos en que la diferencia en los anchos de vía aún representa un obstáculo físico a la competencia—**, son necesarias medidas **urgentes** de apertura ~~del mercado de los mercados de los distintos Estados miembros que generen~~ **competitividad.** [Enm. 16]
- (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.
- (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 comparados con los operadores existentes.
- (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~~ **concentrarse** en paradas auxiliares para los trayectos internacionales. El objetivo principal de ~~los nuevos~~ **dichos** servicios debería ser el transporte de pasajeros que viajen en un trayecto internacional. Para evaluar 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 debe realizar el respectivo organismo regulador nacional, a petición de una parte interesada. [Enm. 17]
- (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 carretera ⁽¹⁾, 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.
- (15 bis) *El Reglamento (CE) n° 1370/2007 permite a los Estados miembros garantizar el mantenimiento de los derechos laborales de los trabajadores en el marco de una separación de la explotación de los servicios de transporte y la administración de la infraestructura susceptible de implicar la transferencia de una empresa.* [Enm. 18]
- (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 **y, si procede, la red de organismos reguladores establecida en el artículo 57** de la presente Directiva ~~deben~~ su aprobación basándose en un análisis económico objetivo, a petición de las autoridades competentes que adjudicaron el contrato de servicio público. [Enm. 19]

⁽¹⁾ DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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 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.
- (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.
- (18 bis) *La evolución del mercado ha demostrado que la consolidación de los organismos reguladores constituye un motivo de preocupación fundamental. Si se pretende que desempeñen un papel fundamental a la hora de garantizar un entorno justo con unas condiciones de acceso equitativas, es necesario dotarlas de recursos financieros, de personal y de equipamientos logísticos suficientes para desempeñar este cometido. [Enm. 20]*
- (18 ter) *El organismo regulador nacional debe ser una autoridad de reglamentación independiente dotada de las facultades de iniciativa e investigación y capaz asimismo de emitir dictámenes y tomar decisiones vinculantes con miras a garantizar un mercado abierto, sin barreras, en el que la competencia se ejerza de manera libre y sin distorsiones. [Enm. 21]*
- (19) El organismo regulador nacional 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, *sin perjuicio de que el organismo pueda ser financiado con cargo a los presupuestos generales del Estado o por cánones aplicados al sector ferroviario y de que esta información sea pública*. 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. [Enm. 22]
- (19 bis) *El organismo regulador debe ser plenamente independiente de todos los administradores de infraestructuras, organismos de tarificación, organismos adjudicadores y solicitantes en el plano de la organización, las decisiones financieras, la estructura jurídica y la toma de decisiones. El organismo regulador nacional debe tener la capacidad administrativa necesaria en términos de personal y recursos para garantizar que el mercado ferroviario sea abierto y transparente. El nivel de personal requerido deberá vincularse directamente a las necesidades del mercado y variará en consecuencia. Debe pronunciarse sobre las denuncias, actuar por propia iniciativa, investigar en casos de litigio y supervisar el desarrollo del mercado. Debe contar con el apoyo de un departamento de regulación en la Comisión. Por otra parte, el organismo regulador nacional debe mantener una base de datos con sus proyectos de decisiones accesible a la Comisión. [Enm. 23]*
- (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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (21) Los organismos reguladores nacionales deben ~~intercambiar~~ **crear, bajo los auspicios de la Comisión, una red para reforzar su cooperación mediante el desarrollo de principios comunes y el intercambio de mejores prácticas y de** información. Asimismo, cuando así proceda en casos concretos, **deben** 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 **y a un nivel europeo común**, a partir de la experiencia que vayan adquiriendo. **Sobre la base de la experiencia adquirida con la red de organismos reguladores, la Comisión debe presentar una propuesta legislativa para la constitución de un organismo regulador europeo.** [Enms. 24 y 25]
- (22) Con el fin de garantizar la libre competencia entre las empresas ferroviarias, ~~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~~ **deben ser gestionadas en un modo transparente y no discriminatorio por el organismo regulador, con arreglo a las modalidades establecidas en la presente Directiva.** [Enm. 26]
- (22 bis) **Una mejora del acceso a la información sobre viajes y a los servicios de venta de billetes en las estaciones de pasajeros complementaría otras iniciativas de carácter regulador, con el objetivo de facilitar la creación y el desarrollo de aplicaciones telemáticas para pasajeros.** [Enm. 138]
- (23) Para garantizar un servicio seguro y adecuado, es preciso que las empresas ferroviarias cumplan en todo momento determinados requisitos de honorabilidad, capacidad financiera, **normas sociales** y competencia profesional. [Enm. 27]
- (24) Para proteger a los usuarios y a terceros, ~~interesa garantizar~~ **imprescindible** que las empresas ferroviarias contraigan los seguros necesarios de responsabilidad civil. **También debe autorizarse la cobertura de responsabilidad civil en caso de accidente mediante garantías otorgadas por bancos u otras empresas, siempre que dicha cobertura se ofrezca en condiciones de mercado, no dé lugar a ayudas públicas y no incluya elementos discriminatorios contra otras empresas ferroviarias.** [Enm. 28]
- (25) **Todas** las empresas ferroviarias deben estar obligadas, por otra parte, a cumplir las disposiciones **tanto** nacionales **como** 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 pleno** respeto ~~a~~ **de** las **obligaciones existentes en relación con las** condiciones sociales y sanitarias, **la salud** y los derechos de trabajadores y consumidores en ~~determinados~~ **todos los** recorridos específicos. [Enms. 29 y 30]
- (26) Los procedimientos de concesión, mantenimiento y modificación de las licencias de explotación destinadas a las empresas ferroviarias deben ser transparentes y no discriminatorios.
- (26 bis) **Algo que sigue ocurriendo con demasiada frecuencia es que la concesión de licencias para el material rodante de las empresas ferroviarias es obstaculizada de forma injustificada, lo que distorsiona el acceso al mercado. Sería, por tanto, oportuno conceder a la Agencia Ferroviaria Europea un mandato fuerte a este respecto. Se pide así pues a la Comisión que, como parte de la revisión del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea ⁽¹⁾, investigue si las atribuciones de la Agencia Ferroviaria Europea se pueden ampliar en este sentido.** [Enm. 31]

