Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B** **DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 21 de noviembre de 2012

por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

(texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 343 de 14.12.2012, p. 32)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016	L 352	1	23.12.2016
►**M2**	Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017	L 295	69	14.11.2017

Rectificada por:

►**C1** Rectificación, DO L 67 de 12.3.2015, p. 32 (2012/34/UE)

▼B

DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de noviembre de 2012

por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

(texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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.

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 solo 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

b) las empresas que presten exclusivamente servicios urbanos o suburbanos de transporte ferroviario de viajeros;

c) las empresas que solo exploten servicios regionales de transporte ferroviario de mercancías;

d) las empresas que solo 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.

▼M1

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

▼B

a) las redes locales y regionales aisladas para servicios de transporte de viajeros en infraestructuras ferroviarias;

b) las redes destinadas solo 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 solo por su propietario para sus propias operaciones de transporte de mercancías.

▼M1

3 *bis*. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* y 8 a las líneas siguientes:

Líneas locales de bajo tráfico que no superen una longitud de 100 km, empleadas para el tráfico de mercancías entre una línea principal y los puntos de origen y destino de los envíos a lo largo de estas líneas, siempre y cuando dichas líneas estén gestionadas por entidades diferentes al administrador principal de infraestructuras y que, o bien a) dichas líneas sean empleadas por un único operador de transporte ferroviario de mercancías; o bien b) las funciones esenciales relativas a dichas líneas sean llevadas a cabo por un organismo no controlado por ninguna empresa ferroviaria. En caso de que exista un único operador de transporte ferroviario de mercancías, los Estados miembros podrán también excluirlo del ámbito de aplicación del capítulo IV hasta que otro candidato solicite hacer uso de la capacidad. Este apartado puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de viajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* y 8.

3 *ter*. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* a las redes siguientes:

Redes regionales de bajo tráfico gestionadas por una entidad distinta al administrador principal de infraestructuras y empleadas para la prestación de servicios regionales de transporte de pasajeros por parte de una única empresa ferroviaria distinta de la empresa ferroviaria histórica del Estado miembro, hasta que la capacidad para el servicio de transporte de pasajeros en dicha red sea solicitada, y siempre y cuando la empresa sea independiente de cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte ferroviario de mercancías. Este apartado puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de mercancías. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater y* 7 *quinquies.*

▼M1

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 3, a aquellas infraestructuras ferroviarias locales y regionales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario, y del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quater* y del capítulo IV a aquellas 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. La Comisión adoptará actos de ejecución para aplicar su decisión sobre si la infraestructura ferroviaria puede ser considerada o no de importancia estratégica. Al hacerlo, la Comisión tendrá 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. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 62, apartado 2.

▼B

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 períodos y plazos que sean 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, si el establecimiento de franjas ferroviarias internacionales 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 incide de manera significativa en el calendario de adjudicación de capacidad en general.

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.

▼M1

8 *bis*. Durante un período de diez años a partir del 24 de diciembre de 2016, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los capítulos II y IV de esta Directiva, con la excepción de los artículos 10, 13 y 56, a aquellas líneas ferroviarias aisladas de menos de 500 km con un ancho de vía diferente del de la red nacional principal que conecten con un tercer país en el que no sea aplicable la legislación ferroviaria de la Unión y que estén gestionadas por un administrador de infraestructuras diferente al de la red nacional principal. Las empresas ferroviarias que operen exclusivamente en dichas líneas pueden ser excluidas del ámbito de aplicación del capítulo II.

Esas exenciones pueden renovarse por períodos no superiores a cinco años. Los Estados miembros que pretendan renovar dicha exención deberán comunicar su intención de hacerlo a la Comisión a más tardar doce meses antes de la fecha de vencimiento de la exención. La

▼M1

Comisión estudiará si se siguen cumpliendo las condiciones para una exención tal y como se definen en el primer párrafo. Si no fuera el caso, la Comisión adoptará actos de ejecución para aplicar su decisión sobre la finalización de la exención. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 62, apartado 2.

