

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 108 E



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

55° año
14 de abril de 2012

Número de información

Sumario

Página

III *Actos preparatorios*

CONSEJO

2012/C 108 E/01	Posición (UE) n° 7/2012 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Decisión n° 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013 como parte del Programa general «Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios»	
	Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012	1
2012/C 108 E/02	Posición (UE) n° 8/2012 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único	
	Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012 ⁽¹⁾	8

ES

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) Nº 7/2012 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Decisión nº 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013 como parte del Programa general «Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios»

Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012

(2012/C 108 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 78, apartado 2, letra g),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) A la luz del establecimiento de un Programa conjunto de la UE en materia de reasentamiento destinado a incrementar el impacto de los esfuerzos de reasentamiento de la UE para prestar protección a los refugiados y maximizar el impacto estratégico del reasentamiento seleccionando mejor las personas que mayor necesidad tienen de reasentarse, se deben formular prioridades comunes de reasentamiento a escala de la UE.
- (2) El artículo 80 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea dispone que las políticas de la Unión mencionadas en el capítulo sobre controles en las fronteras, asilo e inmigración y su ejecución se regirán por el principio de solidaridad y de reparto equitativo de la responsabilidad entre los Estados miembros, también en el aspecto financiero, y que cada vez que sea necesario, los actos de la Unión adoptados en virtud de dicho capítulo contendrán medidas apropiadas para la aplicación de este principio.
- (3) A estos efectos, se han establecido prioridades específicas comunes de la Unión en materia de reasentamiento para

2013, que se enumeran en el anexo añadido a la Decisión nº 573/2007/CE en virtud de la presente Decisión, sobre la base de dos categorías: la primera de ellas debe incluir a las personas pertenecientes a una categoría específica cubierta por los criterios de reasentamiento del Alto Comisionado de la Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), y la segunda, a las personas de un país o región que especifiquen las previsiones de reasentamiento del ACNUR y en el que la acción común de la Unión tenga un impacto significativo para hacer frente a las necesidades de protección.

- (4) Teniendo en cuenta las necesidades de reasentamiento fijadas en el anexo añadido a la Decisión nº 573/2007/CE en virtud de la presente Decisión y en el que se enumeran las prioridades específicas comunes de la Unión en materia de reasentamiento, es necesario también prestar ayuda financiera adicional para el reasentamiento de personas en el caso de regiones geográficas y nacionalidades específicas, así como de las categorías específicas de refugiados que vayan a reasentarse, cuando se haya concluido que el reasentamiento es la respuesta más apropiada a sus necesidades especiales.
- (5) Dada la importancia de la utilización estratégica del reasentamiento desde países o regiones designados para la aplicación de programas regionales de protección, es necesario prestar ayuda financiera adicional para el reasentamiento de personas procedentes de Tanzania, Europa Oriental (Belarús, República de Moldavia y Ucrania), el Cuerno de África (Yibuti, Kenia y Yemen) y el norte de África (Egipto, Libia y Túnez), o de cualesquiera otros países o regiones que se designen al efecto en el futuro.
- (6) A fin de alentar a los Estados miembros a participar en medidas de reasentamiento, es igualmente necesario prestar ayuda financiera adicional a aquellos Estados miembros que decidan reasentar a personas por primera vez.

⁽¹⁾ Posición del Parlamento Europeo de 18 de mayo de 2010 (DO C 161E de 31.5.2011, p. 161) y Posición del Consejo en primera lectura de 8 de marzo de 2012. Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

- (7) Es necesario asimismo establecer las normas relativas a los gastos que pueden optar a la ayuda financiera adicional para el reasentamiento.
- (8) De conformidad con el artículo 3 y el artículo 4 *bis*, apartado 1, del Protocolo (nº 21) sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Reino Unido ha notificado su deseo de participar en la adopción y aplicación de la presente Decisión.
- (9) De conformidad con los artículos 1 y 2 y el artículo 4 *bis*, apartado 1, del Protocolo (nº 21) sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y sin perjuicio del artículo 4 del citado Protocolo, Irlanda no participa en la adopción de la presente Decisión, y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.
- (10) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo (nº 22) sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Decisión, y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.
- personas con importantes necesidades médicas que solo puedan atenderse si tiene lugar su reasentamiento,
- personas que necesitan un reasentamiento de emergencia o un reasentamiento urgente por necesidades de protección jurídicas o físicas;
- c) las prioridades específicas comunes de la Unión en materia de reasentamiento para 2013 enumeradas en el anexo de la presente Decisión.»;
- b) se inserta el apartado siguiente:
- «3 *bis*. Los Estados miembros recibirán un importe fijo de 4 000 EUR por cada persona reasentada sobre la base de las prioridades enumeradas en el apartado 3.
- En los casos indicados a continuación el importe fijo se incrementará de la manera siguiente:
- 6 000 EUR por persona reasentada para aquellos Estados miembros que reciban por primera vez del Fondo el importe fijo por reasentamiento,
- 5 000 EUR por persona reasentada para aquellos Estados miembros que en años anteriores de intervención del Fondo ya hubiesen recibido una vez del Fondo el importe fijo por reasentamiento.»;

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión nº 573/2007/CE queda modificada como sigue:

1) El artículo 13 se modifica como sigue:

a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros recibirán un importe fijo con arreglo al apartado 3 *bis* por cada persona reasentada sobre la base de una o varias de las siguientes prioridades:

a) personas de un país o región designados para la aplicación de un programa regional de protección;

b) personas pertenecientes a uno o a varios de los siguientes grupos vulnerables:

— niños y mujeres en situación de riesgo,

— menores no acompañados,

— personas que han sobrevivido a la violencia o a la tortura,

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El Estado miembro que reasiente a una persona sobre la base de más de una de las prioridades de reasentamiento de la Unión enumeradas en el apartado 3 solo recibirá una vez el importe fijo correspondiente a esa persona.»;

d) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. El 1 de mayo de 2012, a más tardar, los Estados miembros transmitirán a la Comisión un cálculo estimativo del número de personas que tienen previsto reasentar en el curso del año natural siguiente sobre la base de las prioridades enumeradas en el apartado 3, desglosado entre las diferentes categorías a que se refiere dicho apartado. La Comisión comunicará esta información al Comité mencionado en el artículo 52.»;

e) se añade el apartado siguiente:

«7. Los Estados miembros darán cuenta de los resultados y del impacto del incentivo financiero para medidas de reasentamiento sobre la base de las prioridades enumeradas en el apartado 3, en el informe mencionado en el artículo 50, apartado 2, y la Comisión lo hará en el informe mencionado en el artículo 50, apartado 3.».

2) En el artículo 35 se añade el apartado siguiente:

«5. El importe fijo por cada persona reasentada asignado a los Estados miembros se concederá como una cantidad a tanto alzado por cada persona efectivamente reasentada.».

3) El texto que figura en el anexo de la presente Decisión se añade como anexo a la Decisión nº 573/2007/CE.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros, de conformidad con los Tratados.

Hecho en ...,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

ANEXO

«ANEXO

Lista de las prioridades específicas comunes de la Unión en materia de reasentamiento para 2013

- 1) Refugiados congoleños en la Región de los Grandes Lagos (Burundi, Malawi, Ruanda, Zambia).
 - 2) Refugiados procedentes de Iraq en Turquía, Siria, Líbano y Jordania.
 - 3) Refugiados afganos en Turquía, Pakistán e Irán.
 - 4) Refugiados somalíes en Etiopía.
 - 5) Refugiados birmanos en Bangladesh, Malasia y Tailandia.
 - 6) Refugiados eritreos en Sudán Oriental.».
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 2 de septiembre de 2009, la Comisión adoptó la propuesta de Decisión que modifica la Decisión n.º 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013 como parte del Programa general «Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios» y por la que se deroga la Decisión 2004/904/CE del Consejo.

El 18 de mayo de 2010, el Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura, con vistas a la adopción de la Decisión. El Consejo no pudo aprobar la posición del Parlamento y adoptó su posición en primera lectura el 8 de marzo de 2012, de conformidad con el artículo 294 del Tratado.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La propuesta tiene por objeto contribuir al establecimiento de un Programa Conjunto de la UE en materia de Reasentamiento. A diferencia de la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo relativa al establecimiento de un Programa Conjunto de la UE en materia de Reasentamiento, fechada el 2 de septiembre de 2009, en la que se expone el contexto político y los principios rectores del programa, la propuesta de Decisión define un mecanismo para determinar cada año las prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento. La creación de un Programa Conjunto de la UE en materia de Reasentamiento serviría para coordinar mejor el planteamiento de la UE con respecto al reasentamiento y alentaría a más Estados miembros a poner en marcha actividades de reasentamiento.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

Consideraciones generales

Las negociaciones se desarrollaron en un contexto estratégico configurado por el Programa de La Haya, que establece los objetivos y los instrumentos aplicables en materia de justicia e interior para el periodo 2005-2010 y, posteriormente, por el Programa de Estocolmo, que abarca el periodo 2010-2014. En ambos casos, el Consejo Europeo había expresado su determinación de seguir desarrollando el sistema europeo común de asilo modificando para ello el marco legislativo y reforzando la cooperación práctica. También había insistido en la importancia de que se desarrollara la dimensión exterior del asilo mediante la cooperación con los países y regiones de origen. En el Programa de La Haya, el Consejo Europeo había instado a que la UE estableciese programas regionales de protección que incluyeran, entre otras cosas, un programa conjunto de reasentamiento para los Estados miembros dispuestos a participar en él. En el Programa de Estocolmo, el Consejo Europeo hizo un llamamiento en favor de la participación voluntaria de los Estados miembros en el Programa Conjunto de la UE en materia de Reasentamiento e instó a que se incrementara el número total de refugiados reasentados.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 4 bis, apartado 1, del Protocolo n.º 21 sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Reino Unido notificó su deseo de participar en la adopción y aplicación de esta Decisión, mientras que Irlanda optó por no participar en ella y no quedar vinculada por ella ni sujeta a su aplicación.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la Decisión, y no está vinculada por ella ni sujeta a su aplicación.

Aspectos fundamentales

De acuerdo con las disposiciones de la Declaración común sobre las modalidades prácticas del procedimiento de codecisión ⁽¹⁾, se entablaron contactos entre representantes del Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión para llegar a un acuerdo en la etapa de la posición del Consejo en primera lectura. Con el fin de conciliar las posiciones respectivas de las dos instituciones, y teniendo en cuenta lo acordado durante los mencionados contactos, el Consejo ha adoptado su posición en primera lectura sobre la propuesta Decisión que modifica la Decisión n.º 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013 como parte del Programa general «Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios» y por la que se deroga la Decisión 2004/904/CE del Consejo, introduciendo las siguientes modificaciones fundamentales en la propuesta de la Comisión:

⁽¹⁾ DO C 145 de 30.6.2007, p. 5.

Establecimiento de prioridades comunes de la UE(artículo 1.1.a))

A raíz de los contactos informales que ha mantenido con el Parlamento, el Consejo ha modificado la propuesta de la Comisión enumerando las prioridades en materia de reasentamiento en la propia Decisión, en lugar de atenerse a la sugerencia inicial de la Comisión de que las prioridades de la UE a ese respecto se establecieran cada año por el procedimiento de comitología. En la práctica, solo queda un ejercicio de programación en el marco del actual Fondo Europeo para los Refugiados, ya que este caducará a finales de 2013. Está justificada, por tanto, la opción elegida, que consiste en enumerar en la Decisión únicamente las prioridades para ese año y establecer en el instrumento de creación del nuevo Fondo para el periodo 2014-2020 un mecanismo para la determinación de las prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento.

Con vistas al ejercicio de programación de 2013, la posición del Consejo prevé que los Estados miembros comuniquen a la Comisión, a más tardar el 1 de mayo de 2012, una estimación del número de personas a las que tienen intención de reasentar durante 2013 con arreglo a las prioridades enunciadas en la Decisión. Puesto que en la posición del Consejo no se establece ningún mecanismo para la determinación anual de las prioridades de la UE en materia de reasentamiento, todas las disposiciones de la propuesta de la Comisión relativas a la programación anual dejan de ser pertinentes.

Prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento para 2013 (artículo 1.1.a) y considerandos 3, 4 y 5)

Las prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento para 2013 que se enuncian en la posición del Consejo son las siguientes: tienen prioridad las personas de países o regiones designados para la aplicación de un programa regional de protección, las personas pertenecientes a grupos vulnerables específicos, y los refugiados de determinados países o regiones. Las dos primeras prioridades se formulan como prioridades generales y se inspiran en gran medida en las categorías establecidas en el artículo 13, apartado 3, de la Decisión n.º 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013. En comparación con dicha Decisión, la posición del Consejo añade a la lista los siguientes grupos vulnerables: personas que han sobrevivido a actos de violencia o torturas y personas que necesiten un reasentamiento de emergencia o un reasentamiento urgente por necesidades de protección legales o físicas. La incorporación de estas categorías de personas está justificada, ya que ambas forman parte también de las prioridades de reasentamiento del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

El tercer grupo de prioridades está formado por las «prioridades específicas comunes de la Unión en materia de reasentamiento para 2013», cuya lista se recoge en el anexo de la Decisión. Tal como se explica en el considerando 3, la lista de prioridades específicas comunes de la UE para 2013 se ha establecido sobre la base de los criterios de reasentamiento y las previsiones anuales de reasentamiento del ACNUR, teniendo en cuenta los lugares en que la actuación conjunta de la Unión puede tener un efecto significativo en la atención a las necesidades de protección.

En la posición del Consejo se ha añadido también un considerando 5 que es una actualización del considerando 26 de la Decisión n.º 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013. En este nuevo considerando de la posición del Consejo se actualiza la información relativa a los países y regiones actualmente designados para la aplicación de un programa regional de protección.

Importe fijo asignado por persona reasentada (artículo 1.1.b) y considerando 6)

A raíz de los contactos informales con el Parlamento, el Consejo ha modificado en su posición la propuesta de la Comisión, proponiendo un incremento del importe fijo que debe pagarse con cargo al Fondo por persona reasentada a los Estados miembros que aún no hayan utilizado nunca el Fondo para este fin. Mientras que en el artículo 13, apartado 3, de la Decisión n.º 573/2007/CE por la que se establece el Fondo Europeo para los Refugiados para el período 2008-2013 se prevé que cada Estado miembro reciba un importe fijo de 4 000 euros por cada persona reasentada con arreglo a las prioridades de la Decisión, la posición del Consejo estipula un importe de 6 000 euros por persona reasentada para los Estados miembros que reciban por primera vez del Fondo el importe fijo por reasentamiento, y 5 000 euros para los que hayan recibido dicho importe una sola vez en años anteriores de intervención del Fondo. La finalidad de esta modificación es incentivar a los Estados miembros que aún no hayan puesto en marcha programas de reasentamiento para que lo hagan.