⁽¹⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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, ***asimismo en formatos accesibles para las personas con discapacidad o movilidad reducida.*** [Enm. 32]
- (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.
- (29) Fomentar un uso óptimo de la infraestructura ferroviaria reducirá el coste del transporte para la sociedad.
- (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.
- (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. Los sistemas de tarificación y adjudicación de la capacidad deben propiciar la competencia leal en la prestación de servicios ferroviarios.
- (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.
- (34) Las empresas ferroviarias deben recibir de los sistemas de adjudicación de capacidad indicaciones claras y coherentes que las lleven a tomar decisiones racionales.
- (35) Cualquier sistema de cánones transmitirá señales económicas a los usuarios. Es importante que tales señales a las empresas ferroviarias sean coherentes y ***claras y*** favorezcan la adopción de decisiones racionales ***y sostenibles.*** [Enm. 33]
- (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.
- (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.
- (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.
- (39) Es importante tomar en consideración tanto las necesidades empresariales de los candidatos autorizados como las del administrador de infraestructuras.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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.
- (40 bis) *Es oportuno alentar a los solicitantes que ofrecen servicios de vagones completos, con el fin de ampliar el mercado potencial para los nuevos clientes del ferrocarril. Es importante, por tanto, que los administradores de infraestructuras tengan en cuenta a estos solicitantes a la hora de asignar capacidades, con el fin de que puedan beneficiarse plenamente de este marco jurídico y con miras a ampliar la cuota de mercado del transporte ferroviario de nuevos sectores.* [Enm. 34]
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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. ***En ese contexto, parece conveniente en última instancia crear un organismo regulador europeo.*** [Enm. 35]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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.
- (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.
- (53) ~~La inversión en infraestructura ferroviaria es necesaria~~ **Es necesario aumentar las inversiones en infraestructuras ferroviarias —especialmente las infraestructuras existentes—**, 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 **y sean sostenibles desde el punto de vista medioambiental.** [Enm. 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (58 bis) **Con miras a aumentar la proporción del tráfico de mercancías y viajeros por ferrocarril en relación con otras modalidades de transporte, es conveniente que, a la hora de internalizar los costes externos, los Estados miembros garanticen que los gravámenes diferenciados no repercutan de forma negativa en el equilibrio financiero del administrador de la infraestructura. En caso de que, pese a todo, el administrador de la infraestructura sufriera una pérdida debido a esta diferenciación, es recomendable que los Estados miembros ajusten tal diferencia, con el debido respeto a las normas en materia de ayudas de Estado.** [Enm. 37]
- (59) ~~El desarrollo del transporte ferroviario debe conseguirse utilizando, entre otros, los instrumentos de la Unión disponibles, sin perjuicio de las prioridades ya fijadas.~~ [Enm. 38]
- (60) Los descuentos concedidos 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.
- (61) ~~Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de la red.~~ [Enm. 39]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (62) ~~La adjudicación de capacidad lleva aparejados unos costes para el administrador de infraestructuras cuyo pago se debe exigir.~~ [Enm. 40]
- (63) La gestión eficiente y la utilización justa y no discriminatoria de la infraestructura ferroviaria requieren el establecimiento de ~~un organismo regulador que supervise~~ **organismos reguladores nacionales que supervisen** la aplicación de las normas establecidas en la presente Directiva y ~~actúe~~ **actúen** como órgano de apelación sin perjuicio de la posibilidad de recurrir por vía judicial. [Enm. 41]
- (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.
- (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. A fin de garantizar la correcta supervisión del mercado ferroviario y una buena regulación de la imposición de cánones por la utilización de la infraestructura ferroviaria y por la adjudicación de la capacidad de infraestructura, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) por lo que respecta a los criterios y el procedimiento que deben seguirse por lo que respecta al ámbito de la supervisión del mercado, determinados elementos de la declaración sobre la red, determinados principios en materia de tarificación, el descuento temporal del canon de infraestructura para el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS), determinados elementos del sistema de incentivos, los criterios que se han de seguir para los requisitos relativos a los candidatos para la obtención de capacidad de infraestructura, el calendario del procedimiento de adjudicación, las cuentas preceptivas, y los principios y prácticas comunes para la toma de decisiones desarrollados por los organismos reguladores. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.~~ [Enm. 42]
- (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 Comisión ^(*). A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión ⁽²⁾.~~ [Enm. 43]
- (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.

(*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(2) DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- (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.
- (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 y aplicarlas. Por consiguiente, tales Estados miembros deben quedar exentos de dicha obligación.
- (70) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» ⁽¹⁾, 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.
- (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.
- (71 bis) ***Teniendo en cuenta las Resoluciones del Parlamento Europeo de 12 de julio de 2007 ⁽²⁾ y 17 de junio de 2010 ⁽³⁾ sobre la aplicación del primer paquete ferroviario, y en lo que respecta a la aplicación de la Directiva 2001/12/CE, la Comisión debe presentar una propuesta legislativa sobre la separación de los administradores de infraestructuras y de los operadores de transporte antes de finales de 2012. Dado que el sector ferroviario sigue sin estar completamente abierto, la Comisión debe presentar una propuesta legislativa sobre la apertura del mercado antes de dicha fecha. [Enm. 44]***

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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;
 - 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;
 - 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.

⁽¹⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.⁽²⁾ DO C 175 E de 10.7.2008, p. 551.⁽³⁾ DO C 236 E de 12.8.2011, p. 125.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 2

Exclusiones del ámbito de aplicación

1. El capítulo II no se aplica a las empresas ferroviarias que sólo explotan servicios exclusivamente urbanos, suburbanos o regionales.
2. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del capítulo III, 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) 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.

2 bis. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 6, 7, 8 y 13 y del capítulo IV, lo siguiente:

— *las empresas ferroviarias que sólo prestan servicios de transporte ferroviario de mercancías en infraestructuras ferroviarias administradas por estas empresas antes ... (*), y que tienen una vía diferente de la red dominante dentro del Estado miembro y están conectadas a una infraestructura ferroviaria en el territorio de un país tercero, siempre y cuando la infraestructura administrada no esté identificada en la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽¹⁾. [Enms. 134 y 135]*

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

Los Estados miembros podrán decidir periodos y plazos del calendario de adjudicación de capacidad distintos de los previstos en el artículo 43, apartado 2, en el anexo VIII, punto 4, letra b), y en el anexo IX, puntos 3, 4 y 5, para las franjas ferroviarias internacionales que deberán establecerse en cooperación con los administradores de infraestructuras de terceros países en redes cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión. [Enm. 45]

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(1) DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

3 bis. Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del artículo 31, apartado 5, aquellos vehículos que operen o estén destinados a operar desde y hacia terceros países y que circulen en una red cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión. [Enm. 46]

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.

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.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 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, **en cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad**; las funciones **esenciales del** administrador de infraestructuras ~~en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas~~; **son: la toma de decisiones de asignación de franjas ferroviarias, incluidas tanto la definición y evaluación de la disponibilidad y la asignación de franjas ferroviarias concretas como la toma de decisiones sobre cánones por utilización de infraestructuras, incluida la determinación y la percepción de los cánones, así como las inversiones en infraestructuras**; [Enm. 47]
- 2 bis) «organismo regulador»: **un organismo que supervisa la correcta aplicación de la normativa vigente en un Estado miembro, no participa en modo alguno en la formulación de políticas y es totalmente independiente de las empresas, especialmente las empresas a que se refieren los puntos 1 y 2**; [Enm. 48]
- 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 1970 ^(*), que en aras de la claridad se incluyen en el anexo I de la presente Directiva~~; [Enm. 49]
- 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;
- 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;

(*) DO L 278 de 23.12.1970, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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 **o de regiones fronterizas**; [Enm. 50]
- 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.
- 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;
- 11) «adjudicación»: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructura;
- 12) «candidato»: empresa ferroviaria y otras personas físicas o jurídicas, tales como las autoridades competentes con arreglo al Reglamento (CE) n° 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 periodos, 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 en las que compiten diversas 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;
- 17) «capacidad de infraestructura»: el potencial para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un determinado período;
- 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;

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 20) «franja»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos durante un período dado;
- 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.

CAPÍTULO II

DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES DE LA UNIÓN

SECCIÓN 1

Independencia de la gestión

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.

2 bis. El administrador de la infraestructura asumirá la gestión de sus propios servicios de tecnologías de la información, con el fin de garantizar la adecuada protección de información comercialmente sensible. [Enm. 51]

2 ter. Los Estados miembros velarán asimismo por que tanto las empresas ferroviarias como los administradores de la infraestructura que no sean completamente independientes entre sí sean responsables de sus propias políticas de personal. [Enm. 52]

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 (OSP) 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, 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:

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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

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.

SECCIÓN 2

Separación de la administración de la infraestructura y las actividades de transporte y de los diferentes tipos de actividades de transporte

Artículo 6**Separación contable *transparente***

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, ***a fin de garantizar el desarrollo de la competencia, la inversión continua y la relación coste/eficacia de la prestación de servicios del sector ferroviario.***

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.

4. ***Con el fin de asegurar la plena transparencia de los costes de infraestructura,*** las contabilidades de las diferentes áreas de actividad contempladas en los apartados 1 y 3 se llevarán de manera que permita controlar ~~la prohibición de transferir~~ ***el cumplimiento de los apartados anteriores y la utilización de los ingresos derivados de tasas por infraestructura, los excedentes de otras actividades comerciales del administrador de la infraestructura y los fondos públicos y privados abonados de un área de actividad a otra al mismo. Los ingresos del administrador de la infraestructura no deberán ser utilizados en ningún caso por una empresa ferroviaria o un organismo o empresa que controle una empresa ferroviaria, ya que ello podría fortalecer su posición de mercado o permitirle obtener ventajas económicas sobre otras empresas ferroviarias. Dicha disposición no será óbice, bajo la supervisión del organismo regulador a que se refiere el artículo 55, para el reembolso, incluido el pago de intereses en condiciones de mercado, del capital empleado puesto a disposición del administrador de la infraestructura por el organismo o empresa que controle la empresa ferroviaria.*** [Enm. 53]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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,~~ **definidas en el artículo 3, apartado 3**, 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. **No obstante, para la gestión del tráfico en la red, es esencial una cooperación eficaz entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura.**

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

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.

