

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad ⁽¹⁾

(2000/C 116 E/10)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(1999) 616 final — Vol. III — 98/0267(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE del 29 de noviembre de 1999)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) Una mayor integración del sector ferroviario de la Comunidad constituye un elemento esencial para la realización del mercado interior y contribuye a la movilidad sostenible.
- (2) La Directiva 91/440/CEE ⁽²⁾ del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, otorga determinados derechos de acceso al transporte ferroviario internacional a empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales constituidas por estas. Tales derechos suponen que la infraestructura ferroviaria puede ser utilizada por múltiples usuarios.
- (3) La Directiva 95/19/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización ⁽³⁾, establece un marco amplio para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- (4) Las citadas Directivas han permitido una diversidad considerable en la estructura y cuantías de los cánones por utilización de infraestructura, y en la forma y duración de los procesos de adjudicación de capacidad.
- (5) La combinación de, por una parte, unos regímenes adecuados de adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y, por otra, la competencia entre empresas explotadoras, contribuirá a optimar la distribución intermodal del transporte.
- (6) Fomentar un uso óptimo de la infraestructura de transporte reducirá el coste que este último acarrea para la sociedad.
- (7) Para que el sector del transporte de mercancías, en particular el internacional, sea eficaz, son necesarias medidas de apertura del mercado.
- (7 bis) La apertura gradual del mercado ferroviario debe ir acompañada de las medidas más rápidas y eficientes posibles para lograr la armonización técnica.
- (8) Es posible que interese a los compradores de servicios ferroviarios poder entrar directamente en el proceso de adjudicación de capacidad.
- (8 bis) Considerando que la revitalización de los ferrocarriles europeos a través de una mayor competencia entre las empresas ferroviarias requiere unas condiciones de competencia leal entre ferrocarril y carretera, en particular, con una adecuada consideración de los distintos costes externos.
- (9) Los regímenes de cánones y adjudicación de capacidad deben permitir un acceso idéntico y no discriminatorio 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.
- (10) Los regímenes de cánones y adjudicación de capacidad deben estimular a los administradores de infraestructuras ferroviarias para que optimen la utilización de estas últimas para el conjunto de la sociedad.
- (11) Las empresas ferroviarias deben recibir señales claras y coherentes de los regímenes de adjudicación de capacidad que las lleven a tomar decisiones racionales.
- (12) Conviene otorgar cierto grado de flexibilidad a los administradores de infraestructuras, a fin de posibilitar un uso más eficiente de las mismas.
- (13) Por lo que respecta a los regímenes de cánones y de adjudicación de capacidad, es posible que haya de tenerse en cuenta el hecho de que algunos elementos de la red de infraestructuras ferroviarias fueron concebidos en función de otros usuarios principales.
- (14) Las necesidades del transporte de viajeros pueden entrar a menudo en conflicto con las del transporte de mercancías. De las primeras puede derivarse una red más costosa de construir y mantener que otra que estuviese destinada exclusivamente a las mercancías.

⁽¹⁾ DO C 321 de 20.10.1998, p. 10.

⁽²⁾ DO L 237 de 24.08.1991, p. 25.

⁽³⁾ DO L 143 de 27.06.1995, p. 75.

- (15) Debe alcanzarse un correcto equilibrio entre las necesidades de los diferentes servicios.
- (16) El creciente diferencial de velocidad entre el material rodante utilizado en el transporte de viajeros y de mercancías puede exacerbar el conflicto entre estos dos tipos de tráfico.
- (17) 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.
- (18) Con frecuencia, la repercusión sobre la capacidad de distintos usuarios y tipos de usuarios es también diferente.
- (19) Los regímenes de cánones y adjudicación de capacidad deben tener en cuenta la creciente saturación y, en último término, la escasez de capacidad.
- (20) En razón de los distintos marcos temporales de planificación de los diversos tipos de tráfico, conviene garantizar que puedan atenderse las solicitudes de capacidad que se realicen tras haberse completado el proceso de establecimiento de horarios.
- (21) El uso de las tecnologías de la información puede incrementar la rapidez y flexibilidad del proceso de establecimiento de horarios, facilitar las ofertas de posibles compradores y contribuir al establecimiento de franjas ferroviarias a través de redes gestionadas por distintos administradores de infraestructuras.
- (22) Con el fin de optimar los resultados de operadores y tipos de tráfico, conviene prescribir un examen del uso de la capacidad cuando haga falta coordinar la capacidad de infraestructura para atender las necesidades de los usuarios.
- (23) Dada la posición monopolística del administrador de infraestructuras, conviene prescribir un examen de la capacidad disponible y los métodos para acrecentarla cuando el proceso de adjudicación no permita atender las necesidades de los usuarios.
- (24) Las empresas ferroviarias encuentran dificultades para hacer óptimas sus solicitudes cuando no disponen de información sobre las presentadas por otras empresas y sobre las limitaciones del sistema.
- (25) Es importante mejorar la coordinación de los regímenes de adjudicación a fin de incrementar el atractivo del ferrocarril para el transporte que utiliza redes gestionadas por varios administradores de infraestructuras, especialmente en el tráfico internacional.
- (26) 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.
- (27) 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.
- (28) La inversión en infraestructura ferroviaria es provechosa y que los regímenes de cánones deben animar a los administradores de infraestructuras para que realicen las inversiones adecuadas cuando éstas se justifiquen desde el punto de vista económico.
- (29) Cualquier régimen de cánones transmitirá señales económicas destinadas a los usuarios. Es importante que tales señales a las empresas ferroviarias sean coherentes y favorezcan la adopción de decisiones racionales.
- (30) La aplicación de regímenes de cánones adecuados a la infraestructura ferroviaria, junto con iniciativas paralelas en otras infraestructuras de transporte y operadores en competencia, darán como resultado un equilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte.
- (31) Se debe otorgar cierto grado de flexibilidad a los administradores de infraestructuras en relación con la cuantía de los cánones, a fin de fomentar un uso más eficiente de la red, por ejemplo, mediante modificaciones de franjas o compromisos a largo plazo de los operadores.
- (32) Para fijar cánones adecuados y equitativos, el administrador de infraestructuras precisa determinar el valor de su patrimonio y conocer claramente sus factores de coste de explotación.
- (33) Conviene tener en cuenta los costes externos en la toma de decisiones en materia de transporte, según se sostiene en el libro verde de la Comisión «Hacia una tarificación justa y eficaz del transporte» ⁽¹⁾.
- (34) Conviene que, en todo régimen de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria, el tráfico que usa la red pague al menos el coste adicional que impone a la sociedad.
- (35) Si bien el sistema de negociación en torno a franjas ferroviarias concretas puede reflejar el valor de mercado del acceso a estas últimas, no obstante las asimetrías de que adolece la información disponible pueden deformar su resultado, y las propias negociaciones pueden suponer un coste excesivo.
- (36) La infraestructura ferroviaria es un monopolio natural. En consecuencia, es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz.
- (37) Es importante garantizar que los cánones aplicados al transporte internacional no impiden al ferrocarril satisfacer las necesidades del mercado.