Incorporación de un nuevo considerando 2

La posición del Consejo modifica la propuesta de la Comisión con la incorporación de un nuevo considerando 2. En su carta del 10 de febrero de 2012 al Presidente del Comité de Representantes Permanentes (doc. 6370/12), el Presidente de la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior indicó que recomendaría a los miembros de dicha comisión y al Pleno que, en la segunda lectura, aceptasen sin enmiendas el acuerdo alcanzado sobre la Decisión y pidió que se añadiera a la base jurídica de esta el artículo 80 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Sin embargo, el Consejo considera que el artículo 80 no puede servir de base jurídica para la adopción de este acto dado que no otorga a las instituciones de la Unión competencias para adoptar actos jurídicos. A modo de transacción, el Consejo ha decidido por ello añadir un nuevo considerando 2 en el que se alude al artículo 80 del TFUE y a los principios que en él se establecen.

Enmiendas del Parlamento Europeo

El Consejo ha aceptado en su posición, totalmente, en parte o en principio, las enmiendas 2, 3 y 4. No ha aceptado las enmiendas 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 porque se refieren a un procedimiento para determinar cada año las prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento. El Consejo ha adoptado en su posición un planteamiento diferente, consistente en establecer una lista de prioridades comunes de la UE en materia de reasentamiento para 2013, que es el último ejercicio de programación que queda en el marco del Fondo Europeo para los Refugiados vigente.

IV. CONCLUSIÓN

La posición del Consejo en primera lectura refleja el acuerdo transaccional alcanzado, con ayuda de la Comisión, en las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo. El Coreper refrendó este acuerdo transaccional en su reunión de 22 de febrero de 2012. Anteriormente, la Presidencia de la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior del Parlamento Europeo había indicado al Presidente del Coreper, mediante carta de 10 de febrero de 2012, que, de transmitirse el texto transaccional al Parlamento como posición del Consejo en primera lectura, recomendaría a los miembros de la mencionada comisión, y después al Pleno, que se aceptase la posición del Consejo sin enmiendas en la segunda lectura en el Parlamento, a reserva de su verificación por los juristas-lingüistas de ambas instituciones.

POSICIÓN (UE) Nº 8/2012 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (Texto refundido)

Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/C 108 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁴⁾, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ⁽⁵⁾, 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 ⁽⁶⁾, han sido sustancialmente modificadas. Dado que se requieren nuevas modificaciones, estas Directivas deben refundirse y fusionarse en un acto único en aras de una mayor claridad.

(2) El aumento de la integración del sector del transporte en la Unión 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.

(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.

(4) Los Estados miembros con un porcentaje importante de tráfico ferroviario con terceros países con un ancho de vía similar, pero diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión, deben tener la posibilidad de establecer normas operativas específicas que garanticen tanto la coordinación entre sus administradores de infraestructura y los de los terceros países de que se trate como la competencia leal entre las empresas ferroviarias.

(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) De conformidad con el Derecho nacional de sociedades relativo a los órganos de control de las sociedades anónimas, es conveniente que los accionistas de las empresas ferroviarias puedan exigir la aprobación previa de decisiones importantes de gestión de la empresa como las relativas a adquisiciones, inversiones y estrategia. Las competencias de los órganos de control con arreglo al Derecho de sociedades de los Estados miembros, como el nombramiento de los miembros del consejo de administración, no deberían verse afectadas por la presente Directiva.

(7) 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 la administración de cada una de dichas actividades se lleve a cabo por separado y con contabilidades aparte. Siempre que este requisito de separación se satisfaga, que no se produzca ningún conflicto de intereses, y que se garantice la confidencialidad de la información comercialmente sensible, los administradores de infraestructura deberán tener la posibilidad de subcontratar la realización de determinadas tareas administrativas, como la percepción de cánones, a entidades distintas de aquellas que operan en los mercados de servicios de transporte ferroviario.

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

(9) A fin de dar un impulso a la competencia en la gestión de los servicios ferroviarios por lo que respecta a la mejora del confort y de los servicios que se prestan a los usuarios, los Estados miembros deben conservar la responsabilidad general del desarrollo de la infraestructura ferroviaria apropiada.

⁽¹⁾ DO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ DO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Consejo en primera lectura de 8 de marzo de 2012. Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽⁵⁾ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

⁽⁶⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (10) 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 adoptar normas que obliguen a las empresas ferroviarias a pagar por la utilización de la infraestructura ferroviaria. Dichas normas no deben discriminar entre empresas ferroviarias.
- (11) Los Estados miembros deben velar por que los administradores de infraestructuras 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, sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros respecto de la planificación y la financiación de las infraestructuras.
- (12) A los candidatos se les ha de dar la oportunidad de manifestar su opinión sobre el contenido del programa de actividad en lo que se refiere a la utilización, la creación y el desarrollo de la infraestructura. Esto no tiene que implicar necesariamente que se dé una información completa del programa de actividad desarrollado por el administrador de infraestructuras.
- (13) Habida cuenta de que los ramales y apartaderos privados, como los que se encuentran en instalaciones industriales privadas, no forman parte de la infraestructura ferroviaria según la definición de la presente Directiva, los administradores de esas infraestructuras no deben estar sometidos a las obligaciones que la presente Directiva impone a los administradores de infraestructuras. No obstante, debe garantizarse el acceso no discriminatorio a los ramales y apartaderos, sean o no privados, cuando resulten necesarios para acceder a instalaciones de servicio esenciales para prestar los servicios de transporte y cuando sirvan o puedan servir a más de un cliente final.
- (14) Los Estados miembros deben poder decidir si sufragan los gastos de infraestructura por medios distintos de la financiación estatal directa, por ejemplo mediante un convenio de colaboración entre el sector público y el privado o mediante financiación del sector privado.
- (15) Las cuentas del administrador de infraestructuras deben mantenerse en equilibrio a lo largo de un período de tiempo razonable, el cual una vez que se decida podrá excederse en caso de circunstancias excepcionales, como un deterioro grave e imprevisto de la situación económica del Estado miembro que afecte sustancialmente al nivel de tráfico de su infraestructura o al nivel de financiación pública disponible.
- (16) Para que el sector del transporte de mercancías, en particular el internacional, sea eficiente, son necesarias medidas de apertura del mercado.
- (17) Para conseguir una aplicación uniforme y de modo no discriminatorio en toda la Unión de los derechos de acceso a la infraestructura ferroviaria, procede crear una licencia para las empresas ferroviarias.
- (18) 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 para no colocar a competidores potenciales en una situación desfavorable en comparación con los servicios existentes.
- (19) La introducción de estos nuevos servicios internacionales de viajeros de libre acceso con estas paradas intermedias no debe utilizarse para abrir los servicios interiores de transporte de viajeros, sino que se debe concentrar exclusivamente en paradas auxiliares para los trayectos internacionales. El objetivo principal de los nuevos servicios debe 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.
- (20) 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.
- (21) 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 dé su aprobación basándose en un análisis económico objetivo, a petición de las autoridades competentes que adjudicaron el contrato de servicio público.
- (22) 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

⁽¹⁾ DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

- pertinente, los Estados miembros deben poder 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.
- (23) 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 graven los servicios de transporte de viajeros que sean de la competencia de estas. Estos gravámenes deben contribuir a financiar las obligaciones de servicio público estipuladas en los contratos de servicio público.
- (24) El organismo regulador debe funcionar de tal modo que se evite todo conflicto de intereses y toda posible intervención en el proceso de adjudicación del contrato de servicio público de que se trate. Los poderes del organismo regulador deben ampliarse para permitir una evaluación de la finalidad de un servicio internacional y, en su caso, el potencial impacto económico en los contratos de servicio público.
- (25) A fin de invertir en servicios que requieren infraestructuras especializadas —por ejemplo, las líneas de alta velocidad—, los candidatos necesitan seguridad jurídica, dada la importancia y el volumen de las inversiones a largo plazo.
- (26) Los organismos reguladores deben intercambiar información y, cuando así proceda en casos concretos, coordinarse en cuanto a los principios y la práctica que seguirán para evaluar si peligra el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Dichos organismos deben ir elaborando directrices gradualmente, a partir de la experiencia que vayan adquiriendo.
- (27) Con el fin de garantizar la competencia leal entre las empresas de ferrocarriles, así como la plena transparencia y la ausencia de discriminación en el acceso a los servicios y su prestación, es conveniente hacer una distinción entre la prestación de servicios de transporte y la explotación de instalaciones de servicio. Por ello, es necesario que estos dos tipos de actividad sean gestionados independientemente cuando el explotador de la instalación de servicio pertenezca a un organismo o empresa que también opere a nivel nacional en al menos uno de los mercados de transporte ferroviario para el transporte de mercancías o pasajeros para los que se utiliza la instalación y que tenga una posición dominante en dicho mercado. Esta independencia no debe conllevar el establecimiento de un organismo o empresa aparte para las instalaciones de servicio.
- (28) Los acuerdos transfronterizos entre los Estados miembros y terceros países deben servir para proporcionar un acceso equitativo al mercado a las empresas ferroviarias de la Unión y a las de los terceros países, sobre una base de reciprocidad.
- (29) Para garantizar un servicio seguro y adecuado, es preciso que las empresas ferroviarias cumplan en todo momento determinados requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional.
- (30) Para proteger a los usuarios y a terceros, es imprescindible que las empresas ferroviarias contraten los seguros necesarios de responsabilidad civil. Por otra parte, se ha de permitir que la cobertura de esa responsabilidad en caso de accidentes pueda hacerse también mediante garantías proporcionadas por bancos u otras empresas, siempre que dicha cobertura se ofrezca con arreglo a las condiciones de mercado, no desemboque en ayudas estatales y no contenga elementos discriminatorios contra otras empresas ferroviarias.
- (31) Las empresas ferroviarias deben estar obligadas, por otra parte, a cumplir las disposiciones nacionales y de la Unión relativas a la explotación de servicios ferroviarios, impuestas de manera no discriminatoria y encaminadas a garantizar que dichas empresas estén en condiciones de ejercer sus actividades con plena seguridad y con el debido respeto a las condiciones sociales y sanitarias, y a los derechos de trabajadores y consumidores en determinados recorridos específicos.
- (32) Los procedimientos de concesión, mantenimiento y modificación de las licencias destinadas a las empresas ferroviarias deben ser transparentes y no discriminatorios.
- (33) Para garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio de todas las empresas ferroviarias a la infraestructura ferroviaria y a los servicios de las instalaciones de servicio, toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso debe publicarse en una declaración sobre la red.
- (34) 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.
- (35) Deberían crearse incentivos destinados a los administradores de infraestructuras para que reduzcan los cánones de acceso y los costes de la puesta a disposición de infraestructura, como, por ejemplo, primas a los directores ejecutivos.
- (36) La obligación de los Estados miembros de garantizar que los objetivos de resultados y los ingresos a medio y largo plazo del administrador de infraestructuras se plasmen en un acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras no ha de prejuzgar la competencia de los Estados miembros por lo que respecta a la programación y a la financiación de la infraestructura ferroviaria.

- (37) Fomentar un uso óptimo de la infraestructura ferroviaria reducirá el coste del transporte para la sociedad.
- (38) Los métodos de asignación de costes establecidos por los administradores de infraestructuras deben basarse en los mejores conocimientos disponibles sobre la generación de costes, y deben permitir asignar los costes a los diferentes servicios ofrecidos a las empresas ferroviarias y, cuando proceda, a los tipos de vehículos ferroviarios.
- (39) La aplicación de sistemas adecuados de cánones 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.
- (40) Para la aplicación de recargos, es conveniente que el administrador de infraestructuras defina distintos segmentos del mercado si los costes de prestación de servicios de transporte, sus precios de mercado o las condiciones de la calidad del servicio difieren considerablemente.
- (41) Los sistemas de cánones y de 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. Dichos sistemas deben propiciar la competencia leal en la prestación de servicios ferroviarios.
- (42) Dentro del marco establecido por los Estados miembros, los sistemas de cánones y de adjudicación de capacidad deben estimular a los administradores de infraestructuras ferroviarias para que optimicen la utilización de estas últimas.
- (43) Las empresas ferroviarias deben recibir de los sistemas de adjudicación de capacidad señales económicas claras y coherentes que las lleven a tomar decisiones racionales.
- (44) Cualquier sistema de cánones transmitirá señales económicas a los usuarios. Es importante que tales señales a las empresas ferroviarias sean coherentes y favorezcan la adopción de decisiones racionales.
- (45) El ruido causado por las zapatas de frenado de metal fundido que utilizan los vagones de mercancías es una de las causas de emisiones sonoras que podría reducirse con soluciones técnicas adecuadas. Los cánones por la utilización de infraestructuras diferenciados según el ruido deben aplicarse en primer lugar a los vagones de mercancías que no cumplan los requisitos de 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⁾. Las diferencias de este tipo que den lugar a una pérdida de ingresos para el administrador de infraestructuras no deben afectar a las normas de la Unión sobre ayudas estatales.
- (46) A fin de acelerar la instalación del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) en las locomotoras, los administradores de infraestructuras podrán modificar el sistema de cánones estableciendo una diferenciación temporal para los trenes equipados con el ETCS. Los administradores de infraestructuras deben poder garantizar que dicha diferenciación no genera una pérdida de ingresos.
- (47) 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 los administradores de infraestructuras velen 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.
- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) Es importante tomar en consideración tanto las necesidades empresariales de los candidatos autorizados como las del administrador de infraestructuras.
- (51) Es importante maximizar la flexibilidad de que disponen los administradores de infraestructuras en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura; no obstante, esta flexibilidad debe ser compatible con la satisfacción de las exigencias razonables del candidato.
- (52) El procedimiento de adjudicación de 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.
- (53) 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.
- (54) 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.

⁽¹⁾ DO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) 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 de servicio.
- (58) Con el fin de optimizar los resultados de las empresas ferroviarias, conviene exigir que se examine el uso de la capacidad de infraestructura cuando haga falta coordinar las solicitudes de capacidad de infraestructura para atender las necesidades de los usuarios.
- (59) 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.
- (60) Las empresas ferroviarias pueden encontrar dificultades para optimizar sus solicitudes de capacidad de infraestructura cuando no disponen de información sobre las solicitudes presentadas por otras empresas y sobre las limitaciones del sistema.
- (61) 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.
- (62) 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 criterios que rigen la aplicación de los cánones.
- (63) Conviene definir qué elementos del servicio de infraestructura son esenciales para que el operador pueda desarrollar su actividad y que deben prestarse a cambio de un canon de acceso mínimo.
- (64) La inversión en infraestructura ferroviaria es necesaria y los sistemas de cánones por la utilización de infraestructuras deben incentivar a los administradores de infraestructuras para que realicen las inversiones adecuadas que convengan desde el punto de vista económico.
- (65) 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 los factores de coste de la explotación de la infraestructura.
- (66) Conviene garantizar que se tienen en cuenta los costes externos en la toma de decisiones en materia de transporte y que los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias pueden contribuir a la internalización de los costes externos de manera coherente y equilibrada en todos los modos de transporte.
- (67) Es importante garantizar que los cánones aplicados al transporte nacional e internacional no impiden al ferrocarril satisfacer las necesidades del mercado; por consiguiente, los cánones por la utilización de la infraestructura deben ser equivalentes al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.
- (68) El grado general de recuperación de costes mediante cánones por la utilización de infraestructuras repercute en las necesidades de financiación pública. Los Estados miembros pueden exigir distintos grados de recuperación general de costes. No obstante, conviene que todo sistema de cánones por la utilización de infraestructuras permita el uso de la red ferroviaria a un tráfico que pueda pagar al menos el coste marginal que impone por razón del uso de la red ferroviaria.
- (69) La infraestructura ferroviaria es un monopolio natural. En consecuencia, es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz.
- (70) El desarrollo del transporte ferroviario debe conseguirse utilizando, entre otros, los instrumentos de la Unión disponibles, sin perjuicio de las prioridades ya fijadas.
- (71) 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 pueden concederse para fomentar el uso eficaz de la infraestructura.
- (72) Conviene incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de la red.
- (73) La adjudicación de capacidad lleva aparejados unos costes para el administrador de infraestructuras cuyo pago se debe exigir.
- (74) La gestión eficiente y la utilización justa y no discriminatoria de la infraestructura ferroviaria requiere el establecimiento de un organismo regulador que supervise la aplicación de las normas establecidas en la presente Directiva y actúe como órgano de apelación sin perjuicio de la posibilidad de recurrir por vía judicial. Mediante las sanciones que correspondan, dicho organismo regulador debe poder hacer cumplir los requerimientos de información que emita y las decisiones que adopte a tal respecto.