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.

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.

3 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión deberá presentar una propuesta de Directiva que contenga disposiciones relacionadas con la separación de la administración de la infraestructura y las actividades de transporte, así como una propuesta para la apertura del mercado nacional de transporte ferroviario de viajeros que no vaya en detrimento de la calidad de los servicios de transporte ferroviario y salvaguarde las OSP. [Enms. 54 y 137]

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 ... (*) **y previa consulta con todas las partes interesadas, incluidos las autoridades locales y regionales interesadas, los sindicatos, los sindicatos del sector y los representantes de los usuarios**, 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~~ **siete** años y será renovable.

2. **Cuando los ingresos no sean suficientes para cubrir las necesidades de financiación del administrador de la infraestructura, y sin perjuicio del marco de tarificación establecido en los artículos 31 y 32 de la presente Directiva**, y respetando lo dispuesto en los artículos 93, 107 y 108 del TFUE, los Estados miembros ~~podrán~~ **aportarán** también 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.

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

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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 **de manera no discriminatoria** y antes de que se apruebe el ~~programa de actividad~~ **plan de inversión por lo que se refiere a las condiciones de acceso y utilización de la infraestructura, su naturaleza, su disponibilidad y su desarrollo**. El organismo regulador contemplado en el artículo 55 emitirá un dictamen no vinculante sobre ~~la idoneidad del~~ **si el plan de actividad para la consecución de estos objetivos discrimina entre candidatos**.

4. Los Estados miembros se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a **dos** años, 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, **las subvenciones no reembolsables procedentes de fuentes privadas** y la financiación estatal, ~~y, por otra, los gastos de infraestructura~~, incluidos, en su caso, los pagos adelantados abonados por el Estado, **y, por otra, los gastos de infraestructura, incluida la financiación sostenible para la renovación a largo plazo de los activos**. [Enm. 55]

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.

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 TFUE, 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.

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~~. [Enm. 56]

SECCIÓN 4

Acceso a la infraestructura y los servicios ferroviarios

Artículo 10

Condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria

1. 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.

(*) Fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva 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.

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.

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.

Las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria no deberán de ninguna manera impedir que los pasajeros puedan obtener información sobre un desplazamiento de un lugar a otro, o comprar un billete para dicho desplazamiento, independientemente del número de operadores de transporte ferroviario que presten, en su totalidad o en parte, los servicios de transporte de viajeros entre ambos lugares. [Enm. 57]

La Comisión ~~podrá adoptar~~**adoptará, sobre la base de la experiencia adquirida por los organismos reguladores y a más tardar ... (*)**, 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 **procedimiento de examen al que se refiere el artículo 64, apartado 3. [Enm. 58]**

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 el Derecho 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.

(*) 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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 **un mes** a partir de la recepción de **la petición a que se refiere el apartado 2.** [Enm. 59]

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:

- 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.

4. La Comisión **adoptará, sobre la base de la experiencia adquirida por los órganos reguladores y ... (*)**, medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que *deben* 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 **procedimiento de examen al que se refiere el** artículo 64, apartado 3. [Enm. 60]

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.

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

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.

2. Los cánones se destinarán a compensar a dicha autoridad por OSP 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 OSP correspondientes, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas OSP.

(*) 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.

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.

La Comisión preparará un análisis comparativo de los métodos para la fijación de los importes de los cánones en los Estados miembros con vistas a establecer un método uniforme de cálculo para determinar el importe de los mismos. [Enm. 61]

Artículo 13

Condiciones de acceso a los servicios

1. **Los administradores de la infraestructura facilitarán a todas** 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~~ **facilitarán a todas las empresas ferroviarias acceso, incluido el acceso por vía férrea, a las instalaciones a que se refiere el del anexo III, punto 2, así como a los servicios prestados en dichas instalaciones, de modo no discriminatorio y bajo la supervisión del organismo regulador a que se refiere el artículo 56.**

Cuando el explotador de ~~la~~ **una** instalación de servicios **contemplada en el anexo III, punto 2**, 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. **El explotador de una instalación de servicio y dicho organismo o empresa dispondrán de cuentas de pérdidas y ganancias y balances separados.**

Las solicitudes de las empresas ferroviarias para tener acceso a la instalación de servicio **obtendrán respuesta dentro de un plazo preciso fijado por el organismo regulador nacional y** 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~~ **Si deniega el acceso a su instalación de servicio, el explotador de la misma deberá proponer una alternativa viable desde el punto de vista económico y técnico y habrá de justificar su negativa por escrito. La denegación no obligará al** explotador de la instalación de servicio **a efectuar inversiones en recursos o instalaciones para satisfacer todas las solicitudes de las empresas ferroviarias.**

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 **de un solicitante**, tomará las medidas oportunas, **teniendo en cuenta las necesidades de todas las partes interesadas**, 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 el~~ material rodante **de alta velocidad a que se refiere la Decisión 2008/232/CE de la Comisión, de 21 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽¹⁾**, podrá reservarse a una empresa de ferrocarriles durante un periodo de ~~entre~~ diez años a partir del comienzo de la explotación.

⁽¹⁾ DO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Cuando la instalación de servicio no se haya utilizado durante al menos ~~dos años consecutivos~~, **un año y empresas ferroviarias hayan manifestado al explotador de la instalación de servicio un interés por acceder a la misma sobre la base de necesidades demostradas**, su propietario hará público que la explotación de la instalación se pone en alquiler o arrendamiento financiero **para su uso en actividades relacionadas con el sector ferroviario, a menos que el explotador de dicha instalación demuestre que un proceso de reconversión en curso impide su utilización por parte de una empresa ferroviaria.**

3. Si el ~~administrador de infraestructuras~~ **explotador del servicio** 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.

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~~ **explotadores de instalaciones de servicio**. El administrador de infraestructuras no estará obligado a prestar dichos servicios.

~~5. El anexo III podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.~~ **[Enms. 62 y 162]**

SECCIÓN 5

Acuerdos transfronterizos

Artículo 14

Principios generales de los acuerdos transfronterizos

1. ~~Quedan suprimidas todas las disposiciones incluidas en~~ **Los Estados miembros velarán por que los acuerdos transfronterizos entre Estados miembros que discriminen entre que celebren no sean discriminatorios frente a determinadas** empresas ferroviarias o ~~que restrinjan~~ **supongan restricciones a** la libertad que tienen las empresas ferroviarias para explotar servicios transfronterizos. **[Enm. 63]**

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 con~~ las que se ~~establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente apartado~~ **especifiquen las modalidades procedimentales del procedimiento de cooperación al que se hace referencia en el párrafo primero**. Estas medidas **de ejecución**, 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~~ **procedimiento de consulta contemplado en el artículo 64, apartado 2**. **[Enm. 64]**

SECCIÓN 6

Misión de seguimiento de la Comisión

Artículo 15

Ámbito de la supervisión del mercado

1. La Comisión adoptará las disposiciones necesarias para llevar a cabo un seguimiento de las condiciones técnicas, **sociales** y económicas y la evolución del mercado, **incluida la evolución del empleo, así como el cumplimiento de la normativa pertinente de la Unión en materia de** del transporte ferroviario europeo.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

2. En este marco, la Comisión asociará estrechamente a sus trabajos a representantes de los Estados miembros, **incluidos representantes de los órganos reguladores a que se refiere el artículo 55**, y a representantes de los sectores interesados, incluidos **las autoridades locales y regionales interesadas, los interlocutores sociales y los usuarios del sector del ferrocarril**, 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. **La Comisión también asociará, cuando proceda, a la Agencia Ferroviaria Europea.**

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, 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 apertura del mercado, el empleo y las condiciones sociales y el grado de armonización, sobre todo en materia de derechos sociales**, que se produzca entre los Estados miembros. ~~Garantizará una cooperación activa entre los órganos de control pertinentes de los Estados miembros y en el seno de los mismos.~~

4. La Comisión informará **cada dos años** al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios **y los servicios relacionados con el ferrocarril, incluido el grado de apertura del mercado;**
- b) las condiciones marco, incluidas las aplicables a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril;

b bis) la evolución del empleo y de las condiciones sociales y laborales en el sector;

- c) el estado de la red ferroviaria europea;
- 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.