▼B

9. La presente Directiva no se aplicará a las empresas cuya actividad se limite exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por túneles submarinos o a las actividades de transporte consistentes en servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por dichos túneles, con excepción del artículo 6, apartados 1 y 4, 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 los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Unión.

11. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 32, apartado 4, a los trenes no equipados con el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) y utilizados para servicios de pasajeros regionales puestos en marcha por vez primera antes de 1985.

▼M1

12. Cuando exista una asociación público-privada creada antes del 16 de junio de 2015 y la parte privada de esta asociación sea también una empresa ferroviaria responsable de la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en la infraestructura, los Estados miembros podrán seguir excluyendo a dicha parte privada del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quinquies* y limitar el derecho a recoger y depositar viajeros para servicios operados por empresas ferroviarias en la misma infraestructura que los servicios de transporte ferroviario de pasajeros prestados por la parte privada de la asociación público-privada.

13. Los administradores de infraestructuras privadas que formen parte de una asociación público-privada creada antes del 24 de diciembre de 2016 y que no reciban fondos públicos deberán excluirse del ámbito de aplicación del artículo 7 *quinquies,* siempre que los préstamos y garantías financieras gestionadas por el administrador de infraestructuras no beneficien directa o indirectamente a determinadas empresas ferroviarias.

▼B

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;

▼M1

2) «administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que establezca el Estado miembro dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras;

▼M1

2 *bis*) «desarrollo de la infraestructura ferroviaria»: planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura;

2 *ter*) «explotación de la infraestructura ferroviaria»: adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura;

2 *quater*) «mantenimiento de la infraestructura ferroviaria»: trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de la infraestructura existente;

2 *quinquies*) «renovación de las infraestructuras ferroviarias»: trabajos de sustitución de gran calado en las infraestructuras existentes que no modifican su rendimiento general;

2 *sexies*) «mejora de las infraestructuras ferroviarias»: trabajos de modificación de gran calado en las infraestructuras existente que mejoran su rendimiento general;

2 *septies*) «funciones esenciales de la gestión de las infraestructuras»: toma de decisiones sobre la adjudicación de surcos ferroviarios, que incluye tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad y la adjudicación de surcos ferroviarios individuales, como la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras, sobre el establecimiento y el cobro de los cánones, de conformidad con el marco de los cánones y el marco de adjudicación de capacidades establecido por los Estados miembros en virtud de los artículos 29 y 39;

▼B

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;

▼B

9) «itinerario alternativo»: itinerario distinto entre el mismo origen y el mismo destino siempre que exista sustituibilidad de ambos itinerarios para la explotación, por parte de la empresa ferroviaria, del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión;

10) «alternativa viable»: acceso a otra instalación de servicio, aceptable desde un punto de vista económico para la empresa ferroviaria, que permite la explotación del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión;

11) «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;

12) «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;

13) «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;

14) «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;

15) «autoridad otorgante»: el organismo responsable de la concesión de las licencias en un Estado miembro;

16) «acuerdo contractual»: un acuerdo o, *mutatis mutandis*, un arreglo en el marco de medidas administrativas;

17) «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;

18) «adjudicación»: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructuras;

19) «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) nº 1370/2007, consignatarios, cargadores y operadores de transporte combinado, que tengan un interés comercial o de servicio público en la adquisición de capacidad de infraestructura;

20) «infraestructura congestionada»: el elemento de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados períodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad;

21) «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»;

▼B

22) «coordinación»: el procedimiento mediante el cual el administrador de infraestructuras y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura;

23) «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;

24) «capacidad de infraestructura»: el potencial para programar los surcos ferroviarios solicitados para un segmento de la infraestructura durante un determinado período;

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

26) «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;

27) «surco»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos durante un período dado;

28) «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;

29) «vías de apartado»: las vías específicamente destinadas al aparcamiento temporal de vehículos ferroviarios entre dos asignaciones;

30) «mantenimiento pesado»: tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio;

▼M1

31) «empresa integrada verticalmente»: una empresa en la que, en el sentido del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ([1]):

a) un administrador de infraestructuras ferroviarias es controlado por una empresa que, al mismo tiempo, controla una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructuras ferroviarias, o

b) un administrador de infraestructuras ferroviarias es controlado por una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructuras ferroviarias, o

c) una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructura ferroviaria son controladas por un administrador de infraestructura ferroviaria.