- (75) La financiación del organismo regulador debe garantizar su independencia y debe efectuarse o bien mediante el presupuesto del Estado o bien a través de las contribuciones del sector que se percibirán con carácter obligatorio, respetando al tiempo los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad.
- (76) Se requieren medidas específicas para tener en cuenta la situación geopolítica y geográfica específica de determinados Estados miembros, y la organización particular del sector ferroviario en varios Estados miembros, garantizando al mismo tiempo la integridad del mercado interior.
- (77) A fin de tener en cuenta la evolución del mercado ferroviario, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a las modificaciones técnicas sobre la información que debe proporcionar la empresa que solicita una licencia, a la lista de tipos de retraso, al calendario de adjudicación, y a la información contable que debe presentarse al organismo regulador. 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 adecuadamente.
- (78) 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 ⁽¹⁾.
- (79) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la promoción del desarrollo de los ferrocarriles de la Unión, el establecimiento de amplios criterios 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 utilización, 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 garantizar condiciones de acceso equitativas y no discriminatorias a las infraestructuras, y, por consiguiente, debido a sus implicaciones transnacionales, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (80) 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 de la presente Directiva, que no son sustantivamente alteradas, deriva de dichas Directivas.
- (81) 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 e inútiles para adaptar su legislación a las disposiciones de los capítulos II y IV de la presente Directiva y aplicarlas. Por consiguiente, tales Estados miembros deben quedar exentos de dicha obligación.
- (82) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, 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.
- (83) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de los plazos establecidos en el anexo IX, parte B, para el cumplimiento por los Estados miembros de lo dispuesto en las Directivas anteriores.

HAN 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 infraestructuras ferroviarias y a las actividades de transporte por ferrocarril de las empresas ferroviarias establecidas o que se establezcan en un Estado miembro, tal como constan 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 constan en el capítulo III;
 - c) los principios y procedimientos aplicables para la determinación y percepción de cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas, tal como se establecen en el capítulo IV.

⁽¹⁾ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

2. La presente Directiva se aplicará al uso de infraestructuras ferroviarias para servicios ferroviarios nacionales e internacionales.

Artículo 2

Exclusiones del ámbito de aplicación

1. El capítulo II no se aplicará a las empresas ferroviarias que sólo explotan servicios urbanos, suburbanos o regionales en redes locales y regionales aisladas para la prestación de servicios de transporte en infraestructuras ferroviarias o en redes destinadas exclusivamente a la explotación de servicios ferroviarios urbanos o suburbanos.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, en caso de que una empresa ferroviaria se encuentre bajo control directo o indirecto de una empresa u otra entidad que preste o integre servicios ferroviarios de transporte distintos de los servicios urbanos, suburbanos o regionales, se le aplicarán los artículos 4 y 5. El artículo 6 también se aplicará a la empresa ferroviaria por lo que respecta a la relación que mantiene dicha empresa con la empresa o entidad bajo cuyo control directo o indirecto se encuentra.

2. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del capítulo III a las siguientes empresas:

- a) las empresas que presten exclusivamente servicios de transporte ferroviario de viajeros en infraestructuras ferroviarias locales y regionales aisladas;
- b) las empresas que presten exclusivamente servicios urbanos o suburbanos de transporte ferroviario de viajeros;
- c) las empresas que sólo exploten servicios regionales de transporte ferroviario 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 transporte de mercancías.

3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 8 y 13 y del capítulo IV a las redes siguientes:

- a) las redes locales y regionales aisladas para servicios de transporte de viajeros en infraestructuras ferroviarias;
- b) las redes destinadas sólo a la prestación de servicios urbanos o suburbanos de transporte ferroviario de viajeros;
- c) las redes regionales utilizadas para servicios regionales de transporte de mercancías por una única empresa ferroviaria que no esté cubierta por el apartado 1 mientras otro candidato no solicite capacidad en dicha red;
- d) las redes de propiedad privada utilizadas sólo por su propietario para sus propias operaciones de transporte de mercancías.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 3, las infraestructuras ferroviarias locales y regionales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario, y del ámbito de aplicación del capítulo IV las infraestructuras ferroviarias locales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas infraestructuras. De conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 62, apartado 2, la Comisión decidirá si la infraestructura ferroviaria puede ser considerada o no de importancia estratégica, teniendo en cuenta la longitud de las líneas ferroviarias de que se trate, su grado de utilización y el volumen de tráfico que podría verse afectado por la medida.

5. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 31, apartado 5, los vehículos que circulen o vayan a circular, desde y hacia terceros países, en una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión.

6. Los Estados miembros podrán decidir para el calendario de adjudicación de capacidad periodos y plazos diferentes de los mencionados en el artículo 43, apartado 2, en el anexo VI, punto 2, letra b), y en el anexo VII, puntos 3, 4 y 5, por lo que respecta a los surcos que han de establecerse en cooperación con los administradores de infraestructuras de terceros países en redes cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión.

7. Los Estados miembros podrán decidir publicar el marco y las normas de los cánones aplicables específicamente a los servicios de transporte internacional de mercancías desde y hacia un tercer país, que se efectúen en una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión, con diferentes instrumentos y plazos de los estipulados en el artículo 29, apartado 1, cuando sea necesario para garantizar la competencia leal.

8. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del capítulo IV las infraestructuras ferroviarias cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión y que conecten estaciones transfronterizas de un Estado miembro con el territorio de un tercer país.

9. La presente Directiva no se aplicará a las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por túneles submarinos ni a las actividades de transporte consistentes en servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por dichos túneles, con excepción de los apartados 1 y 4 del artículo 6 y de los artículos 10, 11, 12 y 28.

10. Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del capítulo II, exceptuado el artículo 14, y del capítulo IV de la presente Directiva los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través 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 infraestructuras»: todo organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación, administración y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, incluida la gestión del tráfico y el control-mando y señalización. Las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas;
- 3) «infraestructura ferroviaria»: los elementos contemplados en el anexo I;
- 4) «servicio internacional de transporte de mercancías»: todo servicio de transporte en el 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 vagones 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 frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá complementarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera;
- 6) «servicios urbanos y suburbanos»: aquellos servicios de transporte cuya finalidad principal sea responder a las necesidades de un centro urbano o de un área urbana, incluida un área urbana transfronteriza, junto con las necesidades de transporte entre dicho centro o dicha área y sus extrarradios;
- 7) «servicios regionales»: aquellos servicios de transporte cuya finalidad principal sea cubrir las necesidades de transporte de una región, incluida una región transfronteriza;
- 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) «instalación de servicio»: la instalación, incluido el terreno, los edificios y el equipo, dispuesta especialmente, en su totalidad o en parte, para permitir la prestación de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4;
- 10) «explotador de la instalación de servicio»: la entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias instalaciones de servicio o de la prestación a empresas ferroviarias, de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4;
- 11) «acuerdo transfronterizo»: un acuerdo entre dos o más Estados miembros, o entre Estados miembros y terceros países, destinado a facilitar la prestación de servicios ferroviarios transfronterizos;
- 12) «licencia»: una autorización concedida por una autoridad otorgante a una empresa a la que se reconoce la capacidad de prestar servicios de transporte como empresa ferroviaria. Dicha capacidad puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte;
- 13) «autoridad otorgante»: el organismo responsable de la concesión de las licencias en un Estado miembro;
- 14) «acuerdo contractual»: un acuerdo o, *mutatis mutandis*, un arreglo en el marco de medidas administrativas o reglamentarias;
- 15) «beneficio razonable»: un índice de remuneración del capital propio que tenga en cuenta el riesgo, incluido el riesgo que afecta a los ingresos, o la inexistencia del mismo, soportado por el explotador de la instalación de servicio y que esté en consonancia con el índice medio registrado en el sector durante los últimos años;
- 16) «adjudicación»: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructuras;
- 17) «candidato»: una empresa ferroviaria o un grupo internacional de empresas ferroviarias u 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;
- 18) «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;
- 19) «plan de aumento de la capacidad»: la medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, destinadas a mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un elemento de infraestructura como «infraestructura congestionada»;

- 20) «coordinación»: el procedimiento mediante el cual el administrador de infraestructuras y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura;
- 21) «acuerdo marco»: el acuerdo general jurídicamente vinculante, con arreglo a la normativa legal pública o privada, en el que se especifican los derechos y obligaciones de un candidato y del administrador de infraestructuras en relación con la capacidad de infraestructura 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;
- 22) «capacidad de infraestructura»: el potencial para programar los surcos ferroviarios solicitados para un segmento de la infraestructura durante un determinado período;
- 23) «red»: toda la infraestructura ferroviaria gestionada por un administrador de infraestructuras;
- 24) «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;
- 25) «surco»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos durante un período dado;
- 26) «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 cánones y de adjudicación, el administrador de infraestructuras será responsable de su gestión, administración y control interno.

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 exigida.

Las empresas ferroviarias deberán ser administradas según los principios que se aplican a las sociedades mercantiles, independientemente de su régimen de propiedad. La misma forma de administración también se aplicará a las obligaciones de servicio público que les imponen los Estados miembros y a los contratos de servicio público celebrados por dichas empresas 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 para alcanzar estos objetivos.

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

- a) definir su organización interna, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 29 y 39;
- b) controlar la prestación y comercialización de los servicios y determinar los cánones correspondientes;
- 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.

Este apartado se entenderá sin perjuicio del Reglamento (CE) nº 1370/2007.

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

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 a una de tales áreas de actividad no se transferirán a la otra.

2. Los Estados miembros podrán disponer, asimismo, 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.

3. Los Estados miembros garantizarán que se lleven y publiquen por separado 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 viajeros. 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, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 1370/2007, 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. 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 fondos públicos abonados de un área de actividad a otra.

Artículo 7

Independencia de las funciones esenciales del administrador de infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que las funciones esenciales que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura se encomienden a organismos o empresas que no presten por sí mismos servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

Serán funciones esenciales:

- a) la toma de decisiones sobre adjudicación de surcos, incluidas tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad como la asignación de surcos ferroviarios concretos; y
- b) la toma de decisiones sobre cánones por la utilización de infraestructuras, incluidas la determinación y la recaudación de los cánones, sin perjuicio del artículo 29, apartado 1.

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 el administrador de infraestructuras no gozara de independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria, en lo que se refiere a la forma jurídica de aquel, a su organización o a sus decisiones, las funciones a que se refiere el capítulo IV, secciones 2 y 3, serán desempeñadas respectivamente por un organismo de cánones y por un organismo de adjudicación que gocen de dicha independencia respecto a cualquier empresa ferroviaria en lo que se refiere a la forma jurídica de aquellos, a su organización y a sus 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 cánones o al organismo de adjudicación dentro de sus respectivas competencias.

SECCIÓN 3

Saneamiento financiero

Artículo 8

Financiación 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, entre éstas la necesidad de cooperar con terceros países vecinos. A tal fin, publicarán, a más tardar el ... (*), una estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad por lo que respecta al mantenimiento, renovación y desarrollo de la infraestructura, basada en una financiación sostenible del sistema ferroviario. La estrategia cubrirá un período de al menos cinco años y será renovable.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 93, 107 y 108 del Tratado, los Estados miembros podrán también aportar al administrador de infraestructuras una financiación acorde con sus funciones, según se definen en el artículo 3, punto 2, la magnitud de la infraestructura y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones. Los Estados miembros podrán decidir financiar estas inversiones por medios distintos de la financiación estatal directa.

3. En el marco de la política general que determine el Estado miembro de que se trate y teniendo en cuenta la estrategia contemplada en el apartado 1 y la financiación proporcionada por los Estados miembros contemplada en el apartado 2, el administrador de infraestructuras deberá adoptar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación. Dicho programa irá orientado a garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para lograr tales objetivos. El administrador de infraestructuras se asegurará de que los candidatos conocidos y, cuando lo soliciten, los candidatos potenciales tengan acceso a la información pertinente y de que se les dé la oportunidad de manifestar sus opiniones sobre el contenido del programa de

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

actividad relativo a las condiciones de acceso y utilización, y a la naturaleza, el suministro y el desarrollo de la infraestructura antes de su aprobación por el administrador de infraestructuras.

4. Los Estados miembros velarán por que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período razonable, que no excederá del período de aplicación del acuerdo contractual contemplado en el artículo 30, apartado 2, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por la utilización de infraestructuras, los excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal y privada, incluidos, en su caso, los anticipos abonados por el Estado y, por otra parte, los gastos de infraestructura, incluida la renovación y la mejora a largo plazo de los activos.

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, los Estados miembros podrán exigir al administrador de infraestructuras que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.

Artículo 9

Saneamiento transparente de la deuda

1. Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los artículos 93, 107 y 108 del Tratado, 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 podrán exigir que en la contabilidad de estas empresas ferroviarias se cree un servicio específico de amortización de las deudas.

Podrán transferirse al pasivo de este servicio todos los préstamos contraídos por las empresa ferroviaria 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, hasta la amortización de dichos préstamos. Las deudas procedentes de actividades de filiales no se tendrán en cuenta.

3. Los apartados 1 y 2 se aplicarán únicamente a las deudas o los intereses de estas deudas generados por empresas ferroviarias públicas o bajo control público antes de la fecha de la apertura del mercado para la totalidad o parte de los servicios de transporte ferroviario en el Estado miembro de que se trate y, en todo caso, a más tardar el 15 de marzo de 2001 o en la fecha de adhesión a la Unión de los Estados miembros que se adhirieron a la Unión después de dicha fecha.

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 el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de todos los Estados miembros en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes, para la explotación de todos los tipos de servicios de transporte de mercancías. Dicho derecho incluirá el acceso a infraestructura que conecte los puertos marítimos y fluviales, y otras instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2, y a infraestructura que sirva o pueda servir a más de un cliente final.

2. Se concederá a las empresas ferroviarias un derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria 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 tendrán derecho a recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas a lo largo del trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro. Dicho derecho incluirá el acceso a infraestructura que conecte las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2.