⁽¹⁾ COM(95) 691 final

- (38) El nivel general de recuperación de costes mediante cánones por uso de infraestructuras repercutirá en las necesidades de financiación pública.
- (39) Los descuentos ofrecidos a las empresas ferroviarias deben guardar relación con los ahorros de costes efectivamente obtenidos.
- (40) Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de la red.
- (41) La adjudicación de capacidad lleva aparejados unos costes para el administrador de infraestructuras cuyo pago se debe proteger.
- (42) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad contemplados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la presente Directiva, es decir, la coordinación de mecanismos de los Estados miembros en lo relativo a la asignación de capacidad de infraestructura ferroviaria y a los cánones derivados de su uso, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, a la vista de la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas y no discriminatorias de acceso a la infraestructura, así como de tener en cuenta la dimensión manifiestamente internacional, implicada en la operación de importantes elementos de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la necesidad de coordinar la actuación transnacional, a nivel comunitario. La presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para alcanzar estos objetivos y no excede de lo necesario a tal fin.
- (43) El Reglamento (CEE) n° 2830/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977, relativo a las medidas necesarias para hacer comparables la contabilidad y las cuentas anuales de las empresas de ferrocarriles ⁽¹⁾, el Reglamento (CEE) n° 2183/78 del Consejo, de 19 de septiembre de 1978, relativo al establecimiento de principios uniformes para el cálculo de los costes de las empresas de ferrocarriles ⁽²⁾ y la Decisión 82/529/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1982, relativa a la formación de precios para los transportes internacionales de mercancías por ferrocarril ⁽³⁾, y la Decisión 83/418/CEE del Consejo, de 5 de julio de 1983, relativa a la autonomía comercial de los ferrocarriles en la gestión de sus tráficos internacionales de viajeros y de equipajes ⁽⁴⁾, cuyas últimas modificaciones las constituye el Acta de Adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, han quedado obsoletos y deben por tanto ser derogados.
- (44) Deben reiterarse en la presente Directiva las prescripciones de la Directiva 95/19/CE en relación con la certificación de la seguridad. La Directiva 95/19/CE debe, por tanto, derogarse.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva regula los principios y procedimientos que han de seguirse para la fijación y percepción de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas. Los Estados miembros velarán por que los regímenes de cánones y adjudicación de capacidad aplicados a la infraestructura ferroviaria se ajusten a los principios instaurados en la presente Directiva y permitan al administrador de infraestructuras comercializar la capacidad disponible y optimar su uso.

2. La presente Directiva se aplica a la infraestructura de las grandes líneas utilizadas por los servicios ferroviarios nacionales e internacionales.

3. Quedan excluidas de su ámbito de aplicación las redes locales aisladas o que sólo pueden utilizarse para la prestación de servicios de viajeros urbanos o suburbanos, por ejemplo, mediante tranvías o ferrocarriles ligeros.

Quedan asimismo excluidas del ámbito de la aplicación de la presente Directiva las redes de propiedad privada utilizadas sólo por su propietario para el transporte de sus propias mercancías.

4. Quedan igualmente excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales cuya actividad se limita a la prestación de servicios de transporte de vehículos de carretera a través del túnel del Canal de la Mancha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «Solicitud especial»: la solicitud de capacidad que, por no conocerse las necesidades con suficiente antelación, no ha podido presentarse en el proceso normal de programación.
- b) «Adjudicación»: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de un administrador de infraestructura u organismo adjudicador.
- c) «Candidato»: la empresa ferroviaria titular de una licencia o la agrupación internacional de empresas ferroviarias. Los Estados miembros podrán considerar también candidatos a otras personas o entidades jurídicas con un interés de servicio público o comercial en adquirir capacidad de infraestructura para la prestación de servicios ferroviarios como, por ejemplo, las autoridades públicas con arreglo al Reglamento (CEE) n° 1191/69 (modificado) y consignadores, agencias de transportes de mercancías y operadores de transporte combinado.

⁽¹⁾ DO L 334 de 24.12.1977, p. 13.

⁽²⁾ DO L 258 de 21.9.1978, p. 1.

⁽³⁾ DO L 234 de 9.8.1982, p. 5.

⁽⁴⁾ DO L 237 de 26.8.1983, p. 32.

- d) «Infraestructura de capacidad limitada»: el tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse la demanda de capacidad, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes.
- e) «Plan de acrecentamiento de la capacidad»: la medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como «infraestructura de capacidad limitada»
- f) «Coordinación»: el proceso mediante el cual el organismo adjudicador y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad.
- g) «Acuerdo marco»: el acuerdo general que especifica en detalle las necesidades de capacidad de infraestructura ferroviaria de un candidato por una duración superior a un período de vigencia de horario.
- h) «Capacidad de infraestructura»: el potencial para programar franjas ferroviarias en un elemento de la infraestructura.
- i) «Administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa responsable de la implantación y mantenimiento de una infraestructura. Se puede incluir la gestión de los sistemas de regulación y seguridad.
- j) «Red»: toda la infraestructura ferroviaria propiedad de un administrador de infraestructuras, que se encarga de su gestión.
- k) «Declaración de la Red»: la declaración que enuncia pormenorizadamente las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los regímenes de cánones y adjudicación de capacidad. Asimismo contiene cualquier otra información que pueda ser necesaria para la solicitud de capacidad.
- l) «Empresa ferroviaria»: toda empresa pública o privada cuya actividad consista en prestar servicios ferroviarios de transporte de mercancías o viajeros, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción.
- m) «Organismo regulador»: la entidad encargada de supervisar los regímenes de cánones y de adjudicación de capacidad de infraestructura.
- n) «Proceso de programación»: el proceso que comienza con las solicitudes de capacidad de infraestructura y concluye con la elaboración del horario de servicio.
- o) «Franja»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un momento determinado.
- p) «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.