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

- a) **la evolución de las prestaciones del transporte ferroviario y la compensación por las OSP;**
- b) **el grado de apertura del mercado y de competencia leal en cada Estado miembro, así como la cuota modal de las empresas ferroviarias en el total de prestaciones del transporte;**
- c) **los recursos y actividades de los organismos reguladores que se dediquen a su función como órganos de apelación;**
- d) **los cambios relevantes en cuanto a la reestructuración de la empresa ferroviaria histórica y la adopción/aplicación de estrategias nacionales de transporte durante el año precedente;**

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- e) *las iniciativas/medidas de formación importantes en el sector del transporte ferroviario adoptadas en el Estado miembro durante el año precedente;*
- f) *las condiciones sociales y de empleo de las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y otras empresas activas en el sector ferroviario a finales del año precedente;*
- g) *las inversiones en la red ferroviaria de alta velocidad hechas durante el año precedente;*
- h) *la longitud de la red ferroviaria a finales del año precedente;*
- i) *los cánones de acceso por vía férrea durante el año precedente;*
- j) *la existencia de un sistema de incentivos establecido con arreglo al artículo 35 de la presente Directiva;*
- k) *el número de licencias activas expedidas por la autoridad nacional competente;*
- l) *la situación por lo que se refiere al despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario (ERTMS);*
- m) *el número de incidentes, accidentes y accidentes graves, según se definen en la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹⁾, ocurridos durante el año precedente;*
- n) *otros cambios importantes;*
- o) *el desarrollo de los mercados de mantenimiento y el grado de apertura del mercado de los servicios de mantenimiento.*

El anexo IV podrá modificarse a la luz de la experiencia, **con el fin de actualizar la información necesaria para observar la evolución del mercado ferroviario**, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60 ~~artículo 60 bis~~. [Enm. 65]

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

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.

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

⁽¹⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

SECCIÓN 2

Condiciones para la obtención de una licencia

Artículo 17

Requisitos generales

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 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.

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

5. La Comisión ~~podrá adoptar~~ **adoptará** medidas de ejecución en las que se ~~establezcan normas detalladas sobre el~~ **especifiquen las modalidades de** procedimiento que ~~debe~~ **deban** seguirse para la aplicación del presente artículo, incluido el uso de ~~conceder licencias y establecer~~ una plantilla común para las licencias **de conformidad con los requisitos establecidos en la sección 2**. Estas medidas **de ejecución**, 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~~ **procedimiento de consulta contemplado en el artículo 64, apartado 2**. [Enm. 66]

Artículo 18

Condiciones para la obtención de una licencia

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.

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

Artículo 19

Requisitos de honorabilidad

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:

- 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;

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- c) no hayan sido condenadas por infracciones graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes;
- 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 **general y 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. [Enm. 67]

Artículo 20

Requisitos de capacidad financiera

1. 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. ***Las autoridades otorgantes comprobarán la capacidad financiera a la luz de las cuentas anuales de la empresa ferroviaria y, para aquellas empresas que soliciten licencia sin poder presentar dichas cuentas, a la luz del balance anual.*** [Enm. 68]

2. A efectos del párrafo primero, toda solicitud de licencia ~~estará acompañada, como mínimo, de la~~ ***ofrecerá*** información ~~indicada en el Anexo V.~~ ***pormenorizada sobre los aspectos siguientes:***

- 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;***
- f) ***impuestos y cotizaciones sociales.*** [Enm. 69]

3. ***La autoridad otorgante estimará que la empresa solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando, debido a la actividad de la empresa, se deban considerar atrasos en concepto de impuestos o de cotizaciones sociales.*** [Enm. 70]

4. ***La autoridad otorgante podrá exigir, en particular, 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. Estos documentos deberán incluir información sobre los aspectos que se mencionan en las letras a) a f) del apartado 22 del presente artículo.*** [Enm. 71]

~~El anexo V podrá modificarse cuando sea necesario a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60.~~ [Enm. 72]

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. ***La empresa deberá demostrar asimismo, en el momento de presentar la solicitud, que posee un certificado de seguridad de los definidos en el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE.*** [Enm. 73]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 22

Requisitos de responsabilidad civil

Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, **de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril** ⁽¹⁾, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas **o disponer de garantías adecuadas en condiciones de mercado** para cubrir, en aplicación de las legislaciones nacionales e internacionales, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a la carga, el correo y terceros. **El nivel de cobertura considerado adecuado podrá diferenciarse para tener en cuenta las especificidades de los servicios, en particular para los servicios ferroviarios con fines culturales o de patrimonio para el público en general, que utilicen la red ferroviaria.** [Enm. 140]

SECCIÓN 3

Validez de la licencia

Artículo 23

Validez espacial y temporal

1. La validez de una licencia se extenderá al conjunto del territorio de la Unión Europea.
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.
3. Podrán consignarse en la propia licencia las disposiciones que regulan su suspensión o su revocación.

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.

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.
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.

⁽¹⁾ DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.

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.

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.

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.

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**

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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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, **una de las cuales deberá ser la lengua inglesa**. La declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico a través del portal web de la Agencia Europea de Ferrocarriles. [Enm. 75]

2. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, y contendrá **la siguiente** 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.~~

- a) *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.*
- b) *Un capítulo dedicado a los cánones y principios de tarificación.*
- c) *Un capítulo relativo a los principios y criterios que regirán la adjudicación de capacidad, 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.*
- d) *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/CE.*
- e) *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.*
- f) *Un capítulo con información acerca del acceso y los cánones por el uso de las instalaciones de servicio contempladas en el anexo III.*
- g) *Un modelo de acuerdo para la celebración de acuerdos marco entre el administrador de la infraestructura y cualquier solicitante con arreglo al artículo 42.*

La información contenida en la declaración sobre la red se actualizará todos los años y concordará con los registros de infraestructura ferroviaria que deben publicarse con arreglo al artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad ⁽¹⁾. Las infraestructuras que no estén adecuadamente mantenidas y cuya calidad disminuya se señalarán puntualmente a los usuarios.

La información contenida en las letras a) a g) podrá ser enmendada y detallada por la Comisión de conformidad con el anexo VI a la luz de la experiencia adquirida en la aplicación del procedimiento previsto en el artículo 60 bis. [Enm. 76]

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

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

3. La declaración sobre la red se actualizará y enmendará según proceda.
4. La declaración sobre la red se publicará como mínimo cuatro meses antes de que finalice el plazo de solicitudes de capacidad de infraestructura.

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 acuerdo con lo dispuesto en la presente Directiva.

SECCIÓN 2**Cánones por utilización de infraestructuras****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.

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.

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

Sin perjuicio de la independencia de la gestión establecida en el artículo 4 y siempre que este derecho haya sido directamente conferido por la legislación constitucional al menos dos años antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, el Parlamento nacional tendrá derecho a controlar y, cuando proceda, revisar el nivel de tasas determinado por el administrador de infraestructuras. Dicha revisión, si la hubiera, garantizará que los cánones cumplan con lo dispuesto en la presente Directiva, el marco de tarificación establecido y las normas de tarificación. [Enm. 141/rev]

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.

Los Estados miembros garantizarán que los representantes de administradores de infraestructuras cuyas decisiones sobre tarificación tengan repercusión en otras infraestructuras se asocien para coordinar **conjuntamente** los cánones o para establecer cánones a nivel internacional por el uso de la infraestructura correspondiente. [Enm. 77]

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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.