3. 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 determinarán si el principal objeto del servicio es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

4. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades del grupo de trabajo contemplado en el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación del apartado 3 del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

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 en el artículo 10 en las conexiones origen-destino que sean objeto de uno o más contratos de servicio público conformes con el Derecho de la Unión. Esta limitación no podrá suponer una restricción del derecho de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas a lo largo del 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 infraestructuras;
- d) la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

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

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 infraestructuras;
- c) la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público;
- d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

4. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades del grupo de trabajo contemplado en el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

5. Los Estados miembros podrán limitar asimismo el derecho a recoger y dejar viajeros en estaciones dentro de un mismo Estado miembro a lo largo del trayecto de un servicio internacional de transporte de viajeros cuando se haya otorgado un

derecho exclusivo de transporte de viajeros entre esas estaciones en virtud de un contrato de concesión adjudicado 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

Gravamen aplicable a las empresas ferroviarias que presten servicios de viajeros

1. Sin perjuicio del artículo 11, apartado 2, y siempre que se satisfagan las condiciones establecidas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar a la autoridad competente para los transportes ferroviarios de viajeros a percibir, de las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros, gravámenes 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 nacionales o internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril quedarán sujetas al mismo gravamen por la explotación de conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad.

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

3. Los gravámenes 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 gravámenes. La totalidad de los gravámenes percibidos de conformidad con el presente apartado no deberá poner en peligro la viabilidad económica del servicio ferroviario de transporte de viajeros que los soporta.

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

5. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades del grupo de trabajo contemplado en el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

Artículo 13

Condiciones de acceso a los servicios

1. Los administradores de infraestructuras proporcionarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias el paquete de acceso mínimo establecido en el anexo II, punto 1.

2. Los explotadores de las instalaciones de servicio prestarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias los servicios contemplados en el punto 2 del anexo II.

3. Para garantizar la plena transparencia y la no discriminación en el acceso a las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2, letras a), b), c) y f), y la prestación de servicios en dichas instalaciones, cuando el explotador de las mismas se encuentre bajo el control directo o indirecto de un organismo o empresa que también opere en mercados nacionales de servicios de transporte ferroviario para los que se use la instalación y tenga en ellos una posición dominante, los explotadores de dichas instalaciones de servicio se organizarán de tal manera que sean independientes de este organismo o empresa en lo que se refiere a su organización y decisiones. Dicha independencia no supondrá crear un organismo o empresa distintos para las instalaciones de servicio, y podrá conseguirse mediante la organización de distintas divisiones dentro de una misma empresa.

Para todas las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2, el explotador y dicho organismo o empresa tendrán cuentas separadas, incluidos balances y cuentas de resultados separados.

Cuando la explotación de la instalación de servicio la efectúe un administrador de infraestructuras o explotador de la instalación de servicio se encuentre bajo el control directo o indirecto de un administrador de infraestructuras, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente apartado se considerará probado mediante el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 7.

4. Las solicitudes de las empresas ferroviarias de tener acceso a la instalación de servicio y a la prestación en ella de servicios sólo podrán denegarse si existen alternativas viables que les permitan explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios, o en itinerarios alternativos, en condiciones económicas aceptables. Esta disposición no implicará la obligación para el explotador de la instalación de servicio de hacer inversiones en recursos o instalaciones para atender a todas las solicitudes de las empresas ferroviarias.

Cuando las solicitudes de las empresas ferroviarias se refieran al acceso a una instalación de servicio, y a la prestación en ella de servicios, gestionada por un explotador de instalaciones de servicio de los contemplados en el apartado 3, dicho explotador justificará toda decisión de denegación e indicará alternativas viables en otras instalaciones.

5. Cuando un explotador de instalaciones de servicio de las contempladas en el anexo II, punto 2, se encuentre en conflicto entre diferentes solicitudes, intentará atender todas ellas en la medida de lo posible. Si no se dispone de ninguna alternativa viable, y no se puede dar satisfacción a todas las solicitudes de capacidad correspondientes a la instalación en cuestión basándose en las necesidades demostradas, el candidato podrá reclamar ante el organismo regulador contemplado en el artículo 55, que examinará el caso y tomará medidas según convenga para garantizar que una parte adecuada de la capacidad se concede a dicho candidato.

6. Cuando una instalación de servicio de las contempladas en el anexo II, punto 2, no se haya utilizado durante al menos tres años consecutivos, y existan empresas ferroviarias que hayan manifestado al explotador de la misma su interés por acceder a ella sobre la base de necesidades demostradas, su propietario hará público que la explotación de la instalación se pone en alquiler o arrendamiento financiero como instalación de servicio ferroviario, en su totalidad o en parte, a menos que el explotador de dicha instalación de servicio demuestre que un proceso de reconversión en curso impide su utilización por una empresa ferroviaria.

7. Si el explotador de la instalación de servicio presta como servicios complementarios cualquiera de los servicios a los que se refiere el anexo II, punto 3, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

8. Las empresas ferroviarias podrán solicitar, como servicios auxiliares, cualesquiera de los que se enumeran en el anexo II, punto 4, al administrador de infraestructuras o a otros explotadores de instalaciones de servicio. El explotador de la instalación de servicio no estará obligado a prestar dichos servicios. Si el explotador de la instalación de servicio decide ofrecer a los demás cualesquiera de estos servicios, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

9. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores y de los explotadores de instalaciones de servicio, y en las actividades del grupo de trabajo a que se refiere el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan las normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que habrán de aplicarse para el acceso a los servicios que vayan a prestarse en las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, puntos 2 a 4. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

SECCIÓN 5

Acuerdos transfronterizos*Artículo 14***Principios generales de los acuerdos transfronterizos**

1. Los Estados miembros garantizarán que las disposiciones incluidas en acuerdos transfronterizos no discriminen entre empresas ferroviarias, ni restrinjan la libertad que tienen las empresas ferroviarias para prestar servicios transfronterizos.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión todos los acuerdos transfronterizos, como muy tarde, el ... (*) cuando el acuerdo se haya celebrado con anterioridad a esa fecha, o antes de su celebración cuando se trate de acuerdos nuevos o revisados entre los Estados miembros. La Comisión decidirá si estos acuerdos cumplen el Derecho de la Unión en el plazo de nueve meses desde la notificación si se trata de acuerdos celebrados antes de ... (**), y en el plazo de cuatro meses desde la notificación si se trata de acuerdos nuevos o revisados entre los Estados miembros. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 62, apartado 2.

3. Sin perjuicio de la división de competencias entre la Unión y los Estados miembros, de conformidad con el Derecho de la Unión, los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de entablar negociaciones y de celebrar nuevos acuerdos transfronterizos entre Estados miembros y terceros países o de revisar los acuerdos de ese tipo ya existentes.

4. Si en el plazo de dos meses desde la recepción de la notificación de un Estado miembro sobre su intención de entablar negociaciones, según el apartado 2, la Comisión concluyera que las negociaciones probablemente perjudicarán los objetivos de las negociaciones que la Unión esté teniendo en ese momento con el tercer país de que se trate, y/o conducirán a un acuerdo incompatible con el Derecho de la Unión, informará de ello al Estado miembro.

Los Estados miembros mantendrán regularmente informada a la Comisión de todas las negociaciones y, cuando proceda, la invitarán a participar en ellas como observadora.

5. Se autorizará a los Estados miembros a aplicar provisionalmente y/o a celebrar nuevos acuerdos transfronterizos con terceros países o a revisar los existentes, siempre que sean compatibles con el Derecho de la Unión y que no perjudiquen ni al objeto ni a la finalidad de la política de transporte de la Unión. La Comisión adoptará dichas decisiones de autorización. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 62, apartado 2.

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

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 y económicas y la evolución del mercado del transporte ferroviario de la Unión.

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

3. La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por la utilización de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, la evolución de los precios y la calidad de los servicios de transporte ferroviario, los servicios ferroviarios regidos por contratos de servicio público, y la concesión de licencias, así como al grado de armonización que se produzca entre los Estados miembros.

4. Cada dos años, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios;
- b) las condiciones marco, incluidas las aplicables a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril;
- c) el estado de la red ferroviaria de la Unión;
- 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 a la Comisión anualmente la información necesaria sobre la utilización de las redes y la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario.

6. La Comisión podrá adoptar medidas para garantizar la coherencia por lo que respecta a la obligación de información de los Estados miembros. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

CAPÍTULO III

CONCESIÓN DE LICENCIAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

SECCIÓN 1

Autoridad otorgante

Artículo 16

Autoridad otorgante

Cada Estado miembro designará a una autoridad otorgante que sea responsable de conceder las licencias y de asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de lo dispuesto en el presente capítulo.

La autoridad otorgante no prestará servicios de transporte ferroviario y será independiente de las firmas o entidades que los prestan.

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.

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 establecidos en el 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 medidas en las que se establezcan normas detalladas para el uso de una plantilla común para las licencias y, si fuera preciso para asegurar una competencia leal y eficaz en los mercados del transporte ferroviario, normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

Artículo 18

Condiciones para la obtención de una licencia

A las empresas solicitantes de una licencia se les exigirá que sean capaces de demostrar a las autoridades otorgantes del Estado miembro de que se trate, antes del inicio de sus actividades, que cumplen en todo momento los 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, las empresas solicitantes de una licencia facilitarán toda la información necesaria.

Artículo 19

Requisitos de honorabilidad

Los Estados miembros determinarán en qué condiciones se cumple el requisito de honorabilidad, para garantizar que la empresa solicitante de una licencia o las personas encargadas de su gestión:

- a) no hayan sido condenados por infracciones penales graves, incluidas las infracciones cometidas en el ámbito comercial;
- b) no hayan sido objeto de un procedimiento de insolvencia;
- c) no hayan sido condenadas por infracciones graves tipificadas en la legislación específica de transportes;
- d) no hayan sido condenadas por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones derivadas del Derecho Social o Laboral, incluidas las obligaciones derivadas de la normativa sobre seguridad y salud en el trabajo, así como de los deberes impuestos por la normativa aduanera si se trata de una empresa que desee realizar servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros.

Artículo 20

Requisitos de capacidad financiera

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

2. La autoridad otorgante verificará la capacidad financiera especialmente mediante las cuentas anuales de la empresa ferroviaria o, en caso de que la empresa solicitante de una licencia no pueda presentar cuentas anuales, mediante un balance. Toda empresa solicitante de una licencia proporcionará, como mínimo, la información indicada en el anexo III.

3. La autoridad otorgante considerará que una empresa solicitante de una licencia no dispone de suficiente capacidad financiera si adeuda, como resultado de su actividad ferroviaria, atrasos considerables o recurrentes en concepto de impuestos o de cotizaciones sociales.

4. La autoridad otorgante podrá exigir la presentación de un informe pericial y de documentos adecuados redactados por un banco, una caja de ahorros pública, un interventor de cuentas, experto contable, o auditor. Dichos documentos incluirán la información enumerada en el anexo III.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con determinadas modificaciones del anexo III. Por consiguiente, el anexo III podrá modificarse para especificar la información que ha de facilitar la empresa solicitante de una licencia o para completar ésta a la luz de la experiencia adquirida por las autoridades otorgantes o de la evolución del mercado de transporte por ferrocarril.

Artículo 21

Requisitos de competencia profesional

Se cumplirán los requisitos de competencia profesional cuando la empresa solicitante de una licencia 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.

Artículo 22

Requisitos relativos a la cobertura de la responsabilidad civil

Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los artículos 93, 107 y 108 del Tratado, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas o contar con garantías con arreglo a las condiciones de mercado para cubrir, de conformidad con el Derecho nacional e internacional, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a los viajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

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.

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 concretas que regulan su suspensión o su revocación.

Artículo 24

Licencias temporales, aprobación, suspensión y revocación

1. La autoridad otorgante podrá comprobar en todo momento si la empresa ferroviaria titular de una licencia sigue cumpliendo los requisitos exigidos en el 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 una licencia la autoridad otorgante 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.

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 de que se trate podrá continuar sus actividades, 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 de nuevo 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. Cuando la autoridad otorgante haya concedido, suspendido, revocado o modificado una licencia, informará inmediatamente de ello a la Agencia Ferroviaria Europea. La Agencia Ferroviaria Europea informará a las autoridades otorgantes de los demás Estados miembros inmediatamente.

Artículo 25

Procedimiento para la concesión de licencias

1. El Estado miembro de que se trate deberá hacer públicos los procedimientos relativos a la concesión de licencias e informará de ello a la Comisión.
2. La autoridad otorgante se pronunciará sobre las solicitudes de licencia en el plazo más breve posible, antes de que transcurran los tres meses siguientes a la recepción de toda la información pertinente, en particular los datos mencionados en el anexo III. La autoridad otorgante tendrá en cuenta toda la información disponible. La decisión será comunicada sin demora a la empresa solicitante de una licencia, 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 INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS 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.

Artículo 27

Declaración sobre la red

1. El administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas, elaborará y publicará una declaración sobre la red que podrá obtenerse a un precio que no exceda del coste de su publicación. La declaración sobre la red se publicará en al menos dos lenguas oficiales de la Unión. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del administrador de infraestructuras y se tendrá acceso a él a través del portal web común. Los administradores de infraestructuras crearán dicho portal web en el marco de su cooperación de conformidad con los artículos 37 y 40.
2. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, y contendrá información sobre las condiciones de acceso a la misma. La declaración sobre la red contendrá asimismo información sobre las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras, y para la prestación de servicios en dichas instalaciones, o indicará un sitio web en el que dicha información pueda

obtenerse gratuitamente en formato electrónico. En el anexo IV se establece el contenido de la declaración sobre la red.

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

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 infraestructuras ferroviarias utilizadas. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos serán transparentes y no discriminatorias, de conformidad con la presente Directiva.

SECCIÓN 2

Cánones por la utilización de infraestructuras y servicios

Artículo 29

Fijación, aplicación y cobro de cánones

1. Los Estados miembros crearán un marco para los cánones, respetando la independencia de gestión establecida en el artículo 4.

A reserva de dicha condición, los Estados miembros establecerán asimismo normas específicas de fijación de cánones, o delegarán dichas facultades en el administrador de infraestructuras.

Los Estados miembros se asegurarán de que la declaración sobre la red contenga el marco y las normas de los cánones o indique un sitio web donde se publiquen.

El administrador de infraestructuras determinará el canon por la utilización de infraestructuras y se encargará de su cobro, de conformidad con el marco y las normas de los cánones establecidos.

Sin perjuicio de la independencia de gestión, prevista en el artículo 4, y siempre que este derecho le haya sido conferido directamente por una norma constitucional antes del ... (*), el parlamento nacional podrá estar facultado para controlar y, cuando proceda, modificar la cuantía de los cánones determinados por el administrador de infraestructuras. Tal modificación garantizará que los cánones se ajusten a la presente Directiva y al marco y las normas de los cánones.

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

(*) a dos años antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

3. 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 abonen cánones equivalentes y no discriminatorios, y por que los cánones efectivamente aplicados sean conformes a las normas establecidas en la declaración sobre la red.

4. 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. Sin perjuicio de su competencia en cuanto a planificación y financiación de infraestructuras ferroviarias y sin perjuicio del principio presupuestario de anualidad, cuando resulte aplicable, los Estados miembros velarán por que se celebre un acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras, que deberá ajustarse a los principios y parámetros básicos contemplados en el anexo V y abarcar un período no inferior a tres años.