Artículo 3

Declaración de la Red

1. El administrador de infraestructuras, tras consultar con los candidatos y otras partes interesadas, elaborará y publicará una Declaración de la Red.
2. La Declaración de la Red expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, y contendrá información sobre las condiciones de acceso a la misma. Además, incluirá un capítulo dedicado específicamente a los principios de tarificación y cánones, según proceda, conforme a lo dispuesto en el artículo 7, y otro sobre los criterios y normas de adjudicación de capacidad, con arreglo al artículo 17. La Declaración de la Red aportará también información detallada sobre plazos y procedimientos.
3. La Declaración de la Red se pondrá a disposición de todo candidato o persona que desee serlo, a un precio que no excederá del coste de su publicación.
4. La Declaración de la Red se actualizará y modificará según proceda.

CAPÍTULO II

CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Artículo 4

Fijación, aplicación y cobro de cánones

1. Los Estados miembros deberán crear un marco de tarificación, sin perjuicio de la independencia de gestión del artículo 7 de la Directiva 91/440/CEE. El administrador de infraestructuras determinará las normas específicas de fijación de cánones por uso de infraestructuras, aplicación y cobro de los mismos. O bien un organismo de tarificación que goce de dicha independencia. Se entenderá que las menciones en este capítulo al administrador de infraestructuras se refieren a cualquiera de esos organismos.
2. Los administradores de infraestructuras colaborarán para la explotación eficiente de los servicios ferroviarios que atraviesen más de una red. Dichos administradores podrán crear entidades conjuntas adecuadas para ese fin. Toda colaboración o entidad conjunta estará sujeta a lo prescrito en la presente Directiva.
3. Salvo en los casos específicos previstos en el apartado 2 del artículo 9, los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de cánones utilizado se ajuste a los mismos principios en toda la red.
4. Los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de cánones aplicado dé como resultado que las empresas ferroviarias que presten servicios de naturaleza semejante en una parte similar del mercado abonan cánones objetivos, equivalentes y no discriminatorios.

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

Artículo 5

Servicios

1. Las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir los servicios del paquete mínimo de acceso del anexo de la presente Directiva, así como los servicios de acceso del mismo anexo que soliciten. Si no es el mismo administrador de infraestructuras quien ofrece estos servicios, las empresas ferroviarias deberán celebrar contratos con todos los administradores de infraestructuras u ofertantes del servicio. El ofertante de la «infraestructura principal» deberá contribuir a la oferta de estos servicios.

2. Para garantizar la seguridad de funcionamiento de la red, el administrador de infraestructuras podrá exigir a las empresas ferroviarias que compren determinados servicios. Dichos servicios, denominados servicios obligatorios en el anexo, podrán ser prestados por el administrador de infraestructuras o por otra entidad habilitada por un organismo regulador independiente.

3. Si el administrador de infraestructuras ofrece cualesquiera de los servicios que figuran en el anexo como servicios suplementarios, deberá prestarlos a petición de un candidato.

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

Artículo 6

Costes y contabilidad de la infraestructura

1. Los Estados miembros crearán las condiciones — incluido, en su caso, el establecimiento de pagos ex ante — para que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período de tiempo razonable, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los cánones por utilización, los excedentes de otras actividades comerciales y las ayudas del Estado y, por otra, los gastos derivados de la infraestructura. Las mencionadas ayudas del Estado deberán ajustarse a los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.

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

3. Los Estados miembros velarán por la observancia de lo dispuesto en el apartado 2, bien mediante acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras, por un período que no será inferior a tres años y con ayudas del Estado conforme al apartado 1, o bien estableciendo un régimen regulador apropiado con las facultades adecuadas.

4. Cuando exista un acuerdo contractual como el previsto en el apartado 3, sus condiciones y la estructura de los pagos en concepto de ayuda económica al administrador de infraestructuras serán convenidos anticipadamente por toda la duración del contrato.

5. Los administradores de infraestructuras elaborarán y mantendrán un inventario del patrimonio sometido a su gestión, en el que especificarán su valoración actual y harán constar en detalle los gastos en concepto de mejoras y renovación de la infraestructura.

6. El administrador de infraestructuras establecerá un método de prorrateo de costes entre los distintos tipos de material rodante y operaciones, sobre la base de los mejores conocimientos disponibles sobre el origen de aquellos.

Artículo 7

Declaración de la Red — Cánones y sistemas de tarificación

1. El administrador de infraestructuras, en consulta con los candidatos y otras partes interesadas, redactará un capítulo dedicado a los cánones y sistemas de tarificación, que se incorporará a la Declaración de la Red.

2. El capítulo especificará en detalle tanto el régimen de tarificación como los cánones aplicados a los servicios enumerados en el anexo que preste un solo proveedor. Además, contendrá información sobre el régimen de cánones vigente, así como indicaciones de la previsible evolución del mismo en el quinquenio siguiente. Asimismo comprenderá un análisis general de ventas e ingresos, el cual no debe permitir conocer los cánones aplicables a una empresa por un servicio específico.

3. Cuando el administrador de infraestructuras aplique un régimen de descuentos, definido en el artículo 10, un régimen de rendimiento, con arreglo al artículo 12, o cánones por reserva, con arreglo al artículo 13, se harán constar en el capítulo los pormenores de tales sistemas.

4. Previa solicitud razonable de un candidato, el organismo regulador pedirá al administrador de infraestructuras que le presente, en el plazo de un mes y con carácter gratuito, información suficientemente detallada sobre el cálculo de costes utilizado para establecer los cánones por uso de las infraestructuras sometidas a su gestión, así como la manera en que ha realizado el prorrateo de costes entre los distintos tipos de material rodante y servicios, a fin de garantizar que los cánones cumplen lo dispuesto en la presente Directiva.