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

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~~ **siete** 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.

~~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. [Enm. 78]~~

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.

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 material móvil, 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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 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 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 será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, con arreglo a lo dispuesto en el anexo VIII, punto 1.

El anexo VIII, punto 1, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el ~~artículo 60~~ **artículo 60 bis**.

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.

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. Dicha modificación de los cánones de infraestructura permitirá compensar las inversiones para acondicionar el material rodante con la tecnología de frenado de bajo ruido disponible y más viable desde el punto de vista económico. Los Estados miembros velarán por que la introducción de estos cánones diferenciados no afecte negativamente al equilibrio financiero de los administradores de infraestructuras. Se modificarán las normas sobre cofinanciación europea de manera que se permita la cofinanciación para modernizar el material rodante con el fin de reducir la emisión de ruido, como ya es el caso del ERTMS.~~

El anexo VIII, punto 2, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el ~~artículo 60~~, **artículo 60 bis**, especialmente para especificar los elementos de los cánones de infraestructura diferenciados, **a condición de que esto no entrañe una distorsión de la competencia dentro del sector del transporte ferroviario o con el transporte por carretera en detrimento del transporte ferroviario.**

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~~ **aplica en virtud del** Derecho de la Unión en materia de transporte de mercancías por carretera. Si el Derecho 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Si la tarificación de los costes ambientales generara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos **en beneficio de los sistemas de transporte**. 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. [Enm. 79]

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

7. La prestación de los servicios previstos en el punto 2 del Anexo 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.

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.

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.

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.

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 ~~autorizar~~ **el cobro por parte del administrador de infraestructuras de** recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, ~~en particular, del tráfico internacional del sector ferroviario de mercancías~~. El sistema de cánones respetará los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

No obstante, la cuantía de los cánones no debe excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

Antes de aprobar el cobro de tales recargos, los Estados miembros evaluarán su relevancia para segmentos específicos del mercado. La lista de segmentos del mercado definida por los administradores de infraestructuras contendrá por lo menos los tres siguientes: servicios de mercancías, servicios de viajeros en el marco de un contrato de servicio público y otros servicios de viajeros. Los administradores de infraestructuras podrán distinguir otros segmentos de mercado.

También se definirán los segmentos de mercado en los que las empresas ferroviarias no estén operando actualmente pero que puedan ofrecer servicios durante el periodo de validez del sistema de tarificación. El administrador de la infraestructura no incluirá un recargo en el sistema de tarificación.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

La lista de sectores de mercado se publicará en la declaración sobre la red y se revisará como mínimo cada cinco años.

~~Estos Otros segmentos adicionales del mercado se establecerán con arreglo a los criterios establecidos al 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.~~

1 bis. Para el transporte de mercancías a y desde terceros países en redes cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión, los administradores de infraestructuras podrán establecer cánones más elevados con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos.

2. Para proyectos de inversión específicos, en el futuro, o que hayan concluido 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.

3. Los trenes equipados con el 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 administrador de infraestructuras deberá estar en condiciones de garantizar que dicho descuento no conlleve una pérdida de ingresos. Se contrarrestará este descuento mediante la aplicación de cánones más elevados en la misma línea ferroviaria para los trenes que no estén equipados con el sistema ETCS.***

El anexo VIII, punto 5, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el ~~artículo 60~~ ***artículo 60 bis, con el fin de fomentar en mayor medida los equipos ERTMS.***

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.

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.

Los Estados miembros podrán decidir publicar el marco de tarificación y las normas de tarificación aplicables específicamente a los servicios de transporte de mercancías a y desde terceros países en redes cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión con instrumentos y plazos diferentes a los previstos en el artículo 29, apartado 1, cuando ello sea necesario para garantizar la libre competencia. [Enm. 80]

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 TFUE y no obstante el principio del coste directo establecido en el artículo 31, apartado 3, de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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

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.
2. **En los principios básicos del sistema de incentivos incluidos en el punto 4 del anexo VIII se incluirán los siguientes elementos, que se aplicarán a toda la red:**
 - 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 coste de los retrasos y 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.*

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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) *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.*
- d) *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. [Enm. 81]*

El anexo VIII, punto 4, **que contiene elementos adicionales relacionados con el sistema de incentivos**, podrá modificarse a la luz de la experiencia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60 ~~artículo 60~~ **artículo 60 bis**. [Enm. 82]

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 dos o más candidatos solicitan franjas ferroviarias superpuestas que deban~~ adjudicarse dentro del calendario anual, se impondrá un canon por reserva **al solicitante al que se le hubiere adjudicado toda la franja ferroviaria o una parte de la misma que no se utilizó**. [Enm. 83]

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.

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.

SECCIÓN 3

Adjudicación de capacidad de infraestructura

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.

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

No se considerará transmisión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un candidato que no sea empresa ferroviaria.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.

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.

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.

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.
2. Los administradores de infraestructuras 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

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. 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 tarificación 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 del Derecho de la Unión sobre las redes orientadas al transporte de mercancías. **Los representantes en esta cooperación velarán por que se hagan públicos la lista de participantes, las modalidades de funcionamiento de la colaboración y todos los criterios que se apliquen para evaluar y adjudicar capacidad de infraestructura.** Podrán estar representados en dichos procedimientos los administradores de infraestructuras de terceros países. [Enm. 85]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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~~ los 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. [Enm. 86]

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.

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~~. **Para utilizar dicha capacidad de infraestructura, los solicitantes designarán una empresa ferroviaria para que celebre un acuerdo con el administrador de infraestructuras, de conformidad con el artículo 28.** [Enm. 84]

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 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.

3. ~~La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan~~ Los criterios detallados sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del apartado 2 **se podrán modificar a la luz de la experiencia adquirida** 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~~ **procedimiento a que se refiere el artículo 60 bis.** [Enm. 87]

Artículo 42**Acuerdos marco**

1. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del TFUE, 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.
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.

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.

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.

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

Artículo 43

Calendario de adjudicación

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

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

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, **y deberá estar debidamente justificado. [Enm. 88]**

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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

2. Las solicitudes referentes al horario de servicio normal deberán presentarse en los plazos establecidos en el anexo IX.
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 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**

1. El administrador de infraestructuras atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura, incluidas las franjas que atraviesan más de una red, y tendrá lo más en cuenta posible todas las limitaciones que afecten a los candidatos, tales como los efectos económicos sobre su actividad empresarial.
2. El administrador de infraestructuras podrá dar preferencia a servicios específicos en el marco del procedimiento de programación y coordinación pero únicamente según lo dispuesto en los artículos 47 y 49.
3. El administrador de infraestructuras consultará el proyecto de horario de servicio con los interesados, los cuales dispondrán al menos de un mes para presentar sus observaciones. Se considerará partes interesadas a los solicitantes de capacidad de infraestructura y a otros que deseen formular observaciones sobre el modo en que el horario de servicio puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios en el período de vigencia del horario de servicio.
4. El administrador de infraestructuras, 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.
5. El administrador de infraestructuras tomará las medidas oportunas para tener en cuenta las preocupaciones que se hayan manifestado.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 46

Procedimiento de coordinación

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.
2. Cuando la situación requiera una coordinación, el administrador de infraestructuras podrá proponer, dentro de límites razonables, adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.
3. El administrador de infraestructuras procurará resolver los conflictos que surjan consultando con los candidatos interesados.
4. En la declaración sobre la red se 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

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.
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.

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 **y, en particular, el transporte internacional**, 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. [Enm. 89]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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.

5. ~~En la definición de~~ Los criterios de prioridad, ~~recibirán la debida consideración~~ **incluirán** los servicios de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional. **[Enm. 90]**

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

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.

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 TFUE, 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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

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

Artículo 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.