También significa una empresa formada por distintos departamentos, entre ellos un administrador de infraestructuras ferroviarias y uno o varios departamentos dedicados a la prestación de servicios de transporte que no poseen una personalidad jurídica diferente.

([1]) Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

▼M1

En los casos en los que un administrador de infraestructuras ferroviarias y una empresa ferroviaria sean plenamente independientes entre sí, pero ambas estén controladas directamente por un Estado miembro sin una entidad intermediaria, no se considerará que constituyen una empresa integrada verticalmente a los efectos de la presente Directiva;

32) «asociación público-privada»: acuerdo vinculante entre organismos públicos y una o más empresas distintas al administrador de infraestructuras ferroviarias principal de un Estado miembro, en virtud del cual las empresas construyen total o parcialmente o financian la infraestructura ferroviaria y/o adquieren el derecho a ejercer cualquiera de las funciones enumeradas en el punto 2 durante un período de tiempo predeterminado. El acuerdo puede adoptar cualquier forma legalmente vinculante adecuada prevista en el Derecho nacional;

33) «consejo de administración»: el órgano superior de una empresa que ejerce funciones ejecutivas y administrativas, responsable y que debe rendir cuentas de la gestión diaria de la empresa;

34) «consejo de supervisión»: el máximo órgano de una empresa que lleva a cabo tareas de supervisión, por ejemplo el ejercicio del control del consejo de administración y de las decisiones estratégicas generales relativas a la empresa;

35) «billete combinado»: billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias;

36) «servicios de pasajeros de alta velocidad»: servicios ferroviarios de transporte de pasajeros sin paradas intermedias entre dos puntos separados al menos por una distancia superior a 200 km que circulan sobre vías construidas especialmente para la alta velocidad equipadas para velocidades generalmente iguales o superiores a 250 km/h y que circulan de media a estas velocidades.

▼B

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.

▼B

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.

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

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los accionistas de las empresas ferroviarias de propiedad o control públicos estarán facultados para exigir su aprobación previa de las decisiones de gestión de la empresa más importantes del mismo modo que los accionistas de sociedades anónimas de capital privado en virtud de las normas del Derecho de sociedades de los Estados miembros. Lo dispuesto en el presente artículo no perjudicará las competencias de los órganos de control en virtud del Derecho de sociedades de los Estados miembros relativas al nombramiento de los miembros del consejo de administración.

▼B

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.

▼M1

2. A efectos del presente artículo, los Estados miembros que apliquen el artículo 7 *bis,* apartado 3, exigirán que la empresa se organice en distintas unidades de negocio que no posean personalidad jurídica independiente dentro de la misma.

▼B

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) nº 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 y el control de la utilización de los ingresos de los cargos de infraestructura y excedentes de otras actividades comerciales.

▼M1

Artículo 7

Independencia del administrador de infraestructuras

1. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de infraestructuras es responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y de que se le confía el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de dicha red, de conformidad con el Derecho nacional.

Los Estados miembros velarán por que ninguna de las demás entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente tenga una influencia decisiva en las decisiones tomadas por el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales.

Los Estados miembros velarán por que los miembros del consejo de supervisión y del consejo de administración del administrador de infraestructuras y los administradores que le rindan cuentas directamente actúen de modo no discriminatorio y que su imparcialidad no se vea afectada por ningún conflicto de interés.