5. Para permitir que se evalúe la viabilidad de la explotación de un servicio, el administrador de infraestructuras facilitará gratuitamente al candidato, en el plazo de un mes desde la presentación de la oportuna solicitud por este último, información sobre los cánones aplicables a los tipos de material rodante o servicios que no figuren en la información publicada.

Artículo 8

Principios de tarificación

1. Los cánones por utilización de infraestructura ferroviaria se abonarán al administrador de infraestructuras y se utilizarán para financiar su actividad.
2. Los Estados miembros podrán exigir al administrador de infraestructuras que facilite toda la información necesaria sobre los cánones.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 4 ó 5 o en el artículo 9, los cánones por el paquete de acceso mínimo y acceso a servicios, será equivalente al coste generado directamente por la explotación del servicio ferroviario.
4. El canon de infraestructuras podrá ser modificado por otro canon que refleje la escasez de capacidad en segmentos identificables de la infraestructura durante períodos de congestión.
5. El canon por utilización de infraestructuras podrá ser modificado por otro canon que se establezca para incorporar el coste de los efectos ambientales producto de la explotación de los trenes. Este último canon deberá diferenciarse según las distintas magnitudes del efecto causado. De no existir una tarificación comparable de los costes ambientales en otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril, la suma de cualesquiera cánones por efectos externos deberá tener una repercusión nula en los ingresos del administrador de infraestructuras. Si se han introducido cánones de una cuantía comparable por los costes ambientales del ferrocarril y los modos competidores y estos generan ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.
6. A fin de evitar fluctuaciones desproporcionadas indeseables, los cánones de los apartados 3, 4 y 5 podrán ser promediados sobre una diversidad razonable de servicios de trenes y períodos. Sin embargo, las magnitudes relativas de los cánones guardarán relación con los costes atribuibles a los servicios.
7. Si los servicios enumerados en el anexo 1 como suplementarios, obligatorios y auxiliares los ofrece sólo un proveedor, el canon aplicado a ese servicio estará en relación con el coste de su prestación, calculado basándose en su uso real.
8. Podrán aplicarse cánones por la capacidad que se utilice con fines de mantenimiento de la infraestructura. Esos cánones no excederán de la pérdida de ingresos neta que suponga para el administrador de infraestructuras dicho mantenimiento.
9. La cuantía de los cánones citados en los apartados 4 y 5 y en el artículo 9 se determinará basándose en un método consultado de antemano con las partes interesadas. Dicho método se describirá en la Declaración de la Red.

Artículo 9

Excepciones a los principios de tarificación

1. Cuando un Estado miembro quiera autorizar unos ingresos superiores a los generados por los cánones autorizados por

el artículo 8, el administrador de infraestructuras podrá, si el mercado lo permite, imponer márgenes basándose en opciones eficaces, transparentes y no discriminatorias, sin dejar por ello de garantizar una competitividad óptima, en particular, en el transporte ferroviario internacional de mercancías. El sistema de cánones no compensará totalmente los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

Se podrá fijar un canon más elevado mediante márgenes en sectores particulares del mercado, contratos negociados individualmente o un sistema de cánones fijos y variables. Sin embargo, en los segmentos del mercado que pueden pagar en términos generales al menos los costes producto de la explotación de los servicios ferroviarios, no se impedirá que esos servicios aprovechen la capacidad de la infraestructura.

2. En el caso de proyectos específicos de inversión, el administrador de infraestructuras podrá establecer o seguir estableciendo cánones más elevados basándose en los costes a largo plazo de esos proyectos si aumentan su eficacia y rentabilidad y no podrían existir o haberse emprendido de otro modo. Un sistema de cánones de este tipo puede incluir también disposiciones sobre el reparto del riesgo inherente a una nueva inversión, en particular, entre los administradores de infraestructura y los candidatos.

3. Para evitar la discriminación, se cuidará de que los cánones medios y marginales de un administrador de infraestructuras determinado para usos equivalente de su infraestructura sean comparables y de que los servicios comparables del mismo segmento del mercado estén sujetos a los mismos cánones. El administrador de infraestructuras indicará en la Declaración de la Red, sin desvelar información comercial confidencial, que el sistema de cánones reúne esos requisitos.

4. Con el fin de establecer cánones por el uso de infraestructuras para los servicios de transporte de mercancías que utilicen más de una red, los administradores de infraestructuras deberán colaborar para garantizar la competitividad óptima de esos servicios. A tal fin, podrán crear las entidades conjuntas correspondientes. Toda colaboración o entidad conjunta deberá someterse a lo prescrito en la presente Directiva.

Artículo 10

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 los apartados 2, 3 y 4, sin perjuicio de los artículos 81, 82 y 86 del Tratado.
2. Los descuentos no podrán exceder del ahorro real de costes de que se beneficia el administrador de infraestructuras con respecto al coste que supondría un viaje aislado equivalente. Para determinar el nivel del descuento, no se considerará el ahorro ya integrado en los cánones aplicados.
3. Los descuentos sólo podrán deducirse de los cánones aplicados a una determinada sección de la infraestructura.
4. Se aplicarán distintos regímenes de descuento a los distintos tipos de servicios.

Artículo 11

Sistemas de compensación por los costes marginales externos y de infraestructura no pagados

1. Los Estados miembros podrán implantar, por un período limitado, un sistema que compense, en beneficio de la infraestructura ferroviaria, los costes marginales externos y de infraestructura que no pagan otros modos de transporte — lo cual deberá acreditarse — en la medida en que los mismos excedan de los costes marginales externos y de infraestructura del ferrocarril.
2. El método utilizado y los cálculos efectuados deberán hacerse públicos. En particular, será necesario 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.
3. Los Estados miembros velarán por que tal sistema sea compatible con los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.

Artículo 12

Régimen de rendimiento

1. Los regímenes de cánones deben incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que reduzcan al mínimo las perturbaciones y mejoren el rendimiento de la red ferroviaria. Para ello se utilizará un régimen de rendimientos que penalice las acciones que perturben el funcionamiento de la red, indemnice a las empresas que las sufran, y premie los rendimientos superiores a lo previsto.
2. Los principios básicos del régimen de rendimientos se aplicarán en la totalidad de la red.