Los Estados miembros velarán por que los acuerdos contractuales vigentes el ... (*) se modifiquen, desde su renovación o a más tardar el ... (**), a fin de adaptarlos a la presente Directiva.

3. Los Estados miembros aplicarán los incentivos contemplados en el apartado 1, bien a través del acuerdo contractual al que se refiere el apartado 2 o de medidas reglamentarias, o bien mediante una combinación de incentivos destinados a reducir los costes y consignados en el acuerdo contractual y de medidas reglamentarias sobre la cuantía de los cánones.

4. Si un Estado miembro decide aplicar los incentivos contemplados en el apartado 1 mediante medidas reglamentarias, tal decisión se basará en un análisis de las reducciones de costes viables. Ello no afectará a las facultades del organismo regulador de revisar los cánones a que se refiere el artículo 56.

5. Las condiciones del acuerdo contractual a que se refiere el apartado 2 y la estructura de los pagos en concepto de financiación al administrador de infraestructuras serán convenidos anticipadamente por toda la duración del contrato.

6. Los Estados miembros velarán por que los candidatos y, cuando lo soliciten, los candidatos potenciales sean informados por la autoridad competente y el administrador de infraestructuras y se les brinde la oportunidad de manifestar su opinión sobre el contenido del acuerdo contractual antes de que se firme. El acuerdo contractual será publicado en el plazo de un mes a partir de su celebración.

El administrador de infraestructuras se asegurará de la coherencia entre lo dispuesto en el acuerdo contractual y el programa de actividades.

7. Los administradores de infraestructuras elaborarán y llevarán un registro de sus activos y de los activos de cuya administración sean responsables, que se utilizará para determinar la financiación necesaria para la reparación o sustitución de dichos activos. Dicho registro irá acompañado de información detallada sobre el gasto en renovación y modernización de la infraestructura.

8. Los administradores de infraestructuras establecerán un método para asignar costes. Los Estados miembros podrán exigir autorización previa. Dicho método se actualizará de cuando en cuando basándose en las mejores prácticas a escala internacional.

Artículo 31

Principios de los cánones

1. Los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán al administrador de infraestructuras y al explotador de la instalación de servicio respectivamente, y se emplearán para financiar su actividad.

2. Los Estados miembros exigirán al administrador de infraestructuras y al explotador de la instalación de servicio que faciliten al organismo regulador toda la información necesaria sobre los cánones percibidos para que el organismo regulador pueda ejercer sus funciones de conformidad con el artículo 56. El administrador de infraestructuras y el explotador de la instalación de servicio deberán poder demostrar, a este respecto, que los cánones por la utilización de infraestructuras y servicios efectivamente cobrados a la empresa ferroviaria, con arreglo a los artículos 30 a 37, son conformes a los métodos, normas y, cuando sean de aplicación, los baremos establecidos en la declaración sobre la red.

3. Sin perjuicio de los apartados 4 y 5 del presente artículo o de lo dispuesto en el artículo 32, el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Antes del ... (***), la Comisión adoptará medidas para disponer la metodología del cálculo del coste directamente imputable a la explotación del tren. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

El administrador de infraestructuras podrá decidir adaptarse gradualmente a esta metodología a que se refiere el apartado 4 durante un período no superior a cinco años después del ... (***).

4. Los cánones por la utilización de infraestructuras contemplados en el apartado 3 podrán incluir un canon que refleje la escasez de capacidad de un determinado tramo identificable de la infraestructura durante períodos de congestión.

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

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

(***) a 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

5. Los cánones por la utilización de infraestructuras contemplados en el apartado 3 podrán ser modificados de manera que tengan en cuenta el coste de efectos ambientales causados por la explotación del tren. Cualquier modificación de este tipo deberá diferenciarse en función de la magnitud del efecto causado.

Sobre la base de la experiencia adquirida por los administradores de infraestructura, las empresas ferroviarias, los organismos reguladores y las autoridades competentes, y reconociendo los diferentes regímenes de diferenciación por ruido la Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan los procedimientos que haya que seguir para la aplicación del canon por el coste de los efectos sonoros, incluida la duración de su aplicación, y que permitan que la diferenciación de cánones por la utilización de la infraestructura tenga en cuenta, cuando proceda, la sensibilidad de la zona afectada, en particular respecto al tamaño de la población afectada y la composición del tren y sus efectos en el nivel de las emisiones de ruido. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen que se contempla en el artículo 62, apartado 3.

Sin embargo, un canon por costes medioambientales que dé lugar al aumento de la cifra global de ingresos del administrador de infraestructuras sólo estará autorizado si dicho canon se aplica al transporte de mercancías por carretera, de conformidad con el Derecho de la Unión.

Si el canon por costes medioambientales generara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.

Los Estados miembros velarán por que se conserve la información necesaria y se pueda determinar tanto el origen de los cánones por costes medioambientales como su aplicación. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión, cuando lo solicite.

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 por la utilización de infraestructuras guardarán relación con los costes imputables a los servicios.

7. El canon exigido para el acceso por vía férrea a las instalaciones de servicio, previsto en el punto 2 del anexo II, y la prestación de servicios en dichas instalaciones no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable.

8. Si los servicios enumerados en los puntos 3 y 4 del anexo II como complementarios y como auxiliares son prestados por un solo proveedor, el canon aplicado por tales servicios 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 los servicios contemplados en los puntos 2, 3, y 4 del anexo II facilitará al administrador de infraestructuras la información sobre los cánones que debe incluirse en la declaración sobre la red o indicará un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico de conformidad con el artículo 27.

Artículo 32

Excepciones a los principios de los cánones

1. Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, en particular, de los servicios ferroviarios internacionales. 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 recargos, los Estados miembros se asegurarán de que los administradores de infraestructuras evalúen su importancia en el segmento de mercado de que se trate, considerando al menos las parejas de criterios enumeradas en el anexo VI, punto 1, y teniendo en cuenta las que sean pertinentes. La lista de segmentos del mercado definidos por los administradores de infraestructura incluirá al menos los tres segmentos 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 establecer además una distinción entre segmentos de mercado en función de las mercancías o viajeros transportados.

Deberán definirse también los segmentos de mercado en los que las empresas ferroviarias no operan en la actualidad, pero en los que durante el período de validez del sistema de cánones podrían prestar sus servicios. El administrador de infraestructuras no deberá incluir recargos en el sistema de cánones de estos segmentos de mercado.

La lista de segmentos de mercado se publicará en la declaración sobre la red y se revisará, al menos, cada cinco años.

2. Para los servicios de transporte de mercancías desde y hacia países terceros que sean explotados en una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión, los administradores de infraestructuras podrán fijar cánones más elevados a fin de recuperar totalmente los costes asumidos.

3. Para proyectos de inversión específicos, en el futuro o que hayan concluido después de 1988, el administrador de infraestructuras podrá establecer o mantener cánones más elevados basados en los costes a largo plazo de dichos proyectos si aumentan la eficiencia o la relación coste/eficacia o ambas, y que de otro modo no se hubieran podido acometer. Un sistema de cánones de este tipo también puede incorporar acuerdos sobre el reparto del riesgo asociado con nuevas inversiones.

4. Los cánones por la utilización de infraestructuras podrán incentivar que en determinados trenes se instale el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) conforme a la versión adoptada por la Decisión 2008/386/CE de la Comisión ⁽¹⁾, y versiones posteriores.

Tras una evaluación de impacto, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan los procedimientos que haya que seguir para la aplicación de la diferenciación de los cánones por la utilización de infraestructuras, incluida la duración de su aplicación. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

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

6. Si el administrador de infraestructuras tiene la intención de modificar los elementos esenciales del sistema de cánones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, 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.

Artículo 33

Descuentos

1. Todo descuento sobre los cánones aplicados en cualquier concepto de servicio a una empresa ferroviaria por el administrador de infraestructuras cumplirá los criterios establecidos en el presente artículo, sin perjuicio de los artículos 101, 102, 106 y 107 del Tratado y no obstante el principio del coste directo establecido en el artículo 31, apartado 3, de la presente Directiva.

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.

⁽¹⁾ Decisión 2008/386/CE de la Comisión, de 23 de abril de 2008, por la que se modifican el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y el anexo A de la Decisión 2006/860/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 136 de 24.5.2008, p. 11).

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 y de infraestructura no pagados

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 Tratado.

Artículo 35

Sistema de incentivos

1. Los sistemas de cánones por la utilización de infraestructuras 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. Los principios básicos del sistema de incentivos incluidos en el punto 2 del anexo VI se aplicarán a toda la red.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con las modificaciones del anexo VI, punto 2, letra c). Por consiguiente, el anexo VI, punto 2, letra c), podrá modificarse a la luz de la evolución del mercado ferroviario y de la experiencia adquirida por los organismos reguladores contemplados en el artículo 55, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias. Dichas modificaciones adaptarán las clases de retrasos a las mejores prácticas desarrolladas por la industria.

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. Este canon ofrecerá incentivos por la utilización eficiente de la capacidad. El pago de este canon será efectuado o bien por el candidato o bien por la empresa ferroviaria designada de conformidad con el artículo 41, apartado 1.

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

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras cooperen a fin de aplicar sistemas de cánones eficientes y que se asocien para coordinarlos o para su cobro por la explotación de los servicios ferroviarios que atraviesen más de una red de infraestructura del sistema ferroviario dentro de la Unión. En particular, los administradores de infraestructuras tratarán de garantizar una competitividad óptima de los servicios ferroviarios internacionales y asegurar el uso eficiente de las redes ferroviarias. A este efecto, establecerán procedimientos adecuados que deberán atenerse a las normas establecidas en la presente Directiva.

2. A efectos del apartado 1, los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras cooperen a fin de poder aplicar de manera eficiente los recargos 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 del sistema ferroviario dentro de la Unión.

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.

2. El derecho a utilizar una capacidad de infraestructura específica en forma de surco ferroviario 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, 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 11, y a cualquier empresa ferroviaria que ejecute 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 exigida 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, éste 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 posibilitar la creación y adjudicación eficientes de capacidad de infraestructura cuando ésta abarque más de una red del sistema ferroviario dentro de la Unión, 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 en consecuencia los surcos ferroviarios que crucen más de una red.

Los Estados miembros garantizarán que los representantes de los administradores de infraestructuras cuyas decisiones sobre la adjudicación de capacidad afecten a otros administradores de infraestructuras se asocien a fin de adjudicar capacidad o 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 por ferrocarril. Podrán estar representados en dichos procedimientos los administradores de infraestructuras de terceros países.

2. La Comisión será informada de las principales reuniones en las que se preparen principios y prácticas comunes para la adjudicación de infraestructura y será invitada a asistir a ellas como observadora. Los organismos reguladores recibirán suficiente información sobre la preparación de los principios y prácticas comunes de adjudicación de infraestructura, y sobre los sistemas de adjudicación basados en las tecnologías de la información, para que puedan ejercer la supervisión reglamentaria de acuerdo con el artículo 56.

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 surcos ferroviarios internacionales, a fin de facilitar la explotación de los trenes de mercancías para los que se presenten solicitudes específicas contempladas en el artículo 48.

Estos surcos internacionales preestablecidos 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. Para poder utilizar dicha capacidad de infraestructura los candidatos designarán una empresa

ferroviaria que celebrará un acuerdo con el administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 28. Esto no prejuzgará el derecho de los candidatos de celebrar acuerdos con los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 44, apartado 1.

2. El administrador de infraestructuras, a fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y futura utilización de la infraestructura que gestiona, podrá imponer requisitos a los candidatos. Dichos requisitos serán adecuados, transparentes y no discriminatorios. Se especificarán en la declaración sobre la red según lo dispuesto en la letra b) del punto 3 del anexo IV. 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. Antes del ... (*), la Comisión adoptará medidas de ejecución en las que se establezcan criterios detallados sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del apartado 2. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen que se contempla en el artículo 62, apartado 3.

*Artículo 42***Acuerdos marco**

1. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del Tratado, se podrá concluir un acuerdo marco entre un administrador de infraestructuras 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 surcos ferroviarios 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.

2. Los acuerdos marco no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente 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 especiales o riesgos.

(*) a 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

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, el volumen y la calidad de los surcos ferroviarios. 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 especiales 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.

8. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades del grupo de trabajo contemplado en el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen que se contempla en el artículo 62, apartado 3.

Artículo 43

Calendario de adjudicación

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

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con determinadas modificaciones del anexo VII. Por consiguiente, previa consulta de todos los administradores de infraestructuras, podrá modificarse el anexo VII para tener en cuenta las consideraciones de funcionamiento del proceso de adjudicación. Dichas modificaciones se basarán en lo que la experiencia demuestre que es necesario para garantizar un proceso de adjudicación eficaz y responder a las preocupaciones prácticas de los administradores de infraestructuras.

3. Los administradores de infraestructuras acordarán con los otros administradores de infraestructuras interesados qué surcos internacionales deberán incluirse en el horario de servicio, antes

de comenzar las consultas sobre el proyecto de horario de servicio. Solamente se harán ajustes en caso de que sea absolutamente necesario.

Artículo 44

Solicitudes

1. Los candidatos podrán solicitar al administrador de infraestructuras, con arreglo al Derecho público o privado, la concesión del derecho a utilizar una infraestructura ferroviaria, contra el pago de un canon, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo IV, sección 2.

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

3. El candidato que sea signatario de un acuerdo marco presentará su solicitud de conformidad con lo que se estipule en dicho acuerdo.

4. Para los surcos ferroviarios que abarquen más de una red, los administradores de infraestructuras garantizarán que los candidatos puedan presentar sus solicitudes en una ventanilla única, ya sea esta un organismo conjunto creado por los administradores de infraestructuras o un único administrador de infraestructuras activo en el surco ferroviario. Dicho administrador de infraestructuras podrá actuar en nombre del candidato, para solicitar capacidad de infraestructura a otro administrador de infraestructuras competente. Este requisito no prejuzga el Reglamento (UE) n° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo ⁽¹⁾.

Artículo 45

Programación

1. El administrador de infraestructuras atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura, incluidos los surcos que abarquen 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 a los interesados acerca del proyecto de horario de servicio, y les otorgará al menos un mes para presentar sus observaciones. Se considerará que son partes interesadas los solicitantes de capacidad de infraestructura y otros que deseen formular observaciones sobre el modo en que el horario de servicio puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios en el período de vigencia del horario de servicio.

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

⁽¹⁾ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

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 a los candidatos interesados. Dicha consulta se basará en la divulgación de la siguiente información en un plazo de tiempo razonable, de forma gratuita y por escrito o por vía electrónica:

- a) los surcos ferroviarios solicitados por otros candidatos en los mismos trayectos;
- b) los surcos ferroviarios adjudicados previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos;
- c) los surcos ferroviarios alternativos propuestos en los trayectos de que se trate de conformidad con el apartado 2;
- d) la información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

En virtud del artículo 39, apartado 2, esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que ésta se divulgue.

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 surcos ferroviarios 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 los surcos ferroviarios solicitados y consultar a 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 congestionada. 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 de infraestructuras 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 6 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.

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, los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias, en condiciones no discriminatorias, para que en la adjudicación de la capacidad de infraestructura se dé la prioridad a dichos servicios.

Los Estados miembros podrán, en su caso, conceder al administrador de infraestructuras 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.