▼M1

2. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de infraestructuras se organice como una entidad jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria y, en el caso de las empresas integradas verticalmente, de cualquier otra entidad jurídica encuadrada en ellas.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que las mismas personas no puedan ser contratadas o nombradas al mismo tiempo:

a) como miembros del consejo de administración de un administrador de infraestructuras ferroviarias y del consejo de administración de una empresa ferroviaria;

b) como personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales y como miembros del consejo de administración de una empresa ferroviaria;

c) cuando exista un consejo supervisor, como miembros del consejo de supervisión de un administrador de infraestructuras ferroviarias y como miembros del consejo de supervisión de una empresa ferroviaria;

d) como miembros del consejo de supervisión de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembros del consejo de administración de dicho administrador de infraestructuras.

4. En el caso de empresas integradas verticalmente, los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras ferroviarias y las personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales no deben recibir ninguna remuneración basada en los resultados de la empresa de ninguna otra entidad jurídica que forme parte de la empresa integrada verticalmente ni deben recibir primas relacionadas principalmente con los resultados financieros de empresas ferroviarias en particular. Sin embargo, pueden ofrecérseles incentivos relacionados con los resultados globales del sistema ferroviario.

5. En el caso de que los sistemas de información sean comunes a diferentes entidades dentro de una empresa integrada verticalmente, el acceso a información sensible relacionada con funciones esenciales se restringirá al personal autorizado del administrador de infraestructuras ferroviarias. La información sensible no podrá ser transmitida a otras entidades que formen parte de una empresa integrada verticalmente.

6. Lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo se entiende sin perjuicio de los derechos de toma de decisiones de los Estados miembros en lo que respecta al desarrollo y la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de las competencias de los Estados miembros en lo que respecta a la financiación de las infraestructuras y a la fijación de cánones para su uso, así como de adjudicación de la capacidad, tal y como se define en el artículo 4, apartado 2, y en los artículos 8, 29 y 39.

Artículo 7 bis

Independencia de las funciones esenciales

1. Los Estados miembros deberán asegurarse de que el administrador de infraestructuras ferroviarias es independiente desde el punto de vista organizativo y de toma de decisiones en lo que respecta a las funciones esenciales dentro de los límites establecidos en el artículo 4, apartado 2, y en los artículos 29 y 39.

2. Para la aplicación del apartado 1, los Estados miembros deberán en particular asegurarse de que:

a) ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica ejerce una influencia decisiva sobre el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales, sin perjuicio del papel de los Estados miembros en lo que respecta a la definición del marco de fijación de los cánones y del marco de adjudicación de la capacidad y de las normas específicas de fijación de cánones de conformidad con los artículos 29 y 39;

▼M1

b) ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente tiene una influencia decisiva en los nombramientos y destituciones de personas responsables de la toma de decisiones sobre funciones esenciales;

c) la movilidad de las personas responsables de las funciones esenciales no crea conflictos de intereses.

3. Los Estados miembros podrán decidir que la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras y la adjudicación de surcos ferroviarios sean ejecutadas por un órgano responsable de la fijación de cánones y/o por un órgano responsable de la adjudicación de surcos ferroviarios que tengan forma jurídica, organización y toma de decisiones independiente de cualquier empresa ferroviaria. En este caso, los Estados miembros podrán decidir no aplicar lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 7, apartado 3, letras c) y d).

El artículo 7, apartado 3, letra a), y el artículo 7, apartado 4, se aplicarán *mutatis mutandis* a los responsables de departamento encargados de la administración de las infraestructuras y de la prestación de servicios ferroviarios.

4. Las disposiciones de la presente Directiva referidas a las funciones esenciales de un administrador de infraestructuras ferroviarias se aplicarán al órgano independiente de fijación de cánones y/o de adjudicación.

Artículo 7 ter

Imparcialidad del administrador de infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento

1. Los Estados miembros velarán por que las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento se ejerzan de manera transparente y no discriminatoria y de que las personas responsables de la toma de decisiones con respecto a dichas funciones no se vean afectadas por ningún conflicto de intereses.