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.~~ **supervisará el proceso de consulta para garantizar que se proceda de manera no discriminatoria.** [Enm. 91]

En caso de congestión de una red transeuropea o de una franja ferroviaria que tenga repercusiones importantes sobre una o varias redes transeuropeas, la red de organismos reguladores establecida en el artículo 57 podrá emitir dictamen sobre la oportunidad de las acciones recogidas en el plan. [Enm. 92]

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

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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

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

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.
3. El administrador de infraestructuras informará ~~a su debido tiempo~~ a las partes interesadas **al menos una semana antes** respecto a los trabajos de mantenimiento no programados. [Enm. 93]

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 normalidad. 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.

1 bis. Los administradores de infraestructuras contarán con protocolos de actuación para casos de accidentes o fallos técnicos. [Enm. 94]

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. Salvo en casos de fuerza mayor, incluidas las obras urgentes y vitales para la seguridad, una franja ferroviaria adjudicada a una operación de transporte de mercancías en virtud del presente artículo no podrá anularse menos de dos meses antes de su horario previsto en el horario de servicio si el solicitante no manifiesta su conformidad con dicha anulación. En tal caso, el administrador de infraestructuras procurará proponer al solicitante una franja ferroviaria de calidad y fiabilidad equivalentes, que el solicitante podrá aceptar o rechazar. En caso de rechazo por parte del solicitante, tendrá derecho, como mínimo, al reembolso del canon correspondiente.~~ [Enm. 95]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

SECCIÓN IV

Organismos reguladores

Artículo 55

~~Organismo regulador~~ **Organismos reguladores nacionales**

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. 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. Además, deberá ser funcionalmente independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público. **El organismo regulador dispondrá de la capacidad organizativa necesaria en términos de recursos humanos y materiales, que deberán ser adecuados para el nivel de actividad del sector ferroviario del Estado miembro, como por ejemplo el volumen de tráfico, y para el tamaño de la red, a fin de desempeñar las tareas que se le encomienden en virtud del artículo 56.**

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 **por el Parlamento nacional u otro parlamento competente** para un período fijo y renovable de acuerdo con normas claras que garanticen su independencia. Serán seleccionados entre personas que **tengan conocimientos y experiencia en el ámbito de la regulación del sector ferroviario, o tengan conocimientos y experiencia en el ámbito de la regulación de otros sectores, y preferiblemente 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~~ **dos** años anteriores a su nombramiento **o durante un período más largo definido de conformidad con la legislación nacional**, ni tampoco durante su mandato. **Lo harán constar de manera explícita mediante una declaración oportuna de intereses.** 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~~ **dos** años **o durante un período más largo definido de conformidad con la legislación nacional**. Tendrán plena autoridad respecto a la contratación y gestión del personal del organismo regulador. **Deberán actuar de modo totalmente independiente y no podrán estar influenciados, bajo ningún concepto, por las instrucciones de un gobierno o de una empresa privada o pública.** [Enm. 96]

Artículo 56

~~Funciones del organismo regulador~~ **de los organismos reguladores nacionales**

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:

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

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- f) las disposiciones sobre acceso de conformidad con los artículos 10, 11 y 12;
- g) el acceso a los servicios y las tarifas correspondientes con arreglo al artículo 13.

g bis) las decisiones de expedición de licencias cuando el organismo regulador no sea también el organismo competente para conceder las licencias de conformidad con el artículo 16.

1 bis. El organismo regulador podrá actuar por iniciativa propia y deberá resolver acerca de cualquier denuncia a fin de remediar la situación que la haya originado en un plazo máximo de un mes desde la recepción de la denuncia. 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.

La Comisión, por propia iniciativa, examinará la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones de la presente Directiva relativas al mandato de los organismos reguladores y sus plazos de toma de decisiones de conformidad con el procedimiento de consulta contemplado en el artículo 64, apartado 2.

2. El organismo regulador estará facultado para supervisar la competencia, **impedir una evolución** en los mercados de los servicios ferroviarios **que sea discriminatoria o entrañe una distorsión del mercado** y revisar, por iniciativa propia, lo dispuesto en las ~~letras a) a g)~~ **letras a) a g bis)** con miras a evitar discriminaciones entre los candidatos, **inclusive mediante las adecuadas medidas correctoras**. 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.~~ **A tal fin, el organismo regulador cooperará estrechamente con la autoridad nacional de seguridad encargada de evaluar la conformidad o conveniencia del uso de componentes de interoperabilidad o de valorar el procedimiento CE de verificación de los subsistemas, de conformidad con la Directiva 2008/57/CE. A petición de los candidatos en procedimientos ante la autoridad nacional de seguridad que puedan repercutir en el acceso al mercado, la autoridad nacional de seguridad informará al organismo regulador de los aspectos relevantes del procedimiento. El organismo regulador hará recomendaciones. Cuando la autoridad nacional de seguridad tenga intención de apartarse de estas recomendaciones, deberá justificarlo ante el organismo regulador.**

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.

3 bis. El organismo regulador verificará que la contabilidad de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras cumplen las disposiciones sobre separación de cuentas establecidas en el artículo 6.

3 ter. El organismo regulador determinará, si así lo establece la legislación nacional, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, si el objetivo principal de un servicio consiste en transportar viajeros entre estaciones ubicadas en distintos Estados miembros y si, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, el equilibrio económico de un contrato de servicio público se ve comprometido por los servicios contemplados en el artículo 10 prestados entre un lugar de salida y un lugar de destino cubiertos por uno o varios contratos de servicio público.

3 quater. El organismo regulador comunicará a la Comisión cualquier reclamación relacionada con una decisión de un organismo regulador con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1 a 3 ter. En un plazo de dos semanas a partir de la recepción de la reclamación, la Comisión solicitará la introducción de cambios en la decisión en cuestión, en caso de que sea necesario para garantizar la compatibilidad de la misma con el Derecho de la Unión. El organismo regulador modificará su decisión teniendo en cuenta los cambios solicitados por la Comisión.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

3 quinquies. *El organismo regulador consultará al menos una vez al año a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros con el fin de tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario, incluida la realización del servicio, los cánones por el uso de infraestructuras, el importe y la transparencia de los precios de los servicios ferroviarios.* [Enm. 97]

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.

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 mercados, en particular en lo contemplado en el apartado 1, **letras a) a g bis).**

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.

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

6. Los Estados miembros 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.

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 bis.**

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 56 bis

Poderes de los organismos reguladores nacionales

1. Con el fin de realizar los cometidos enumerados en el artículo 56, el organismo regulador estará facultado para:

a) aplicar sus decisiones con las apropiadas sanciones, incluidas multas. Las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas, y no estarán sujetas al control de ninguna otra instancia administrativa nacional.

b) solicitar la información pertinente al administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado de un Estado miembro, y hacer cumplir dicha solicitud con las sanciones apropiadas, incluidas multas. La información que habrá de facilitarse al organismo regulador incluirá todos los datos que este exija en el marco de su función de organismo de apelación y de supervisión de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines de observación estadística y de mercado. La información solicitada deberá suministrarse sin retrasos injustificados.

c) realizar auditorías o emprender auditorías externas con los administradores de infraestructuras y, en su caso, las empresas ferroviarias, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación de cuentas establecidas en el artículo 6.

2. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial. El recurso no tendrá efectos suspensivos en la decisión del organismo regulador.

3. En el caso de conflictos referentes a decisiones adoptadas por los organismos reguladores para los servicios de transporte transfronterizo, las partes afectadas podrán recurrir a la Comisión con el fin de obtener una decisión vinculante sobre la compatibilidad de las decisiones con el Derecho de la Unión en el plazo de un mes a partir de la recepción del recurso.

4. Los Estados miembros garantizarán la publicación de las decisiones adoptadas por el organismo regulador.

5. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras y todas las empresas o entidades que efectúen los diferentes tipos de transporte ferroviario o de gestión de infraestructuras, incluidos los explotadores de las instalaciones de servicio, contemplados en el artículo 6, presentan las cuentas detalladas preceptivas al organismo regulador, de manera que este pueda llevar a cabo sus diferentes cometidos. 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 bis. [Enm. 98]

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 tomas de decisiones en el conjunto de la Unión. A tal fin colaborarán en ~~un grupo de trabajo~~ **una red establecida formalmente** que se reunirá a intervalos regulares ~~a invitación de la Comisión prestará apoyo a y presidida por esta. Para ello, la Comisión velará por una cooperación activa entre~~ los organismos reguladores ~~en esta actividad y adoptará medidas en caso de que estos últimos no cumplan su mandato.~~

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Los representantes de la Comisión incluirán representantes de los dos servicios responsables de transportes y competencia.