Las medidas y la indemnización mencionadas tendrán en cuenta también los efectos que dicha exclusión tenga en otros Estados miembros.

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

6. Los procedimientos 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 surcos ferroviarios concretos 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 el surco.

2. En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras, tras consultar con las partes interesadas, podrá designar una infraestructura concreta para uso de determinados tipos de tráfico. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del Tratado, cuando se haya producido tal designación, el administrador de infraestructuras podrá otorgar prioridad a dichos tipos de tráfico en la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Dicha designación no impedirá el uso de la infraestructura considerada por otros tipos de tráfico cuando exista capacidad.

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

*Artículo 50***Análisis de capacidad**

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

2. El análisis de capacidad 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 a 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.

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

*Artículo 52***Uso de los surcos ferroviarios**

1. En la declaración sobre la red, el administrador de infraestructuras especificará las condiciones en que tendrá en cuenta el grado previo de utilización de los surcos ferroviarios para determinar las prioridades del procedimiento de adjudicación.

2. En particular, en el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador deberá exigir la cesión de los surcos ferroviarios que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizados menos que la cuota asignada que se establezca en la declaración sobre la red, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.

*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 tan pronto como sea posible a las partes interesadas de la falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura debido a trabajos de mantenimiento no programados.

*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.

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, los surcos ferroviarios concedidos 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 y reglamentaciones de seguridad.

*SECCIÓN 4***Organismos reguladores***Artículo 55***Organismo regulador**

1. Cada Estado miembro creará un único organismo regulador nacional para el sector ferroviario. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, dicho organismo será en el plano organizativo, funcional, jerárquico y de toma de decisiones una autoridad autónoma jurídicamente distinta e independiente de cualquier otra entidad pública o privada. Asimismo, será independiente de todo administrador de infraestructuras, organismo de cánones, 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.

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. El organismo regulador del sector ferroviario podrá constituir una unidad en términos organizativos con la autoridad de competencia nacional contemplada en el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 102 del Tratado ⁽¹⁾, con la autoridad responsable de la seguridad establecida con arreglo a la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios ⁽²⁾, o con la autoridad otorgante prevista en el capítulo III de la presente Directiva, si el organismo conjunto así constituido cumple los requisitos de independencia establecidos en el apartado 1.

3. Los Estados miembros reglamentarán que la gestión y la dotación de personal del organismo regulador sean las adecuadas para garantizar su independencia. En particular, velarán por que las personas encargadas de adoptar las decisiones que competen al organismo regulador con arreglo al artículo 56, como los miembros de su consejo de dirección, cuando proceda, actúen con independencia de cualquier interés comercial relacionado con el sector ferroviario, y por tanto no tengan ningún interés o relación comercial alguna con ninguna de las empresas o entidades reguladas, y no pidan ni acepten instrucciones de ningún gobierno u otra entidad, pública o privada, en el ejercicio de las funciones del organismo regulador.

Las personas encargadas de adoptar las decisiones que competen al organismo regulador con arreglo al artículo 56 tendrán plena autoridad respecto a la contratación y gestión del personal del organismo regulador.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Nota explicativa: el título del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo ha sido corregido para tener en cuenta la reenumeración de los artículos del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, de conformidad con el artículo 5 del Tratado de Lisboa; la referencia original era a los artículos 81 y 82 del Tratado.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 29.

Artículo 56

Funciones del organismo regulador

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, apartado 6, los candidatos podrán recurrir ante el organismo regulador si consideran haber sufrido un tratamiento injusto o discriminatorio, o cualquier otro perjuicio, en particular para apelar contra 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 en sus versiones provisional y definitiva;
- b) los criterios establecidos en la declaración sobre la red;
- c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados;
- d) el sistema de cánones;
- e) la cuantía o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles;
- f) las disposiciones sobre acceso de conformidad con los artículos 10, 11, 12 y 13;
- g) el acceso a los servicios y los cánones correspondientes con arreglo al artículo 13.

2. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador estará facultado para supervisar la situación de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios y, en particular, controlará, por iniciativa propia, lo dispuesto en las letras a) a g) del apartado 1, con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que éste pueda utilizar para discriminar a los candidatos.

3. Los Estados miembros podrán decidir que se otorgue al organismo regulador la función de adoptar dictámenes no vinculantes sobre las versiones provisionales del programa de actividad contemplado en el artículo 8, apartado 3, el acuerdo contractual, y el plan de aumento de la capacidad, y de indicar, en particular, si dichos instrumentos están en consonancia con la situación de competitividad de los mercados de servicios ferroviarios.

4. El organismo regulador tendrá la capacidad organizativa necesaria para desempeñar sus funciones.

5. 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 la cuantía 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.

6. 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.

La información solicitada 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 deberá facilitarse al organismo regulador incluye 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 servicios ferroviarios con arreglo al apartado 2. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines estadísticos y de observación del mercado.

7. 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. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en las letras a) a g) del apartado 1.

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 deberá 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.

8. 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 efecto inmediato de esta decisión pueda provocar daños irreversibles o manifiestamente excesivos al recurrente. Esta disposición no prejuzgará los poderes otorgados constitucionalmente al órgano jurisdiccional que conozca del recurso, si ha lugar.

9. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones de los organismos reguladores se publiquen.

10. El organismo regulador estará facultado para efectuar auditorías a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio 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. A este respecto, el organismo

regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes tipos de transporte ferroviario o de administración de infraestructuras de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 13 que presenten la totalidad o una parte de la información contable enumerada en el anexo VIII, con un nivel de detalle suficiente, según se considere necesario y proporcional.

Sin perjuicio de las facultades que tengan atribuidas las autoridades nacionales competentes en materia de ayudas estatales, el organismo regulador podrá también sacar conclusiones de estas cuentas respecto a cuestiones de ayudas estatales, de las que informará a dichas autoridades.

11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con determinadas modificaciones del anexo VIII. Por consiguiente, el anexo VIII podrá modificarse para adaptarlo a la evolución de las prácticas contables y de supervisión y/o para añadirle los elementos adicionales que se consideren necesarios para verificar la separación de cuentas.

Artículo 57

Cooperación entre organismos reguladores

1. Los organismos reguladores 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 participarán y colaborarán en un grupo de trabajo que se reunirá a intervalos regulares. Para garantizar la cooperación activa entre los organismos reguladores de que se trate, la Comisión les prestará apoyo en esta actividad.

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 cánones relacionadas con un surco internacional, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, el organismo regulador correspondiente consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros por donde transcurra el surco internacional y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión.

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

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

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

7. Los organismos reguladores elaborarán principios y prácticas comunes para la toma de las decisiones para las que están facultados en virtud de la presente Directiva. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores y de las actividades del grupo de trabajo contemplado en el apartado 1, y si ello es necesario para garantizar una cooperación eficiente entre los organismos reguladores, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan tales principios y prácticas comunes. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

8. Los organismos reguladores revisarán las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras contempladas en el artículo 37 y el artículo 40, apartado 1, por las que se ponga en práctica lo dispuesto en la presente Directiva o por las que se facilite de cualquier otro modo el transporte ferroviario internacional.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 58

Normas de adjudicación de contratos públicos

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

a) no estarán obligados a aplicar el requisito de encomendar a un organismo 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

⁽¹⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

la medida en que dicho artículo obliga a los Estados miembros a establecer organismos independientes que realicen las funciones que se disponen en el artículo 7, apartado 2;

b) no estarán obligados aplicar los requisitos establecidos en el artículo 27, el artículo 29, apartado 2, los artículos 38, 39 y 42, el artículo 46, apartado 4, el artículo 46, apartado 6, el artículo 47, el artículo 49, apartado 3, y los artículos 50 a 53, 55 y 56, con la condición de que las decisiones relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura o a la percepción de cánones puedan ser objeto de recurso si lo solicita por escrito una empresa ferroviaria, ante un organismo independiente, que se pronunciará en un plazo de dos meses a partir de la presentación de toda la información pertinente y cuya decisión estará sujeta a control judicial.

2. Cuando más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 17, o, 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 lugares, se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 62, 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 o Estados miembros de que se trate (Irlanda o 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.

3. Toda excepción contemplada en el apartado 1 podrá prorrogarse por períodos no superiores a cinco años. A más tardar 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 justificarse. La Comisión examinará dicha solicitud y adoptará una decisión con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 62, apartado 2. Se aplicará ese mismo 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 60

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La delegación de poderes contemplada en el artículo 20, el artículo 35, apartado 3, el artículo 43, apartado 2, y el artículo 56, apartado 11, se otorga a la Comisión por un periodo de cinco años a partir del ... (*). La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes, a más tardar, nueve meses antes de que expire el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo y el Consejo se opongan a dicha ampliación, a más tardar, tres meses antes de que finalice cada período.

3. La delegación de poderes contemplada en el artículo 20, el artículo 35, apartado 3, el artículo 43, apartado 2 y el artículo 56, apartado 11, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes especificada en dicha decisión. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se indique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Los actos delegados, adoptados con arreglo al artículo 20, al artículo 35, apartado 3, al artículo 43, apartado 2 y al artículo 56, apartado 11, sólo podrán entrar en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses desde la notificación del acto a ambas instituciones o en caso que, antes de la expiración de dicho plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo hayan informado ambos a la Comisión de que no formularán objeciones. Este plazo podrá prorrogarse dos meses por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 61

Medidas de aplicación

A solicitud de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con la aplicación de la presente Directiva, por lo que respecta a las condiciones de acceso a la infraestructura y servicios ferroviarios, la concesión de licencias a las empresas ferroviarias, los cánones por la utilización de infraestructuras y por la adjudicación de capacidad, en el plazo de doce meses a partir de la adopción de dichas medidas. La Comisión decidirá con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 62, apartado 2, si debe seguir aplicándose la medida de que se trate en el plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la solicitud.

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

*Artículo 62***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el Comité no emite dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución.

*Artículo 63***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 legislativas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y evaluará el impacto de dichas medidas.

*Artículo 64***Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, también en lo que atañe a su cumplimiento por las empresas, operadores, candidatos, autoridades y demás entidades afectadas, a más tardar el ... (*). Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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 las Directivas derogadas por la presente Di-

rectiva 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.

El artículo 55, apartado 1, empezará a aplicarse a partir del ... (**).

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

*Artículo 65***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 IX, 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 enumeradas en la parte B del anexo IX.

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 X.

*Artículo 66***Entrada en vigor**

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

*Artículo 67***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

...

Por el Consejo
El Presidente

...

(*) a 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

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

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

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, incluidos los situados en estaciones de viajeros y en terminales de carga; 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 de garganta y contra-carriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción);
 - calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera;
 - instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía;
 - instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación;
 - instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes;
 - edificios utilizados por el servicio de infraestructuras, incluida una parte de las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte.
-

ANEXO II

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 la infraestructura ferroviaria, incluidas 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) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.
 2. Se dará acceso, incluido acceso por vía férrea, a las siguientes instalaciones de servicio, cuando existan, y a los servicios que se presten en dichas instalaciones:
 - a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes y un emplazamiento para los servicios de venta de billetes;
 - b) las terminales de carga;
 - c) las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras;
 - d) las vías de apartado;
 - e) las instalaciones de mantenimiento, a excepción de los servicios de mantenimiento pesado que se presten en instalaciones dedicadas exclusivamente a tipos específicos de material rodante y otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza;
 - f) instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias;
 - g) instalaciones de socorro;
 - h) instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones; las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán por separado en las facturas.
 3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:
 - a) corriente de tracción; los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso del equipo de alimentación eléctrica;
 - b) precalentamiento de trenes de viajeros;
 - c) 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;
 - d) servicios de venta de billetes en estaciones de viajeros;
 - e) servicios de mantenimiento pesado que se presten en instalaciones de mantenimiento dedicadas exclusivamente a tipos específicos de material rodante.
-

ANEXO III

CAPACIDAD FINANCIERA

(contemplada en el artículo 20)

La información que habrán de facilitar las empresas solicitantes de una licencia de conformidad con el artículo 20 incluye los siguientes elementos:

- a) recursos financieros disponibles, incluidos depósitos en banco, anticipos consignados en cuentas corrientes y préstamos;
 - b) fondos y elementos de activo movilizables a título de garantía;
 - c) capital de explotación;
 - d) costes pertinentes, incluidos costes de adquisición y pagos a cuenta de vehículos, terrenos, edificios, instalaciones y material rodante;
 - e) cargas sobre el patrimonio de la empresa;
 - f) impuestos y cotizaciones a la seguridad social.
-

ANEXO IV

CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

(contemplado en el artículo 27)

La declaración sobre la red prevista en el artículo 27 comprenderá la siguiente información:

1. Un capítulo en el que se expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. La información en esta sección concordará, sobre una base anual, 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.
2. Un capítulo dedicado a los cánones y principios de los cánones, que expondrá con el debido detalle tanto el sistema de cánones como información suficiente sobre los cánones así como otra información importante sobre el acceso aplicable a los servicios enumerados en el anexo II que preste un solo proveedor. Incluirá la metodología, reglamentaciones y, cuando sean de aplicación, los baremos empleados para aplicar los artículos 31 a 36, en lo referente tanto a costes como a cánones. Además, contendrá información sobre cualquier cambio ya decidido o previsto con relación a los cánones, en los cinco años siguientes, si está disponible.
3. Un capítulo relativo a los principios y criterios que regirán la adjudicación de capacidad, que expondrá las características de capacidad generales de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En este capítulo también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de adjudicación de capacidad. Se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho procedimiento y, en particular:
 - a) el procedimiento con arreglo al cual los candidatos pueden solicitar capacidad al administrador de infraestructuras;
 - b) las disposiciones que deben cumplir los candidatos;
 - c) el calendario para las solicitudes y procedimientos de adjudicación y los procedimientos que se seguirán para solicitar información sobre los calendarios y los procedimientos relativos al calendario de trabajos de mantenimiento planificados e imprevistos;
 - 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 infraestructura;
 - f) los detalles de las restricciones al uso de infraestructuras;
 - g) las condiciones por las 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 infraestructuras publicará también información detallada sobre los procedimientos de adjudicación de surcos internacionales.
4. Un capítulo sobre la información relativa a las solicitudes de licencia contempladas en el artículo 25 de la presente Directiva y los certificados de seguridad ferroviaria expedidos con arreglo a la Directiva 2004/49/CE o en el que se indique un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.
5. Un capítulo sobre información acerca de los procedimientos de resolución de conflictos y de recurso con respecto a cuestiones de acceso a la infraestructura y los servicios ferroviarios y al sistema de incentivos contemplado en el artículo 35.
6. Un capítulo con información acerca del acceso y los cánones por el uso de las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II. Los explotadores de instalaciones de servicio que no estén controladas por el administrador de infraestructuras 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, o indicarán un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.
7. Un modelo de acuerdo para la celebración de acuerdos marco entre el administrador de infraestructuras y cualquier candidato con arreglo al artículo 42.