2. En lo que respecta a la gestión del tráfico, los Estados miembros deberán asegurarse de que las empresas ferroviarias, en casos de interrupciones que les afecten, disponen de un acceso pleno y puntual a la información pertinente. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias conceda un acceso más avanzado al proceso de gestión del tráfico, deberá hacerlo para las empresas ferroviarias afectadas de forma transparente y no discriminatoria.

3. En lo que respecta a la planificación a largo plazo de mantenimiento y/o renovación de gran calado de las infraestructuras ferroviarias, el administrador de infraestructuras ferroviarias consultará a los candidatos y tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, las preocupaciones manifestadas.

El administrador de infraestructuras llevará a cabo la programación de los trabajos de mantenimiento de manera no discriminatoria.

Artículo 7 quater

Externalización y compartición de las funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias

1. Siempre que no genere conflictos de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información sensible a efectos comerciales, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá:

▼M1

a) externalizar funciones a una entidad diferente, a condición de que esta última no sea una empresa ferroviaria, no controle a una empresa ferroviaria ni esté controlada por una empresa ferroviaria. Dentro de una empresa integrada verticalmente, las funciones esenciales no se externalizarán a ninguna otra entidad de la empresa integrada verticalmente, a menos que dicha entidad realice exclusivamente funciones esenciales;

b) externalizar la ejecución de trabajos y tareas relacionadas en relación con el desarrollo, el mantenimiento y la renovación de las infraestructuras ferroviarias a empresas ferroviarias o sociedades que controlen la empresa ferroviaria o estén controladas por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá el poder de supervisión y será responsable en última instancia del ejercicio de las funciones descritas en el artículo 3, apartado 2. Cualquier entidad que asuma funciones esenciales deberá respetar los artículos 7, 7 *bis,* 7 *ter* y 7 *quinquies*.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, las funciones de gestión de las infraestructuras podrán ser llevadas a cabo por diferentes administradores de infraestructuras ferroviarias, incluidos los que son parte en acuerdos de asociación público-privada, siempre y cuando todos ellos cumplan los requisitos del artículo 7, apartados 2 a 6, y los artículos 7 *bis*, 7 *ter* y 7 *quinquies* y asuman la plena responsabilidad por el ejercicio de las funciones en cuestión.

3. Cuando las funciones esenciales no se asignen a una compañía eléctrica, esta estará exenta de las normas aplicables a los administradores de infraestructuras, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las disposiciones pertinentes relativas al desarrollo de la red, en particular del artículo 8.

4. Sujeto a la supervisión del organismo regulador o a cualquier otro organismo competente independiente determinado por el Estado miembro, un administrador de infraestructuras ferroviarias podrá celebrar acuerdos de cooperación con una o más empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y con vistas a ofrecer ventajas a los clientes, como precios reducidos o una mejora del funcionamiento en la parte de la red cubierta por el acuerdo.

Dicho organismo supervisará la ejecución de los acuerdos en cuestión y podrá, en casos debidamente justificados, aconsejar su rescisión.

Artículo 7 quinquies

Transparencia financiera

1. Respetando los procedimientos nacionales aplicables en cada Estado miembro, el administrador de infraestructuras ferroviarias solo podrá emplear los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la red de infraestructuras, incluidos los fondos públicos, para financiar su propia actividad, incluidos los pagos de sus créditos. El administrador de infraestructuras ferroviarias también podrá usar estos ingresos para pagar dividendos a los propietarios de la sociedad, que pueden incluir a cualquier accionista privado, pero que excluyen a las empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que controlen tanto a una empresa ferroviaria como a dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no concederán préstamos a empresas ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.

▼M1

3. Las empresas ferroviarias no concederán préstamos a administradores de infraestructuras ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.

4. Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo se concederán, desembolsarán y reembolsarán a los tipos y condiciones de mercado que reflejen el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión.

5. Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente concedidos antes del 24 de diciembre de 2016 se mantendrán hasta su vencimiento, siempre y cuando fueran pactados a tipos de mercado y de que realmente sean desembolsados y reembolsados.