Artículo 13

Cánones por reserva

Los administradores de infraestructuras podrán aplicar cánones apropiados por la capacidad que, habiéndose solicitado, no se utiliza. Estos cánones se destinarán a promover el uso eficaz de la capacidad.

CAPÍTULO III

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Artículo 14

Derechos de capacidad

1. El derecho a autorizar la utilización de trenes en una infraestructura ferroviaria corresponderá al administrador de la misma.
2. La capacidad será adjudicada por el administrador de infraestructuras y, una vez atribuida a un candidato, éste no

podrá transmitir la a otra empresa o servicio. No se considerará transmisión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que ejerza las actividades de un candidato que no sea empresa ferroviaria.

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

4. El administrador de infraestructuras y el candidato podrán vincularse mediante un acuerdo marco de uso de capacidad de la infraestructura ferroviaria correspondiente por un período superior al período de vigencia de horario de conformidad con lo establecido en el artículo 20.

5. Los administradores de infraestructuras y candidatos se vincularán mediante contratos que definan sus derechos y obligaciones en toda adjudicación de capacidad.

Artículo 15

Adjudicación de capacidad

1. Los Estados miembros podrán crear un marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, si bien respetarán la independencia de gestión amparada por el artículo 7 de la Directiva 91/440/CEE. El administrador de infraestructuras o un organismo adjudicador independiente de toda empresa ferroviaria en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones establecerá las reglas específicas de adjudicación de la capacidad y llevará a cabo el proceso de adjudicación. Se entenderá que todas las menciones de este capítulo al administrador de infraestructuras se refieren al que corresponda. En particular, velará por que la capacidad se adjudique de manera justa y no discriminatoria, y de conformidad con el derecho comunitario.

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

Artículo 16

Colaboración en la adjudicación de capacidad en más de una red

1. Los administradores de infraestructuras colaborarán entre sí para la creación y adjudicación eficiente de capacidad cuando ésta abarque más de una red. A tal fin, podrán crear las entidades conjuntas correspondientes. Toda colaboración o entidad conjunta estará sujeta a lo prescrito en la presente Directiva.

En particular, los administradores de infraestructuras crearán una entidad que coordine la adjudicación de capacidad a nivel internacional, en la que estarán representados todos los administradores cuyas decisiones de adjudicación repercutan en dos o más redes ajenas a la propia. En dicha entidad podrán estar representados administradores de infraestructuras de terceros países, según proceda. La Comisión será oportunamente informada e invitada a las reuniones de la mencionada entidad, en calidad de observadora.

2. Sólo los representantes de los administradores de infraestructuras podrán participar en las decisiones que se adopten en las reuniones o cualesquiera actividades relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura a servicios ferroviarios que utilicen más de una red.

3. Los participantes en la colaboración mencionada en el apartado 1 se asegurarán de que se hacen públicas sus identidades, procedimientos y todo criterio que utilicen para evaluar y adjudicar capacidad.

4. En el marco de la colaboración el párrafo primero del apartado 1, los administradores de infraestructuras podrán evaluar la necesidad de crear franjas ferroviarias internacionales y, en caso necesario, organizar y pedir dicha creación, a fin de facilitar la explotación de los trenes de mercancías que presenten solicitudes de uso inminente de infraestructura.

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

Artículo 17

Declaración de la Red — Adjudicación de capacidad

1. Los administradores de infraestructuras, en consulta con los candidatos, otras partes interesadas y, si procede, otros administradores de infraestructuras, redactarán un capítulo que contenga los principios y criterios que rigen la adjudicación de capacidad, el cual formará parte de la Declaración de la Red.

2. Dicho capítulo explicitará las características de capacidad generales de la infraestructura disponible para las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de mantenimiento.

3. En ese capítulo se detallarán los procedimientos y plazos del proceso de adjudicación de capacidad. Asimismo se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho proceso y, en particular:

- a) Las modalidades con arreglo a las cuales los candidatos pueden solicitar capacidad al administrador de infraestructuras
- b) Las disposiciones que deben cumplir los candidatos
- c) El calendario para las solicitudes y procesos de adjudicación
- d) Los principios que rigen el proceso de coordinación
- e) Los procedimientos y criterios utilizados en caso de limitación de la capacidad
- f) Pormenores de las infraestructuras especializadas
- g) Toda condición por la que se tengan en cuenta los precedentes niveles de uso de la capacidad para el establecimiento de prioridades en el proceso de adjudicación.

4. Asimismo se consignarán expresamente las medidas adoptadas para garantizar que se da trato adecuado a los servicios de mercancías, servicios internacionales y solicitudes especiales.

5. El capítulo de la Declaración de la Red sobre adjudicación de capacidad se publicará como mínimo cuatro meses antes de que finalice el plazo de solicitudes de capacidad de infraestructura.

Artículo 18

Principios de adjudicación

En el establecimiento de los principios y criterios que regirán la adjudicación de capacidad, el administrador de infraestructuras considerará la necesidad o conveniencia de factores tales como:

- a) Distribución de la capacidad y desarrollo de la infraestructura para el transporte de viajeros y mercancías en el tráfico nacional e internacional del modo más eficiente y económico, en interés de todos los usuarios de los servicios ferroviarios.
- b) No-discriminación entre empresas o clases de empresas.
- c) Fomento de la competencia en la explotación de los servicios ferroviarios.
- d) Mantenimiento y mejora de la fiabilidad del servicio.
- e) Atención de las necesidades razonables de los candidatos y el administrador de infraestructuras con respecto al desarrollo futuro de sus actividades.
- f) Máxima flexibilidad del administrador de infraestructuras con respecto a la adjudicación de capacidad, sin perjuicio de la atención de las necesidades razonables de los candidatos.
- g) No-imposición de excesivas restricciones a las aspiraciones y proyectos de actividad de las empresas que disfrutaban de derechos de uso de la infraestructura o aspiran a obtenerlos.
- h) Debida consideración de los intereses económicos de los proveedores de fondos públicos con respecto a la compra de servicios de viajeros.
- i) Incentivos para mejorar el rendimiento.

Artículo 19

Candidatos

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria podrán ser presentadas, en principio, por las empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales de estas. Los Estados miembros podrán autorizar a otros candidatos a solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria.