ANEXO V

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, y se incluirán, al menos, los siguientes elementos:

1. El ámbito de aplicación de los acuerdos en cuanto a infraestructura e instalaciones de servicio, estructurado según el anexo II, que cubrirá todos los aspectos de la gestión de la infraestructura, incluido el mantenimiento y la renovación de la infraestructura ya en explotación.
2. La estructura de los pagos o fondos asignados a los servicios de infraestructura enumerados en el anexo II, al mantenimiento, y al trabajo ocasionado por los retrasos acumulados en el mantenimiento.
3. Los objetivos de rendimiento orientados al usuario, en forma de indicadores y criterios de calidad que cubran elementos tales como:
 - a) las prestaciones del tren, por ejemplo por lo que respecta a la velocidad de la línea y la fiabilidad, y la satisfacción del cliente,
 - b) la capacidad de la red,
 - c) la gestión de activos,
 - d) los volúmenes de actividad,
 - e) los niveles de seguridad, y
 - f) la protección del medio ambiente.
4. La cuantía del posible retraso acumulado en el mantenimiento y los activos que se irán eliminando gradualmente y que, por ello, generarán diferentes flujos financieros.
5. Los incentivos a los que se refiere el artículo 30, apartado 1, a excepción de los que se apliquen a través de medidas reglamentarias con arreglo al artículo 30, apartado 3.
6. Las obligaciones mínimas de presentación de informes por parte del administrador de infraestructuras en cuanto a contenido y frecuencia de los informes, incluida la información que debe publicarse anualmente.
7. La duración del acuerdo convenida, que estará sincronizada con la duración del programa de actividad, la concesión o la licencia del administrador de infraestructuras y concordará con ellas, cuando proceda, así como el marco y las normas de los cánones establecidos por el Estado.
8. Las normas para tratar las perturbaciones importantes de la explotación y las situaciones de emergencia, incluidos los planes de contingencia y rescisión anticipada del acuerdo contractual, y sobre la información a los usuarios.
9. Las medidas correctivas que deben tomarse si una de las partes incumple sus obligaciones contractuales o en circunstancias excepcionales que afecten a la disponibilidad de financiación pública; se incluyen aquí las condiciones y procedimientos para la renegociación y la rescisión anticipada.

ANEXO VI

REQUISITOS SOBRE COSTES Y CANONES RELACIONADOS CON LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

(contemplados en el artículo 32, apartado 1, y en el artículo 35)

1. Cuando el administrador de infraestructuras defina una lista de los segmentos de mercado de cara a introducir recargos en el sistema de cánones, de conformidad con el artículo 32, apartado 1, tendrá en cuenta, al menos, las siguientes parejas de características:
 - a) servicios de transporte de viajeros frente a servicios de transporte de mercancías;
 - 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 transporte de viajeros urbanos o regionales frente a servicios de transporte de viajeros interurbanos;
 - f) trenes bloque frente a trenes por vagones completos;
 - g) servicios ferroviarios regulares frente a servicios ocasionales.
2. 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 resultados y de no poner en peligro su viabilidad económica, el administrador de infraestructuras acordará con los candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos, en particular el valor de los retrasos, los umbrales para los pagos adeudados según el sistema de incentivos relativos tanto a las circulaciones de trenes determinados como a todas las circulaciones de trenes de una empresa ferroviaria durante un período dado.
 - b) El administrador de infraestructuras comunicará a las empresas ferroviarias el horario de servicio en el que se base el cálculo de los retrasos, al menos cinco días antes de la circulación del tren. El administrador de infraestructuras podrá aplicar un plazo de preaviso más corto en caso de fuerza mayor o de modificaciones tardías del horario de servicio.
 - 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 infraestructuras
 - 1.1. compilación de horarios
 - 1.2. formación de un tren
 - 1.3. errores en el procedimiento de las operaciones
 - 1.4. aplicación errónea de las reglas de prioridad
 - 1.5. personal
 - 1.6. otras causas
 2. instalaciones de infraestructura atribuibles al administrador de infraestructuras
 - 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 infraestructuras
 - 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 infraestructuras anterior
 - 4.2. provocadas por el administrador de infraestructuras siguiente
- 5. causas comerciales atribuibles a la empresa ferroviaria
 - 5.1. rebasamiento del tiempo de parada
 - 5.2. solicitud de la empresa ferroviaria
 - 5.3. operaciones de carga
 - 5.4. irregularidades en la carga
 - 5.5. preparación comercial del tren
 - 5.6. personal
 - 5.7. otras causas
- 6. material rodante atribuible a la empresa ferroviaria
 - 6.1. planificación/replanificación del registro
 - 6.2. formación del tren por la empresa ferroviaria
 - 6.3. problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros)
 - 6.4. problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías)
 - 6.5. problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores
 - 6.6. personal
 - 6.7. otras causas
- 7. causas atribuibles a otras empresas ferroviarias
 - 7.1. debidas a la empresa ferroviaria siguiente
 - 7.2. debidas a la empresa ferroviaria anterior
- 8. causas externas no atribuibles ni al administrador de infraestructuras 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 infraestructuras 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 infraestructuras comunicará lo antes posible a la empresa ferroviaria un cálculo de los pagos adeudados con arreglo al sistema de incentivos. Este cálculo abarcará todas las circulaciones de trenes retrasadas dentro de un período de un mes como máximo.
 - g) Sin perjuicio de los procedimientos de recurso existentes y de lo dispuesto en el artículo 56, 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. Este procedimiento será imparcial respecto de las distintas partes en el conflicto. De utilizarse este procedimiento, deberá alcanzarse una decisión en el plazo máximo de diez días laborables.
 - h) Una vez al año, el administrador de infraestructuras publicará el nivel medio anual de resultados alcanzados por las empresas ferroviarias sobre la base de los principales parámetros convenidos en el sistema de incentivos.
-

ANEXO VII

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 verse 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 los surcos ferroviarios 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 se respeten estos surcos provisionales en los procedimientos posteriores.
 5. A más tardar cuatro meses después de que expire el plazo de presentación de ofertas por parte de los candidatos, el administrador de infraestructuras preparará el proyecto de horario de servicio.
-

ANEXO VIII

INFORMACIÓN CONTABLE QUE DEBE PRESENTARSE A PETICIÓN DEL ORGANISMO REGULADOR

(contemplada en el artículo 56, apartado 10)

1. Separación de cuentas

- a) cuentas de pérdidas y ganancias y balances separados para las actividades de carga, viajeros y gestión de infraestructuras;
- b) 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 descripción 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) categorías de costes y beneficios que hagan posible determinar si se han producido subvenciones cruzadas entre diferentes actividades, teniendo en cuenta, para ello, los requisitos del organismo regulador;
- d) metodología utilizada para asignar costes entre diferentes actividades;
- e) cuando la empresa regulada forme parte de una estructura de grupo, información detallada sobre los pagos entre empresas.

2. Supervisión de los cánones de acceso por vía férrea

- a) 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 por la utilización de infraestructuras;
- b) 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) 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 cánones potencialmente contrarios a la competencia (subvenciones cruzadas, tarifas predatorias y tarifas excesivas).

3. Indicación del rendimiento financiero

- 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.
-

ANEXO IX

Parte A

DIRECTIVAS DEROGADAS Y LISTA DE LAS MODIFICACIONES SUCESIVAS

(Información prevista en el artículo 65)

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

Parte B

PLAZOS PARA LA TRANSPOSICIÓN A LA LEGISLACIÓN NACIONAL

(Información prevista en el artículo 65)

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 X

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
Artículo 2, apartado 1	Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1, párrafo primero	Artículo 1, apartado 1
		Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
Artículo 2, apartado 2			Artículo 2, apartado 1
			Artículo 2, apartado 2
	Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 3	Artículo 2, apartado 3
			Artículo 2, apartados 4 a 9
Artículo 2, apartado 4			Artículo 2, apartado 10
Artículo 3			Artículo 3, puntos 1 a 8
	Artículo 2, letras b) y c)		Artículo 3, puntos 9 a 11
			Artículo 3, puntos 12 y 13
			Artículo 3, puntos 14 y 15
		Artículo 2	Artículo 3, puntos 16 a 26
Artículo 4			Artículo 4
Artículo 5			Artículo 5
Artículo 6, apartados 1 y 2			Artículo 6, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 4			Artículo 6, apartado 3
Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo			Artículo 6, apartado 4
Artículo 6, apartado 3, y anexo II			Artículo 7, apartado 1
		Artículo 4, apartado 2, y artículo 14, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 7, apartados 1, 3 y 4			Artículo 8, apartados 1, 2 y 3
		Artículo 6, apartado 1	Artículo 8, apartado 4
Artículo 9, apartados 1 y 2			Artículo 9, apartados 1 y 2
Artículo 10, apartados 3 y 3 bis			Artículo 10, apartados 1 y 2
Artículo 10, apartado 3 ter			Artículo 11, apartados 1, 2 y 3
			Artículo 11, apartado 4
Artículo 10, apartado 3 quater y sexies			Artículo 11, apartados 5 y 6
Artículo 10, apartado 3 septies			Artículo 12, apartados 1 a 4
			Artículo 12, apartado 5
		Artículo 5	Artículo 13
			Artículo 14

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
Artículo 10 <i>ter</i>	Artículo 3 Artículo 4, apartados 1 a 4 Artículo 5 Artículo 6 Artículo 7, apartado 1 Anexo, parte I, punto 1 Artículo 8 Artículo 9 Artículo 4, apartado 5 Artículo 10 Artículo 11 Artículo 15		Artículo 15 Artículo 16 Artículo 17, apartados 1 a 4 Artículo 18 Artículo 19 Artículo 20, apartado 1 Artículo 20, apartado 2 Artículo 20, apartado 3 Artículo 21 Artículo 22 Artículo 23, apartado 1 Artículo 23, apartados 2 y 3 Artículo 24 Artículo 25 Artículo 26
Artículo 10, apartado 5		Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo Artículo 3 Artículo 4, apartados 1, 3, 4, 5 y 6 Artículo 6, apartados 2 a 5 Artículo 7 Artículo 8 Artículo 9 Artículo 10 Artículo 11 Artículo 12 Artículo 13 Artículo 14, apartados 1 y 3 Artículo 15 Artículo 16 Artículo 17 Artículo 18 Artículo 19 Artículo 20, apartados 1, 2 y 3	Artículo 26 Artículo 27 Artículo 28 Artículo 29 Artículo 30 Artículo 31 Artículo 32 Artículo 33 Artículo 34 Artículo 35 Artículo 36 Artículo 37 Artículo 38 Artículo 39 Artículo 40 Artículo 41 Artículo 42 Artículo 43 Artículo 44 Artículo 45, apartados 1, 2 y 3 Artículo 45, apartado 4

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
		Artículo 20, apartado 4	Artículo 45, apartado 5
		Artículo 21	Artículo 46
		Artículo 22	Artículo 47
		Artículo 23	Artículo 48
		Artículo 24	Artículo 49
		Artículo 25	Artículo 50
		Artículo 26	Artículo 51
		Artículo 27	Artículo 52
		Artículo 28	Artículo 53
		Artículo 29	Artículo 54
		Artículo 30, apartado 1	Artículo 55
		Artículo 30, apartado 2	Artículo 56, apartado 1
		Artículo 31	Artículo 57
Artículo 12			Artículo 58
Artículo 14 bis		Artículo 33, apartados 1, 2 y 3	Artículo 59
			Artículo 60
		Artículo 34, apartado 2	Artículo 61
Artículo 11 bis		Artículo 35, apartados 1, 2 y 3	Artículo 62
Artículo 10, apartado 9			Artículo 63
		Artículo 38	Artículo 64
			Artículo 65
	Artículo 17	Artículo 39	Artículo 66
Artículo 16	Artículo 18	Artículo 40	Artículo 67
			Anexo I
		Anexo II	Anexo II
	Anexo		Anexo III
		Anexo I	Anexo IV
			Anexo V
			Anexo VI
		Anexo III	Anexo VII
			Anexo VIII

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 21 de septiembre de 2010 la Comisión presentó al Consejo la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido) ⁽¹⁾.

El 16 de noviembre de 2011 el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura ⁽²⁾.

El 12 de diciembre de 2011, el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva. Tras su formalización por los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su posición en primera lectura el 8 de marzo de 2012, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

En sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo y del Comité de las Regiones.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN EN PRIMERA LECTURA

1. Consideraciones generales

La propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido) pretende refundir el primer paquete ferroviario para simplificar, aclarar y modernizar el marco reglamentario del sector ferroviario europeo mientras se avanza hacia la Estrategia Europa 2020. El objetivo de la iniciativa de refundición es conseguir una simplificación legislativa mediante la consolidación y la clarificación de la legislación relativa al acceso al mercado ferroviario. Además, la intención de esta iniciativa es actualizar la legislación eliminando disposiciones obsoletas e introduciendo nuevas disposiciones que respondan más apropiadamente al funcionamiento actual del mercado ferroviario.

El texto refundido presentado por la Comisión abarca principalmente lo siguiente:

- la financiación de las infraestructuras ferroviarias y su tarificación;
- las condiciones de acceso al mercado ferroviario y la competencia;
- la supervisión reglamentaria del mercado ferroviario.

Aunque el Consejo esté de acuerdo con la Comisión en lo que se refiere al objetivo de la propuesta, el planteamiento del Consejo implica varias modificaciones de la propuesta original. Algunas disposiciones propuestas son inaceptables, al considerarse que tienen repercusiones demasiado amplias, en particular en cuanto a las condiciones para el acceso de las empresas ferroviarias a las instalaciones de servicio, a los principios de tarificación por el uso de las infraestructuras ferroviarias y de las instalaciones de servicio y a las funciones del órgano regulador. Otras deberán redactarse de nuevo para simplificar y aclarar las tres Directivas existentes.

El resultado de este planteamiento es que la posición del Consejo en primera lectura modifica, en cierta medida, la propuesta original de la Comisión pues introduce cambios en la redacción y suprime diversas disposiciones del texto. Ello supone que todas las enmiendas presentadas en el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura correspondientes a esas disposiciones suprimidas no han sido aceptadas por el Consejo.

⁽¹⁾ Doc. 13789/10

⁽²⁾ TA/2011/503/P7

2. **Principales cuestiones normativas**

- i) Condiciones de acceso de las empresas ferroviarias a las instalaciones y a los servicios prestados en estas (artículo 13 y anexo III)

Para establecer un acceso adecuado al mercado para las nuevas empresas ferroviarias y aumentar de ese modo la competencia en el sector ferroviario, la Comisión propone introducir requisitos de independencia, concretamente jurídica, organizativa y de toma de decisiones para la gestión de las instalaciones de servicio y para la prestación de transportes por ferrocarril, para suprimir los conflictos de intereses entre los prestadores de servicios relacionados con el ferrocarril, por una parte, y las correspondientes empresas ferroviarias, por otra.

El Consejo estima que la propuesta de la Comisión ha de modificarse a este respecto, con el fin de sustituir la referencias a la «independencia jurídica» por el requisito de independencia «en términos de organización y toma de decisiones». Más concretamente, el Consejo introduce una distinción entre las instalaciones de servicios esenciales, para las que debe garantizarse un mayor nivel de competencia, y las restantes instalaciones de servicios. Para estas últimas, el Consejo dispone únicamente la separación de cuentas. Para las instalaciones de servicios esenciales cuyo acceso deba mejorarse, el Consejo introduce el requisito de independencia en términos de organización y de toma de decisiones.