6. Cualquier servicio ofrecido por otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente al administrador de infraestructuras ferroviarias se basará en contratos y se pagará o bien a precios de mercado o bien a precios que reflejen el coste de producción, más un margen de beneficio razonable.

7. Las deudas atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias se separarán claramente de las atribuidas a las otras entidades jurídicas de las empresas integradas verticalmente. Estas deudas se reembolsarán por separado. Esto no impide que el pago final de las deudas se realice a través de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembros del consejo de administración de dicho administrador de infraestructuras, o a través de otra entidad dentro de la empresa.

8. La contabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y la de las otras entidades jurídicas dentro de una empresa integrada verticalmente se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento del presente artículo y permita una contabilidad separada y un circuito financiero transparente dentro de la empresa.

9. Dentro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas dentro de dicha empresa.

10. Cuando las funciones esenciales sean llevadas a cabo por un órgano independiente de fijación de cánones y/o de adjudicación, de conformidad con el artículo 7 *bis*, apartado 3, y los Estados miembros no estén aplicando el artículo 7, apartado 2, las disposiciones del presente artículo se aplicarán *mutatis mutandis*. Las referencias al administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria y otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente en el presente artículo se entenderán como referencias a las respectivas unidades de negocio de la empresa. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo se demostrará en la contabilidad separada de las respectivas unidades de negocio de la empresa.

Artículo 7 sexies

Mecanismos de coordinación

Los Estados miembros se asegurarán de que se establecen mecanismos de coordinación adecuados para garantizar la coordinación entre sus principales administradores de infraestructuras ferroviarias y todas las empresas ferroviarias interesadas, así como los candidatos a que se refiere el artículo 8, apartado 3. Cuando proceda, se invitará a participar a representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de pasajeros y a las autoridades nacionales, regionales o locales. El organismo regulador podrá participar como observador. La coordinación se referirá, entre otros aspectos, a:

a) las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de las infraestructuras;

▼M1

b) el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que establezcan los acuerdos contractuales previstos en el artículo 30 y el contenido y aplicación de los incentivos mencionados en el apartado 1 del mismo artículo;

c) el contenido y aplicación de la declaración sobre la red que dispone el artículo 27;

d) cuestiones de intermodalidad e interoperabilidad;

e) cualquier otra cuestión relacionada con las condiciones de acceso a las infraestructuras y la utilización de las mismas y con la calidad de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El administrador de infraestructuras ferroviarias elaborará y publicará directrices para la coordinación en consulta con las partes interesadas. La coordinación se llevará a cabo al menos una vez al año y el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará en su sitio web un informe recapitulativo de las actividades emprendidas con arreglo al presente artículo.

La coordinación en virtud del presente artículo se entenderá sin perjuicio del derecho de los solicitantes de apelar al organismo regulador y de las facultades del organismo regulador contempladas en el artículo 56.

Artículo 7 septies

Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. Con vistas a facilitar la prestación de servicios ferroviarios eficaces y eficientes en la Unión, los Estados miembros se asegurarán de que sus principales administradores de infraestructuras ferroviarias participen y cooperen en una red, que celebre reuniones a intervalos regulares para:

a) desarrollar las infraestructuras ferroviarias de la Unión;

b) apoyar la ejecución puntual y eficaz del espacio ferroviario europeo único;

c) intercambiar buenas prácticas;

d) supervisar y comparar resultados;

e) contribuir a las actividades de supervisión del mercado a que hace referencia el artículo 15;

f) combatir los cuellos de botella transfronterizos, y

g) debatir la aplicación de los artículos 37 y 40.

A los efectos de la letra d), la red identificará principios y prácticas comunes para la supervisión y la comparación de los resultados de una manera coherente.

La coordinación con arreglo al presente apartado se entenderá sin perjuicio del derecho de los solicitantes de apelar al organismo regulador y de las facultades del organismo regulador contempladas en el artículo 56.