2. El administrador de infraestructuras, a fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos futuros y utilización de la infraestructura que gestiona, podrá establecer requisitos de obligado cumplimiento para los candidatos. Dichos requisitos serán adecuados, transparentes y no discriminatorios. Asimismo, se publicarán en el capítulo dedicado a los principios de adjudicación de la Declaración de la Red, y se informará de su contenido a la Comisión.

3. Los requisitos mencionados en el apartado 2 no podrán exceder de la aportación de un aval económico, que será proporcional al nivel de actividad previsto del candidato y no podrá superar un máximo adecuado, y la presentación de garantías de que el candidato está en condiciones de cursar solicitudes de capacidad conformes.

Artículo 20

Acuerdos marco

1. Sin perjuicio de los artículos 81, 82 y 86 del Tratado, el candidato y el administrador de infraestructuras podrán concluir un acuerdo marco que establezca las características de la capacidad de infraestructura ferroviaria que el candidato precisa por una duración superior a un período de vigencia de horario. El acuerdo marco no especificará franjas ferroviarias en detalle, pero intentará satisfacer las legítimas necesidades comerciales del candidato.

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

3. El acuerdo marco deberá prever la modificación o limitación de sus cláusulas para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

4. Los signatarios del acuerdo marco podrán acordar penalizaciones en caso de modificación o rescisión.

5. En principio, los acuerdos marco no tendrán una vigencia superior a 5 años. En casos concretos, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período mayor. Toda exención en tal sentido estará justificada por la existencia de contratos comerciales, inversiones especiales o riesgos.

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

7. El usuario con necesidades específicas puede querer definir, dentro del acuerdo marco, algunos aspectos de la capacidad con más detalle de lo que normalmente se permite, debido a su importancia económica o social. El administrador de infraestructuras podrá admitir tales solicitudes de capacidad más específicamente definidas, a condición de que en el contrato de compra de la capacidad se repercuta el coste que ello le supone, y de que lo acordado sea compatible con los principios establecidos en la Declaración de la Red.

Artículo 21

Calendario del proceso de adjudicación

1. El administrador de infraestructuras se ajustará, para la adjudicación de capacidad, a lo previsto en el anexo 2.

2. El horario de servicio se establecerá una vez por año natural.

3. Los administradores de infraestructuras acordarán entre sí las franjas ferroviarias internacionales, que figurarán en el horario de servicio, antes de empezar las consultas sobre el proyecto de horario. Sólo se introducirán cambios en caso absolutamente necesario.

Artículo 22

Solicitudes

1. Los candidatos podrán solicitar al administrador de infraestructuras la concesión del derecho a utilizar una infraestructura ferroviaria, por el que deberán abonar un canon, de conformidad con lo dispuesto en la sección II.

2. Las solicitudes referentes al horario regular deberán presentarse en los plazos establecidos en el artículo 21.

3. El candidato que sea signatario de un acuerdo marco presentará su solicitud de conformidad con las cláusulas que figuren en el mismo.

4. Los candidatos podrán solicitar capacidad que abarque más de una red, dirigiéndose a un solo administrador de infraestructuras. En tal caso, éste podrá actuar en nombre del candidato, con el fin de obtener capacidad de los otros administradores de infraestructuras competentes.

5. Cuando la capacidad abarque más de una red, los administradores de infraestructuras se asegurarán de que los candidatos pueden solicitarla directamente a cualquier entidad conjunta que los mencionados administradores puedan crear.

Artículo 23

Programación

1. El administrador de infraestructuras atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad, incluidas las franjas que atraviesan más de una red, y tendrá en cuenta todas las limitaciones que afectan a los candidatos, incluidos los efectos económicos sobre su actividad empresarial.

2. El administrador de infraestructuras garantizará que, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 7 del artículo 20, el apartado 3 del artículo 25 y el artículo 27, no se dé preferencia a ningún tipo de servicio o candidato en el proceso de programación y coordinación.

3. El administrador de infraestructuras consultará el proyecto de horario con los interesados, los cuales dispondrán de al menos un mes para presentar sus observaciones. Se considerará parte interesada a los solicitantes de capacidad, así como a quienes deseen aprovechar la ocasión para manifestarse sobre el modo en que el horario puede afectar a su capacidad de compra de servicios ferroviarios en el período de vigencia del mismo.

4. El administrador de infraestructuras tomará las medidas oportunas para responder a cualesquiera preocupaciones que se hayan podido manifestar.

Artículo 24

Proceso de coordinación

1. Cuando, en el proceso de programación, el administrador de infraestructuras descubra conflictos entre distintas solicitudes, intentará el acomodo óptimo de estas últimas mediante un proceso de coordinación.

2. Cuando sea necesaria la coordinación, el administrador de infraestructuras gozará del derecho, dentro de límites razonables, de proponer adjudicaciones de capacidad que difieran de lo solicitado.

3. El administrador de infraestructuras procurará, consultando con los candidatos interesados, resolver cualesquiera conflictos, en función de los objetivos establecidos en el artículo 18.

4. Se harán constar en la Declaración de la Red los principios que regirán el proceso de coordinación. En particular, dichos principios recogerán la dificultad de organizar las franjas ferroviarias internacionales, y los efectos que una modificación de las mismas puede tener en otros administradores de infraestructuras.

5. Cuando no sea posible atender las solicitudes de capacidad sin una iniciativa de coordinación, el administrador de infraestructuras utilizará esta última para intentar acomodar todas las solicitudes.

Artículo 25

Escasez de capacidad

1. Cuando, tras coordinar las franjas solicitadas y consultar con los candidatos, siga sin ser posible atender debidamente las solicitudes de capacidad, el administrador de infraestructuras otorgará inmediatamente al elemento de la infraestructura en cuestión la calificación de infraestructura de capacidad limitada. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo.

2. Cuando una infraestructura se declare de capacidad limitada, el administrador competente llevará a cabo un análisis de capacidad, conforme al artículo 28, a menos que se esté aplicando ya un plan de acrecentamiento de la capacidad conforme al artículo 29.

3. Cuando los cánones aplicados en virtud del apartado 4 del artículo 8 no hayan dado resultado satisfactorio, y la infraestructura haya sido declarada de capacidad limitada, el ad-

ministrador de infraestructuras podrá también utilizar criterios de prioridad para adjudicar la capacidad disponible.