La Comisión creará una base de datos a la que los organismos reguladores nacionales facilitarán datos sobre todos los procedimientos relativos a las reclamaciones, tales como las fechas de las mismas, el inicio de los procedimientos de propia iniciativa, todos los proyectos de decisiones y las decisiones definitivas, las partes interesadas, los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación en el ámbito ferroviario, así como las investigaciones por propia iniciativa sobre cuestiones de acceso o tarificación relacionadas con los servicios ferroviarios internacionales.

2. Los organismos reguladores cooperarán 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 tarificación 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 **informará a la Comisión y** 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. **En ese caso, la red de organismos reguladores emitirá dictamen.**

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.

6 bis. La Comisión podrá, por propia iniciativa, participar en las actividades enumeradas en los apartados 2 a 6, sobre las que habrá de mantener informada a la red de organismos reguladores que se menciona en el apartado 1.

7. ~~Los~~**La red de** organismos reguladores ~~elaborarán establecida de conformidad con el apartado 1~~**elaborará** principios y prácticas comunes para la toma de las decisiones para las que ~~aquellos~~ están facultados en virtud de la presente Directiva. La Comisión podrá adoptar ~~medidas de ejecución en las que se establezcan y complementar dichos~~ 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~~**procedimiento a que se refiere el artículo 60 bis.**

~~Los~~**La red de** organismos reguladores ~~revisarán~~**revisará** 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~~**facilitará** de cualquier otro modo el transporte ferroviario internacional. [Enm. 99]

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 57 bis

Organismo regulador europeo

Sobre la base de la experiencia adquirida a través de la red de organismos reguladores, la Comisión elaborará, en un plazo máximo de ... (*), una propuesta legislativa por la que se establezca un organismo regulador europeo. Dicho organismo tendrá funciones de control y arbitraje para tratar los problemas transfronterizos e internacionales y entender en los recursos de apelación contra las decisiones adoptadas por los organismos reguladores nacionales. [Enm. 100]

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

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, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales ⁽¹⁾.

Artículo 59

Excepciones

1. Hasta el 15 de marzo de 2013, Irlanda, por su condición de Estado miembro isleño, 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;

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 el artículo 27, en el artículo 29, apartado 2, en los artículos 38, 39 y 42, en el artículo 46, apartado 4, en el artículo 46, apartado 6, en el artículo 47, en el 49, apartado 3, en los artículos 50 a 53, y en los artículos 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, o con destino o procedencia en dichos países, en cuyo caso se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento consultivo 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 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, pondrán en vigor normas legales para dar cumplimiento a los artículos contemplados en el apartado 1.

(*) **Dos años tras la publicación de la presente Directiva.**

(1) DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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 consultivo contemplado en el artículo 64, apartado 2. Se aplicará dicho procedimiento 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.

Artículo 59 bis

Poder de delegación

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 bis en lo referente a la supervisión del mercado, conforme al artículo 15, apartado 5, determinados elementos de la declaración sobre la red, conforme al artículo 27, apartado 2, determinados principios en materia de tarificación, conforme al artículo 31, apartados 3 y 5, el descuento temporal del canon de infraestructura para el ETCS, conforme al artículo 32, apartado 3, determinados elementos del sistema de incentivos, conforme al artículo 35, apartado 2, los criterios que se han de seguir para los requisitos relativos a los candidatos para la obtención de capacidad de infraestructura, conforme al artículo 41, apartado 3, el calendario del procedimiento de adjudicación, conforme al artículo 43, apartado 1 las cuentas preceptivas, conforme al artículo 56 bis, apartado 5 y los principios y prácticas comunes para la toma de decisiones desarrollados por los organismos reguladores, conforme al artículo 57, apartado 7. [Enm. 101]

~~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. [Enm. 102]~~

Artículo 60 bis

Ejercicio de la delegación

1. *Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.*

2. *Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 15, apartado 5, el artículo 27, apartado 2, el artículo 31, apartado 3, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 3, el artículo 35, apartado 2, el artículo 41, apartado 3, el artículo 43, apartado 1, el artículo 56 bis, apartado 6, y el artículo 57, apartado 7, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de ... (*). La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 15, apartado 5, el artículo 27, apartado 2, el artículo 31, apartado 3, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 3, el artículo 35, apartado 2, el artículo 41, apartado 3, el artículo 43, apartado 1, el artículo 56 bis, apartado 6, y el artículo 57, apartado 7, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 15, apartado 5, el artículo 27, apartado 2, el artículo 31, apartado 3, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 3, el artículo 35, apartado 2, el artículo 41, apartado 3, el artículo 43, apartado 1, el artículo 56 bis, apartado 6, y el artículo 57, apartado 7, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo. [Enm. 103]

~~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. [Enm. 104]

~~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. [Enm. 105]

~~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 consultivo contemplado en el artículo 64, apartado 2.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

2. A solicitud de un ~~Estado miembro~~ **organismo regulador nacional y de otras autoridades nacionales competentes** o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones de la presente Directiva. **Los organismos reguladores nacionales mantendrán una base de datos de sus proyectos de decisiones accesible para la Comisión Europea.** En el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud, **la Comisión Europea** decidirá con arreglo al procedimiento consultivo 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. [Enm. 106]

~~Sin perjuicio del artículo 258 del Tratado, todo~~ **A petición de un** 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, **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 adoptará** una decisión diferente dentro de un plazo de un mes a partir de la fecha de la presentación al Consejo **al respecto, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 64, apartado 3.** [Enm. 107]

3. ~~Las medidas destinadas~~ **La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 10, apartado 2, el artículo 11, apartado 4, el artículo 14, apartado 2, y el artículo 17, apartado 5, destinados** a asegurar la aplicación de la Directiva en condiciones uniformes ~~serán adoptadas por la Comisión como.~~ **Dichos** actos de ejecución ~~con arreglo al procedimiento contemplado en~~ **se adoptarán de conformidad** con el procedimiento **de examen a que se refiere** el artículo 64, apartado 3. [Enm. 108]

Artículo 64

Procedimientos de Comité

1. La Comisión estará asistida por **un comité. Dicho comité será** un comité **en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.** [Enm. 109]

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación ~~los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~ **el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.** [Enm. 110]

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 ~~y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~ **del Reglamento (UE) n° 182/2011.** [Enm. 111]

Artículo 65

Informe

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.

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) n° 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Artículo 66

Transposición

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 ... (*). Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. **[Enm. 112]**

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.

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

Artículo 67

Derogación

Quedan derogadas las Directivas 91/440/CEE, 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.

Artículo 68

Entrada en vigor

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

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

Artículo 69

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

(*) 12 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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-railes; 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 **para peatones y** por carretera; [Enm. 113]
- 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.

ANEXO II

Funciones esenciales del administrador de infraestructuras

(contempladas en el artículo 7)

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

~~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. [Enm. 114]~~

Miércoles 16 de noviembre de 2011

ANEXO III

Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias

(contemplados en el artículo 13)

1. El paquete de acceso mínimo comprenderá:

- a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria;
- b) derecho a utilizar la capacidad concedida;
- c) utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red;
- d) control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria;
- e) utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles;
- ~~f) instalaciones de aprovisionamiento de combustible, cuando estén disponibles;~~
- g) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

2. También se dará acceso a las **siguientes** instalaciones de servicio, **caso de existir**, y ~~al suministro de~~ **a los** servicios **suministrados** en ~~las siguientes~~ **dichas** instalaciones:

- a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, ~~incluidas~~ **incluidos los servicios de** información sobre viajes y ~~la~~ **un emplazamiento común adecuado para los servicios de** 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.
- g) Instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias;
- h) instalaciones de socorro, incluido el remolcado;

h bis) instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones; 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.