2. La Comisión será miembro de la red. Apoyará el trabajo de la red y facilitará la coordinación.

▼B

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 estas la necesidad de cooperar con terceros países vecinos. A tal fin, publicarán, a más tardar el 16 de diciembre de 2014 y previa consulta a las partes interesadas, 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 TFUE, 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. En todo caso, los Estados miembros deberán atenerse a los requisitos contemplados en el apartado 4 del presente artículo.

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 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 se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias 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, ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal incluidos, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura.

Sin perjuicio del posible objetivo a largo plazo de que los costes de infraestructura sean soportados por el usuario para todos los modos de transporte sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria, cuando el transporte ferroviario esté en condiciones de competir con otros modos de transporte dentro del marco tarifario de los artículos 31 y 32, los Estados miembros podrán exigir al administrador de infraestructuras que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.

▼B

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 TFUE, los Estados miembros establecerán mecanismos adecuados para contribuir a reducir las deudas de las empresas ferroviarias de propiedad estatal o controladas por el Estado hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana, y para realizar un saneamiento de la situación financiera de las mismas.

2. A efectos del apartado 1 los Estados miembros 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.

▼M1

1 *bis.* Sin perjuicio de las obligaciones internacionales de la Unión y de los Estados miembros, los Estados miembros que compartan frontera con un tercer país podrán limitar el derecho de acceso contemplado en el presente artículo para los servicios operados desde dicho tercer país o con destino al mismo que utilicen una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión si surgen distorsiones de la competencia en el transporte ferroviario transfronterizo entre los Estados miembros y el tercer país en cuestión. Dichas distorsiones pueden deberse, entre otros factores, a la ausencia de un acceso no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias y a los servicios relacionados en el tercer país en cuestión.

▼M1

Si un Estado miembro, de conformidad con el presente apartado, tiene la intención de adoptar una decisión para limitar el derecho de acceso, deberá remitir el proyecto de decisión a la Comisión y consultar a los demás Estados miembros.

Si, en el plazo de tres meses desde la presentación del proyecto de decisión, ni la Comisión ni ningún otro Estado miembro formulan objeciones, el Estado miembro podrá adoptar la decisión.

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente apartado. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, las empresas ferroviarias recibirán también en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para la explotación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Las empresas ferroviarias podrán recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra. Dicho derecho incluirá el acceso a infraestructuras que conecten las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2, de la presente Directiva.

_____

▼B

Artículo 11

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

▼M1

1. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2, para los servicios de transporte de viajeros entre un determinado origen y un determinado destino, en caso de que uno o más contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de dicho derecho ponga en peligro el equilibrio económico de ese contrato o contratos.

2. Para determinar si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes a que hace referencia el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos. Esta tarea la realizarán cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la recepción de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

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.

▼B

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 por estas partes y, en su caso, solicitará información pertinente de todas las partes interesadas, e iniciará un proceso de consulta con las mismas, en un plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud. El organismo regulador 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 seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente.

▼M1

3. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y las condiciones en las que, dentro del mes siguiente a su notificación, podrá solicitar su revisión cualquiera de las entidades siguientes:

a) la autoridad o autoridades competentes que sean pertinentes;

b) el administrador de infraestructuras ferroviarias;

c) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público;

d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

Si decidiere que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.

▼B

4. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2016, 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.

▼M1

Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2018 actos de ejecución en los 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 en lo que respecta a los servicios nacionales de transporte de viajeros. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

5. Los Estados miembros también podrán limitar el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias a efectos de explotación de servicios nacionales de transporte de pasajeros entre un punto de origen y de destino determinados dentro del mismo Estado miembro cuando:

a) se haya concedido un derecho exclusivo de transporte de pasajeros entre esas estaciones conforme a un contrato de servicio público atribuido antes del 16 de junio de 2015, o

▼M1

b) se haya otorgado un derecho o autorización habilitante adicional para explotar servicios nacionales de transporte de pasajeros en competencia con otro operador entre dichas estaciones antes del 25 de diciembre de 2018 sobre la base de un procedimiento de licitación equitativo.

y estos operadores no reciban una compensación por la explotación de los servicios.