4. Los criterios de prioridad se definirán en función de la importancia del servicio para la sociedad, en comparación con otros servicios que pudieran verse excluidos. En este sentido, se tendrán en cuenta los posibles efectos en otros Estados miembros.

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

6. En las infraestructuras de capacidad limitada, el administrador tomará las medidas apropiadas para dar acomodo a las solicitudes especiales que se prevean o puedan preverse en el momento en que tiene lugar el proceso de programación. Asimismo, velará por que las posibilidades de atender tales solicitudes sean comparables a las posibilidades de que gozan las solicitudes presentadas durante el proceso de elaboración de los horarios.

7. Los procedimientos y criterios que se utilizarán en caso de capacidad limitada de la infraestructura figurarán en la Declaración de la Red.

Artículo 26

Solicitudes especiales

1. El administrador de infraestructuras responderá a las especiales de franjas ferroviarias específicas tan pronto como sea posible y siempre en un plazo no superior a 5 días hábiles. La información proporcionada sobre el excedente de capacidad disponible se pondrá a disposición de todos los candidatos que deseen hacer uso de esa capacidad.

2. En caso necesario, los administradores de infraestructuras evaluarán la necesidad de disponer de una reserva de capacidad dentro del horario establecido, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes especiales de capacidad.

Artículo 27

Infraestructuras especializadas

1. Salvo si existen rutas alternativas adecuadas, se considerará que la capacidad de infraestructura ferroviaria está disponible para todo tipo de servicio que reúna las características necesarias para utilizar la línea.

2. En caso de que existan rutas 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 81, 82 y 86 del Tratado, cuando se haya producido tal designación, el administrador de infraestructuras podrá otorgar prioridad a dichos tipos de tráfico en la adjudicación de capacidad.

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

3. Si una infraestructura es designada conforme a lo establecido en el apartado 2, ello se hará constar en la Declaración de la Red.

Artículo 28

Análisis de capacidad

1. El análisis de capacidad mencionado en el apartado 2 del artículo 25 tiene por objetivo determinar las limitaciones de capacidad que impiden atender debidamente las solicitudes, y proponer métodos que permitan atender solicitudes adicionales. El análisis establecerá las causas de dichas limitaciones y las medidas que cabe adoptar a corto y medio plazo para mitigarlas.

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

3. El análisis de capacidad será efectuado por el administrador de infraestructuras, en consulta con los usuarios actuales y potenciales de la infraestructura en cuestión.

4. El análisis de capacidad se llevará a término en el plazo de dos meses tras la declaración de la infraestructura como infraestructura de capacidad limitada.

Artículo 29

Plan de acrecentamiento de la capacidad

1. A los seis meses de la realización del análisis de capacidad del artículo 28, el administrador de infraestructuras elaborará un plan de acrecentamiento de la capacidad.

2. El plan de acrecentamiento de la capacidad se elaborará después de la consulta con los usuarios de la infraestructura de capacidad limitada. En él se establecerán:

- las razones de la congestión de la capacidad
- la probable evolución futura del tráfico
- las limitaciones para la extensión de la infraestructura
- las opciones y costes del acrecentamiento, incluidas las probables modificaciones de los cánones de acceso

y, basándose en un análisis de costes-beneficios de las medidas posibles encontradas, el plan establecerá que pasos deben darse para acrecentar la capacidad y un calendario para la toma de esas medidas. El plan podrá estar sujeto a la aprobación previa de los Estados miembros.

3. Si el administrador de infraestructuras no propone un plan o hace avanzar el programa de acción incluido en el plan de acrecentamiento de la capacidad - a menos que pueda aducir causas ajenas a su control o la única opción es inviable

económicamente- deberá, a petición de las empresas ferroviarias que utilicen la infraestructura, dejar de aplicar en ella cualesquiera cánones en concepto de escasez de capacidad que pudiese estar percibiendo.

Artículo 30

Uso de las franjas ferroviarias

1. Los administradores de infraestructuras fijarán las condiciones de utilización de las franjas ferroviarias que concedan a los candidatos con arreglo a lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4.

2. En las infraestructuras de capacidad limitada, el administrador deberá exigir la cesión de las franjas ferroviarias que, en un período mínimo de un mes, hayan sido utilizadas menos del 75 % de las veces para las que fueron reservadas.

3. En los tramos de infraestructura para los que haya sido necesaria una iniciativa de coordinación, pero que no hayan recibido la calificación de capacidad limitada, el administrador podrá exigir la cesión de las franjas ferroviarias que, en un período mínimo de un mes, hayan sido utilizadas menos del 75 % de las veces para las que fueron reservadas.

4. En la Declaración de la Red, el administrador de infraestructuras podrá especificar las condiciones en que tendrá en cuenta el nivel previo de utilización de las franjas ferroviarias para determinar las prioridades del proceso de adjudicación.

Artículo 31

Reserva de capacidad con fines de mantenimiento

1. Las solicitudes de reserva de capacidad para operaciones de mantenimiento se presentarán durante el proceso de establecimiento del horario.

2. El administrador de infraestructuras tomará debidamente en consideración el efecto de la reserva de capacidad con fines de mantenimiento sobre otros candidatos.

Artículo 32

Arbitraje

1. Cuando el administrador de infraestructuras adjudique capacidad o participe en una entidad conjunta de adjudicación de capacidad de infraestructura internacional, garantizará la provisión de un procedimiento de arbitraje capaz de resolver litigios en el plazo de tres días hábiles. El arbitraje contribuirá a la solución de litigios relacionados con la adjudicación de capacidad de infraestructura. Sus procedimientos y métodos serán acordados en consulta con los candidatos y se publicarán en la Declaración de la Red.

2. Cuando se solicite arbitraje, cada participante sufragará sus propias costas. Las costas adicionales serán repartidas por igual entre las partes.

3. Cuando un candidato y un administrador de infraestructuras o entidad conjunta soliciten arbitraje, se comprometerán a facilitar toda la información necesaria para que el organismo de arbitraje pueda dictar laudo, así como a aceptar este último.

CAPÍTULO IV

MEDIDAS GENERALES

Artículo 33

Organismo regulador

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 32, los Estados miembros crearán un organismo regulador. Dicho organismo será independiente de todo administrador de infraestructuras, organismo de tarificación, organismo adjudicador y candidato en los planos organizativo, financiero, legal y de toma de decisiones. El citado organismo actuará de conformidad con los principios establecidos en los apartados 2 a 8.