3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:

- a) corriente de tracción, **cuyo proveedor podrá ser libremente elegido por la empresa ferroviaria; cuando el proveedor de la corriente de tracción sea idéntico al explotador de la instalación,** los cánones abonados **en** concepto **de corriente de tracción** se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso del equipo de alimentación eléctrica;

Miércoles 16 de noviembre de 2011

a bis) condiciones y precios aplicables al uso del suministro eléctrico y de las líneas de transmisión, que sean equitativos para todos los operadores;

- b) precalentamiento de trenes de viajeros;
- e) ~~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;~~ [Enms. 115 y 165]
- 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.

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 ⁽¹⁾)				
Internacional				
Tránsito				
Nacional				
Total viajeros (en pkm ⁽²⁾)				
Internacional				
Tránsito				
Nacional				
de los cuales, bajo OSP:				
Compensaciones abonadas por OSP (en euros)				

⁽¹⁾ Toneladas/kilómetro.

⁽²⁾ Pasajero/kilómetro.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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 ≥ 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, ...)	

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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)

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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

16 bis. Incidentes, accidentes y accidentes graves, según se definen en la Directiva 2004/49/CE, ocurridos durante el año precedente [Enm. 116]

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;

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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 considerar 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. [Enm. 117]~~

ANEXO VI

Contenido de la declaración sobre la red

(contemplado en el artículo 27)

Las secciones de la declaración sobre la red prevista en el artículo 27 ~~comprenderá~~ **comprenderán** la siguiente información: [Enm. 118]

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.~~[Enm. 119]
2. ~~Un~~El 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 todo lo dispuesto desde **los apartados 4 y 5 del artículo 31 hasta el artículo 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. [Enm. 120]
3. ~~Un~~El 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: [Enm. 121]
 - 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;
 - 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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/CE⁽⁴⁾.~~
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.[Enm. 122]~~
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.[Enm. 123]~~
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.[Enm. 124]~~

(4) 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, ***incluidas previsiones indicativas en cuanto a los niveles de los mismos***, asignados a los servicios de infraestructura enumerados en el anexo III, al mantenimiento, ~~a la construcción de infraestructura nueva~~ ***incluidas la renovación y rehabilitación, y*** al trabajo ocasionado por los retrasos acumulados en el mantenimiento; ***los pagos por la infraestructura nueva podrán incluirse como un aspecto aparte;***
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, ***en particular los efectos de la calidad de la infraestructura en la fiabilidad del tren,***
 - b) la capacidad de la red ***y la disponibilidad de la infraestructura,***
 - c) la gestión de activos,
 - d) los volúmenes de actividad,
 - e) los niveles de seguridad,
 - 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;

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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, **de conformidad con los requisitos del artículo 30, apartado 1, sin poner en peligro el equilibrio de las cuentas del administrador de infraestructuras, tal como se exige en el artículo 8, apartado 4;**
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 así como la~~ rescisión anticipada del acuerdo contractual, y ~~sobre~~ la información oportuna a los usuarios; [Enm. 125]
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 y guarderías y restaurantes;~~ [Enm. 126]
 - 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 Comisión, de 23 de diciembre de 2005, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «material rodante-ruido» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹⁾;
 - 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;

⁽¹⁾ DO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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;
 - 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 la infraestructura **definirá segmentos homogéneos de mercado y los correspondientes recargos con arreglo al artículo 32, apartado 1, sobre la base de un estudio de mercado y tras consultar a los candidatos. Con la salvedad de los coches a que se refiere el artículo 32, apartado 1 bis, el administrador de la 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. En caso de que el administrador de la infraestructura imponga recargos, elaborará una lista de segmentos de mercado que el organismo regulador aprobará previamente.~~
- 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.~~[Enm. 127]
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.~~[Enm. 128]
 - 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.~~[Enm. 129]
 - 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

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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)

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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.

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- ~~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.[Enm. 130]~~
- ~~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.[Enm. 131]~~
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 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

Para el transporte de viajeros

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Descuento	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Enm. 132]

ANEXO IX

Calendario de adjudicación
(contemplado en el artículo 43)

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

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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~~ **contemplados en el artículo 6 y como lo considere necesario y proporcionado** el organismo regulador; [Enm. 133]
- 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:

Miércoles 16 de noviembre de 2011

- 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
(DO L 363 de 20.12.2006, p. 344)

solo el punto B del anexo

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

solo el artículo 1

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 del Consejo
(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

solo el artículo 29

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 del Consejo
(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

solo el artículo 30

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

solo el artículo 2

Miércoles 16 de noviembre de 2011

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/CE	Directiva 2001/14/CE	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 1, apartado 2		Artículo 2, apartado 1
		Artículo 1, apartado 3	Artículo 2, apartado 2
Artículo 2, apartado 3	Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4	Artículo 2, apartado 3
Artículo 2, apartado 4			Artículo 2, apartado 4
Artículo 3	Artículo 2, letras b) y c)		Artículo 2, apartado 5
		Artículo 2	Artículo 3, apartados 1 a 8
Artículo 4			Artículo 3, apartados 9 y 10
Artículo 5			Artículo 3, apartados 11 a 21
Artículo 6, apartados 1 y 2			Artículo 4
Artículo 9, apartado 4			Artículo 5
Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo			Artículo 6, apartados 1, 2 y 4
Artículo 6, apartado 4			Artículo 6, apartado 3
			Artículo 6, apartado 3
			Artículo 7, apartado 1

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Esta Directiva
Artículo 7, apartados 1, 3 y 4		Artículo 4, apartado 2 y artículo 14, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
		Artículo 6, apartado 1	Artículo 8, apartados 1, 2 y 3
Artículo 9, apartados 1 y 2			Artículo 8, apartado 4
Artículo 10, apartados 3 y 3bis			Artículo 9, apartados 1 y 2
Artículo 10, apartados 3ter			Artículo 10, apartados 1 y 2, párrafos primero, segundo y tercero
Artículo 10, apartado 3quater y sexies			Artículo 11, apartados 1, 2 y 3
Artículo 10, apartado 3septies			Artículo 11, apartado 4
Artículo 10ter			Artículo 11, apartados 5 y 6
	Artículo 3	Artículo 5	Artículo 12
	Artículo 4, apartados 1 a 4		Artículo 13
	Artículo 5		Artículo 15
	Artículo 6		Artículo 16
	Artículo 7		Artículo 17, apartados 1 a 4
	Artículo 8		Artículo 18
	Artículo 9		Artículo 19
	Artículo 4, apartado 5		Artículo 20
	Artículo 10		Artículo 21
	Artículo 11		Artículo 22
	Artículo 15		Artículo 23, apartado 1
Artículo 10, apartado 5		Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 23, apartados 2 y 3
		Artículo 3	Artículo 24
		Artículo 4, apartados 1 y 3 a 6	Artículo 25
		Artículo 6, apartados 2 a 5	Artículo 26
		Artículo 7	Artículo 27
		Artículo 8	Artículo 28
			Artículo 29
			Artículo 30
			Artículo 31
			Artículo 32

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Esta Directiva
		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 14bis		Artículo 33, apartados 1, 2 y 3	Artículo 59
			Artículo 60
			Artículo 61
			Artículo 62
Artículo 11		Artículo 34	Artículo 63
Artículo 11bis		Artículo 35, apartados 1, 2 y 3	Artículo 64

Miércoles 16 de noviembre de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Esta Directiva
Artículo 10, apartado 9		Artículo 38	Artículo 65
			Artículo 66
			Artículo 17
	Artículo 39	Artículo 67	Artículo 68
Artículo 16	Artículo 18	Artículo 40	Artículo 69
			Anexo II
Anexo I			Anexo II
		Anexo II	Anexo III
			Anexo IV
	Anexo		Anexo V
		Anexo VII	Anexo VIII
			Anexo I
			Anexo VI
		Anexo III	Anexo IX
			Anexo X