El Consejo añade además que dicha independencia no implica obligación alguna de crear un organismo o empresa distintos para las instalaciones de servicio y podrá conseguirse mediante la organización de distintas divisiones dentro de una misma empresa.

En su texto original, la Comisión propone también la introducción de disposiciones de «utilización o arrendamiento» para la gestión de las instalaciones de servicios relacionados con el ferrocarril. Cuando durante un periodo determinado no se haya utilizado una instalación de servicios, su propietario deberá poner a la disposición de otra parte interesada (mediante arrendamiento o licencia). Esta medida aumenta la disponibilidad de instalaciones en el mercado al evitar problemas de saturación artificial.

El Consejo está de acuerdo con el planteamiento propuesto, pero propone establecer un periodo de tres años y no de dos como propuso originalmente la Comisión. Además, el Consejo estima que las empresas ferroviarias deberán poner en conocimiento del operador su interés por utilizar la instalación, demostrando su necesidad. Por último, el Consejo añade que el operador deberá tener derecho a impedir el arrendamiento y alquiler de la instalación cuando demuestre que está en curso un proceso de reconversión.

El Parlamento Europeo propone que se imponga un ámbito de aplicación más amplio para los requisitos de separación del artículo 13, apartado 2, mientras que el Consejo no acepta que haya más instalaciones de servicios sujetas a los requisitos de separación.

En este marco, el Consejo rechazó la enmienda 62 del Parlamento Europeo.

- ii) Principios de tarificación y excepciones a estos (artículos 31, 32 y anexo VIII)

Costes directos

En su propuesta original, la Comisión establece que las tarifas para el «paquete mínimo de acceso» a los servicios establecidas en el punto 1 del anexo III. Este último será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, con arreglo a lo dispuesto en el anexo VIII, punto 1. La Comisión propone ofrecer la posibilidad de modificarlo mediante actos delegados.

El Consejo apoya el principio según el cual las tarifas para el paquete mínimo de acceso y para el acceso a la infraestructura que conecte las instalaciones de servicios se fijen en el coste directamente imputable de resultados de la explotación del servicio ferroviario, pero estima que debe suprimirse el

punto 1 del anexo VIII, y que la metodología para el cálculo de los costes directos imputables de resultados de la explotación del servicio ferroviario se adopte mediante actos de ejecución, para garantizar la aplicación armonizada de este artículo. Por último, el Consejo introduce asimismo la posibilidad de que el administrador de la infraestructura decida adaptar gradualmente la metodología para el cálculo de los costes directos durante un periodo de cinco años una vez vencido el plazo para la incorporación de la Directiva en los ordenamientos jurídicos nacionales. Esta disposición pretende dar tiempo a los Estados miembros para que aumenten gradualmente los fondos destinados a infraestructuras, con objeto de cumplir esa metodología común.

Tarificación de las emisiones acústicas

La Comisión propone que, a la hora de fijar cánones por la contaminación acústica, permitido a tenor de la legislación de la Unión aplicable al transporte de mercancías por carretera, se modifiquen las tarifas de la infraestructura para tener en cuenta el coste de la contaminación acústica imputable a la explotación del servicio ferroviario. La diferenciación propuesta para los costes de acceso a la vía basados en la emisión de la contaminación acústica pretende crear un incentivo claro para la modernización del material rodante existente.

El Consejo considera que el planteamiento de la Comisión en relación con la tarificación de las emisiones acústicas debe seguir siendo facultativo para los Estados miembros, de forma que se eviten repercusiones financieras negativas para los administradores de las infraestructuras. Se introduce además la posibilidad de que la Comisión adopte medidas de ejecución para establecer las modalidades de aplicación de los cánones por emisiones acústicas, garantizándose así que se tenga en cuenta la diferenciación de los cánones, en su caso la sensibilidad de la zona interesada, sobre todo en términos del tamaño de la población afectada, y la composición de los trenes que repercute en el nivel de las emisiones acústicas.

Sistema Europeo de Control de Trenes

La propuesta presentada por la Comisión prevé que los trenes equipados con el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) gozarán de un descuento temporal en el canon de infraestructura. El Consejo apoya un planteamiento facultativo y se opone a toda medida obligatoria a este respecto.

Como regla general, el Parlamento Europeo sigue el planteamiento de la Comisión en lo que se refiere a las normas básicas de tarificación de infraestructuras. Sugiere incluso reforzar la propuesta de la Comisión en cuanto a las condiciones de la tarificación de las emisiones acústicas y, en particular, hacerla obligatoria con independencia de las medidas para el sector del transporte por carretera. El Parlamento insiste también en hacer obligatoria la medida relativa al descuento a los trenes equipados con ETCS. Además, el Parlamento propone limitar la posibilidad de fijar cánones para otros costes medioambientales únicamente si éstos se aplican a tenor de la legislación de la Unión relativa al transporte de mercancías por carretera, e insiste en consignar los posibles ingresos en beneficio de los sistemas de transporte.

En este contexto, el Consejo no pudo tomar en consideración las enmiendas 78, 79, 80 y 132.

iii) Financiación del administrador de la infraestructura y costes y contabilidad de la infraestructura (artículos 8, 30 y anexo VII)

En la propuesta original, la Comisión establece que los administradores de las infraestructuras tendrán incentivos para la reducción de los costes de facilitar infraestructuras y del nivel de cánones de acceso. Se propone que la aplicación de esos incentivos solo pueda realizarse mediante un acuerdo contractual sobre costes de infraestructura y cánones de acceso, celebrado entre la autoridad competente nacional y el administrador de la infraestructura. La propuesta de la Comisión establece asimismo que los acuerdos contractuales entre autoridades nacionales y administradores de infraestructuras se celebren por un periodo no inferior a cinco años. El objetivo general de la Comisión a este respecto es alentar la introducción de estrategias a largo plazo para el desarrollo del ferrocarril.

El Consejo está de acuerdo en principio con el planteamiento de la Comisión a este respecto, pero prefiere mantener la posibilidad de aplicar medidas reglamentarias para la aplicación de los citados incentivos, como alternativa a los acuerdos contractuales anteriormente mencionados y para reducir la duración mínima de los acuerdos contractuales a tres años. Además, el Consejo propone aclarar que será responsabilidad de los Estados miembros determinar el nivel de los fondos públicos destinados a financiar la infraestructura.

El Consejo comparte el objetivo de la Comisión de establecer una estrategia de desarrollo para los administradores de infraestructuras ferroviarias, siempre que la publicación de esas estrategias siga siendo indicativa. Además, el Consejo no está a favor de introducir un plazo fijo para garantizar el equilibrio de las cuentas de los administradores de infraestructuras, y prefiere hacer referencia a un periodo razonable que no podrá ser superior al periodo de los acuerdos contractuales que contempla el artículo 30.2.

El Parlamento Europeo propone que se alargue la duración de las estrategias para el desarrollo de infraestructuras nacionales, que se amplíe la consulta con las partes interesadas en cuanto a las estrategias de desarrollo, reforzar la obligación de los Estados miembros de facilitar fondos públicos y se reduzca el plazo propuesto por la Comisión en su texto original para garantizar el equilibrio de las cuentas de los administradores de infraestructuras. En este marco, el Consejo rechazó las enmiendas 55 y 78 del Parlamento Europeo.

iv) Separación entre administradores de las infraestructuras y empresas ferroviarias (artículos 6 y 7)

El Consejo comparte el planteamiento de la Comisión de no tratar la separación entre administradores de las infraestructuras y empresas ferroviarias en el marco de la propuesta de refundición por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

El Parlamento Europeo sugiere, con todo, que se introduzcan requisitos específicos en relación con los servicios TI y las políticas de personal. Además, el Parlamento modifica los requisitos existentes sobre separación contable entre administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias. Por último, el Parlamento invita a la Comisión a que presente una nueva propuesta legislativa sobre este tema antes de que finalice el año 2012, para garantizar la total separación entre la administración de infraestructuras y las operaciones de transporte; el Parlamento insiste en que la nueva propuesta debe establecer también la apertura del mercado nacional ferroviario de pasajeros.

El Consejo no pudo tomar en consideración las enmiendas 51, 52, 53 y 54.

v) Funciones del organismo regulador (artículos 55 a 57)

La propuesta de la Comisión contiene varias disposiciones nuevas que pretenden garantizar que los organismos reguladores estén en condiciones de llevar a cabo sus tareas eficazmente, basándose en el refuerzo de la independencia, la ampliación de competencias y la puesta a su disposición de medios adicionales.

Así pues, se propone modernizar las disposiciones sobre la independencia de los organismos reguladores estipulando que deben ser independientes de cualquier otra autoridad pública o privada. La medida propuesta pretende reducir la posibilidad de que surjan conflictos de intereses, mejorando de ese modo la capacidad de supervisión de los organismos reguladores.

Además, la propuesta de la Comisión incluye la ampliación de las competencias de los organismos reguladores para que abarquen las funciones siguientes: (1) las decisiones relacionadas con la tarificación y el acceso a los servicios relacionados con el ferrocarril, que son esenciales para permitir la entrada en el mercado y asegurar una competencia leal. (2) prevenir que los fondos públicos dedicados a actividades no rentables se desvíen para financiar actividades comerciales. Se propone asimismo que los organismos reguladores sean también competentes para llevar a cabo auditorías o encargar auditorías externas de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación contable contempladas en el artículo 6. Por último, en su iniciativa de refundición, la Comisión propone que los administradores de infraestructuras faciliten los datos sobre costes y contabilidad de forma agregada y normalizada como «cuentas reguladoras» con el fin de permitir que los organismos reguladores trabajen con mayor eficacia.

Aunque el Consejo sigue como regla general el planteamiento de la Comisión en lo que se refiere al refuerzo de los organismos reguladores, considera con todo que es necesario revisar las disposiciones propuestas en relación con los requisitos de independencia del personal de los reguladores. El Consejo, además, establece como optativa la posibilidad de que el regulador intervenga en temas de financiación, y rechaza la publicación de las cuentas de los reguladores.

El Consejo decide asimismo facultar al organismo regulador a que supervise la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, y a que adopte las medidas adecuadas para corregir una evolución no deseable en esos mercados, sin perjuicio de las competencias de las autoridades nacionales de la competencia para garantizar ésta. El Consejo aprueba además el principio de crear un marco de cooperación coordinado entre los organismos reguladores nacionales.

El Parlamento Europeo tiene intención de otorgar competencias extensivas a los organismos reguladores a la hora de supervisar la aplicación de la Directiva, y propone que se refuercen en mayor medida la independencia y los medios de los reguladores nacionales, limitando simultáneamente su competencia existente a la corrección de una evolución indeseable en los mercados. Por último, el Parlamento Europeo apoya asimismo la formalización de la cooperación entre los reguladores nacionales mediante la creación de una red e introduce una solicitud a la Comisión para que ésta presente una propuesta legislativa sobre la creación de un organismo regulador europeo.

En este contexto, el Consejo no pudo tomar en consideración las enmiendas 48, 96, 97, 98, 99 y 100.

vi) Actos delegados y actos de ejecución

En la propuesta inicial de la Comisión se proponen los actos delegados como instrumento para la modificación de varios anexos y sus secciones.

Sin embargo, el Consejo estima que los anexos y las secciones para los que debería facultarse a la Comisión a adoptar actos delegados deben reducirse y limitarse a determinadas modificaciones de los Anexos V, VIII punto 4c, IX y X. Así pues, el Consejo suprime la posibilidad de que la Comisión adopte modificaciones del Anexo I (elementos de la infraestructura ferroviaria), II (funciones esenciales del administrador de infraestructuras), III (servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias), VI (declaración sobre la red), VII (acuerdos contractuales), parte del Anexo VIII (cánones) mediante actos delegados, alegando que esos anexos contienen elementos esenciales.

Además, el Consejo introduce medidas de ejecución para la adopción de condiciones uniformes de aplicación de determinados elementos de los anexos y secciones, como el artículo 13 sobre las condiciones de acceso a los servicios relacionados con el ferrocarril, el artículo 31.3 para el establecimiento del método de cálculo de los costes directos, el artículo 31.5 para el establecimiento de un método común para la tarificación de las emisiones acústicas, el artículo 32 para establecer un método común para la modulación de los ETCS.

En general, el Parlamento Europeo propone que se restrinjan más o se supriman las competencias de la Comisión de adoptar actos delegados; además, el Presidencia rechaza la utilización de actos delegados para la adopción de condiciones uniformes de aplicación de determinados elementos en los anexos y sus secciones.

En este marco, el Consejo rechazó las enmiendas 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82 y 87.

3. **Otras cuestiones normativas**

En términos generales, el Consejo rechaza las enmiendas del PE que no respetan las disposiciones del Acuerdo interinstitucional relativas a un uso más estructurado de la técnica de refundición para los actos jurídicos (2002/C 77/01). El punto 8 del Acuerdo interinstitucional estipula que *«Cuando en el transcurso del procedimiento legislativo se considere necesario introducir en el acto refundido modificaciones de fondo de las disposiciones que, en la propuesta de la Comisión, permanezcan inalteradas, dichas modificaciones se introducirán en el citado acto con arreglo al procedimiento establecido en el Tratado, de conformidad con la base jurídica aplicable.»*

El Consejo considera que las enmiendas del PE relativas a disposiciones no incluidas en la propuesta de refundición de la Comisión no son indispensables, por razones de coherencia y de claridad. Así pues, el Consejo no pudo considerar las enmiendas 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 y 95.

4. **Otras enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo**

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

- la inclusión de requisitos adicionales relativos a la información y los billetes de los pasajeros (enmienda 57)
- las disposiciones que regulan los plazos para las decisiones de los organismos reguladores nacionales (enmienda 59)

- la ampliación del ámbito de aplicación de la supervisión del mercado al empleo y las condiciones laborales, así como a las inversiones en infraestructuras ferroviarias (enmienda 65);
- el requisito según el cual la empresa ferroviaria solicitante debe demostrar en el momento de la solicitud que está en posesión de un certificado de seguridad (enmienda 73);
- la obligación de publicar en inglés la declaración sobre la red (enmienda 75);
- el plazo restrictivo impuesto al administrador de la infraestructura para informar a las partes interesadas de los trabajos de mantenimiento imprevistos (enmienda 93);
- el plazo de 12 meses para la incorporación a los ordenamientos jurídicos nacionales (enmienda 112);
- las disposiciones reforzadas relativas a los servicios a disposición de los pasajeros en las estaciones (enmienda 115);
- la inclusión de la referencia a la Directiva 2009/72/CE, en la medida en que se trate del suministro de energía de tracción (enmienda 115);
- la ampliación de la información sobre supervisión del mercado ferroviario que recoge el punto 1 del anexo IV. a la obtención de datos sobre incidentes, accidentes y accidentes graves (enmienda 116);
- los requisitos adicionales relativos a la cobertura por responsabilidad civil (enmienda 40).

III. CONCLUSIÓN

Al establecer la presente posición en primera lectura, el Consejo ha tenido plenamente en cuenta la propuesta de la Comisión y el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura. Respecto a las enmiendas propuestas por Parlamento Europeo, el Consejo observa que cierto número de enmiendas ya se han incluido, bien en su fondo, bien parcial o completamente, en la posición en primera lectura.

Precio de suscripción 2012 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 310 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	840 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>