2. Las empresas podrán recurrir a dicho organismo si consideran haber sufrido injusticia, discriminación o cualquier otro perjuicio, en particular a causa de las decisiones adoptadas por el administrador de infraestructuras en relación con:

- a) la Declaración de la Red
- b) los criterios contenidos en la Declaración de la Red
- c) el proceso de adjudicación y sus resultados
- d) el régimen de cánones
- e) el nivel o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles.

3. El organismo regulador velará por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto en el capítulo II y no sean discriminatorios. Sólo se permitirá la negociación entre empresas y administradores de infraestructuras sobre el nivel de los cánones, con arreglo al apartado 1 del artículo 9, si las negociaciones tienen lugar bajo la supervisión del organismo regulador. El organismo regulador deberá intervenir si se prevé que el resultado de las negociaciones puede contravenir las disposiciones de la presente Directiva.

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

5. El organismo regulador deberá examinar toda 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.

6. Las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas.

7. En caso de recurrirse una negativa a conceder capacidad, 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.

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

9. Los organismos reguladores nacionales intercambiarán puntos de vista y experiencias con el fin de coordinar sus principios de toma de decisiones. La Comisión les ayudará en esta tarea.

Artículo 34

Certificación de seguridad

1. Los mecanismos de certificación de seguridad aplicables a las empresas ferroviarias establecidas o que se establecerán en la Comunidad y las agrupaciones internacionales que éstas constituyan, cuando dichas empresas y agrupaciones presten los servicios del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE, se ajustarán a lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. Los Estados miembros establecerán la obligación de presentar un certificado de seguridad en el que figuren las condiciones impuestas a las empresas ferroviarias para garantizar un servicio seguro en los itinerarios de que se trate.

3. Para obtener el certificado de seguridad, la empresa ferroviaria deberá cumplir la normativa nacional, que tendrá que ser compatible con la legislación comunitaria y aplicarse sin discriminación, en relación con las prescripciones técnicas operativas específicas a los servicios ferroviarios y las prescripciones de seguridad aplicables al personal, material rodante y organización interna de la empresa.

En particular, la empresa ferroviaria deberá acreditar que el personal destinado a conducir y acompañar los trenes que prestan los servicios del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE, posee la formación necesaria para cumplir las normas de tráfico aplicadas por el administrador de infraestructuras y para respetar las prescripciones de seguridad impuestas en interés de la circulación de los trenes.

La empresa deberá demostrar asimismo que el material móvil que compone estos trenes ha sido homologado por la autoridad pública o por el administrador de infraestructuras, y que se somete a las inspecciones prescritas por el reglamento de explotación aplicable en la infraestructura utilizada. El certificado de seguridad será expedido por el organismo designado a tal fin por el Estado miembro en el que se encuentre la infraestructura utilizada.

Artículo 35

Informe y modificación de los anexos

1. A los cuatro años de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará un informe al Consejo, acompañado, en caso necesario, de las correspondientes propuestas de nuevas acciones comunitarias.

2. Si es necesario modificar los anexos 1 ó 2 de la presente Directiva, se seguirá el procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 11 bis de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, en su versión modificada por la Directiva 2000/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Artículo 36

Aplicación

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes de un año después de su entrada en vigor. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 37

Derogaciones

Quedan derogados el Reglamento (CEE) n° 2830/77, el Reglamento (CEE) n° 2183/78, la Decisión 82/529/CEE y la Directiva 95/19/CE, con efectos a partir de la fecha indicada en el artículo 36.

Artículo 38

Entrada en vigor

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

Artículo 39

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO 1

El paquete mínimo de acceso comprende:

- Tramitación de las solicitudes de capacidad.
- Derecho a utilizar la capacidad de vía concedida.
- Utilización de las bifurcaciones y cambios de la red.
- Control del tren, incluida señalización, regulación, *dispatching*, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

Son servicios de acceso los siguientes:

- Acceso a instalaciones de aprovisionamiento de combustible.
- Acceso a estaciones de viajeros, así como a sus edificios e instalaciones conexas.
- Acceso a terminales de carga.
- Acceso a estaciones de clasificación.
- Acceso a instalaciones de formación.
- Acceso a haces de apartado.
- Acceso a instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.

Son servicios obligatorios los siguientes:

- Asistencia en caso de accidente o perturbación grave de la circulación normal de los trenes.
- Intervención de la policía en caso necesario.
- Vigilancia del cumplimiento de las normas de seguridad y reglamentaciones aplicables por parte de las empresas ferroviarias.

Son servicios suplementarios los siguientes:

- a) Utilización de equipo de suministro eléctrico para la corriente de tracción.
- b) Corriente de tracción.
- c) Precalentamiento de trenes de viajeros.
- d) Suministro de combustible.
- e) Servicio de maniobras.
- f) Contratos personalizados para:
 - control del transporte de mercancías peligrosas
 - asistencia a la circulación de convoyes especiales.

Son servicios auxiliares:

- a) Acceso a la red de telecomunicación.
 - b) Suministro de información complementaria.
 - c) Inspección técnica del material rodante.
-

ANEXO 2

Procedimiento de adjudicación

- 1) El cambio de horario se realizará a media noche del último sábado de mayo. En caso de cambio o ajuste después del verano, éstos se realizarán, todos los años, el último sábado de septiembre, así como en otros momentos entre las mencionadas fechas, según proceda.
 - 2) Las solicitudes para incorporar capacidad al horario de servicio deberán presentarse como mínimo doce meses antes de la entrada en vigor del mismo.
 - 3) Once meses antes de que entre en vigor el horario de servicio, los administradores de infraestructuras establecerán las franjas ferroviarias internacionales provisionales, en colaboración con los demás organismos adjudicadores interesados, de conformidad con el artículo 16. Los administradores de infraestructuras velarán por que, en la medida de lo posible, dichas franjas se respeten en los procesos posteriores.
 - 4) En un máximo de 4 meses desde que concluya el plazo de presentación de ofertas por parte de los candidatos, el administrador de infraestructuras elaborará un proyecto de horario.
-