Tal limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o autorización, o hasta el 25 de diciembre de 2026, prevaleciendo el período más corto.

▼B

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

▼M1

Artículo 11 bis

Servicios de transporte de viajeros de alta velocidad

1. Con vistas a desarrollar el mercado de servicios de transporte de viajeros de alta velocidad, promover un uso óptimo de las infraestructuras disponibles y a fin de fomentar la competitividad de los servicios de transporte de pasajeros de alta velocidad para generar efectos beneficiosos para los pasajeros, sin perjuicio del artículo 11, apartado 5, el ejercicio del derecho de acceso contemplado en el artículo 10 en lo que respecta a los servicios de transporte de pasajeros de alta velocidad solo podrá estar sujeto a los requisitos establecidos por el organismo regulador de conformidad con el presente artículo.

2. En caso de que el organismo regulador, tras el examen previsto en el artículo 11, apartados 2, 3 y 4, determine que el servicio de transporte de pasajeros de alta velocidad previsto entre un punto de origen y de destino determinados compromete el equilibrio económico de un contrato de servicio público que cubre la misma ruta o una ruta alternativa, el organismo regulador indicará posibles cambios en el servicio que aseguren que se cumplen las condiciones para conceder el derecho de acceso contemplado en el artículo 10, apartado 2. Dichos cambios podrán incluir una modificación del servicio previsto.

▼B

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

▼B

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, especialmente 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 de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará 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 acceso, incluido el acceso por vía férrea, a las instalaciones a que se refiere el anexo II, punto 2, así como a los servicios prestados en dichas instalaciones.

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), d), g) e i), 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 tener que crear una persona jurídica distinta para las instalaciones de servicio, y podrá conseguirse mediante la organización de distintas divisiones dentro de una misma persona jurídica.

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.

▼B

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 contempladas en el anexo II, punto 2, deben recibir una respuesta en un plazo razonable establecido por el organismo regulador contemplado en el artículo 55. Tales solicitudes solo podrán rechazarse 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 económicamente 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 por escrito 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 dos 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 de la red a que se refiere el artículo 57, apartado 1, la Comisión podrá adoptar medidas en las que se establezcan las normas detalladas sobre

▼B

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.

▼M1

Artículo 13 bis

Sistemas comunes de información y de billetes combinados

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), los Estados miembros podrán exigir que las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes combinados y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades competentes. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.

2. La Comisión supervisará la evolución del mercado ferroviario en lo que respecta a la introducción y el uso de sistemas comunes de información y billetes combinados y evaluará la necesidad de adoptar medidas a escala de la Unión, tomando en consideración iniciativas de mercado. En particular estudiará el acceso no discriminatorio de los viajeros que usen el ferrocarril a los datos necesarios para planificar viajes y reservar billetes. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la disponibilidad de estos sistemas comunes de información y billetes combinados, que se acompañará, si procede, de propuestas legislativas.

3. Los Estados miembros dispondrán que las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establezcan planes de emergencia y se aseguren de que dichos planes están debidamente coordinados para que, en caso de perturbación grave de los servicios, se preste a los viajeros la asistencia que contempla el artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 1371/2007.

▼B

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.

([1]) Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

([2]) Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

▼B

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión todos los acuerdos transfronterizos, a más tardar el 16 de junio de 2013, 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 del 15 de diciembre de 2012, 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.

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, incluidos representantes de los organismos reguladores a que se refiere el artículo 55, y a representantes de los sectores interesados, incluidos, si procede, los interlocutores sociales y los usuarios del sector ferroviario y los representantes de las autoridades locales y regionales, para que estos puedan dar un mejor seguimiento al desarrollo del sector ferroviario y la evolución del mercado, evaluar las repercusiones de las medidas adoptadas y analizar el impacto de las medidas previstas por la Comisión. La Comisión también asociará, cuando proceda, a la Agencia Ferroviaria Europea,

▼B

de acuerdo con sus funciones definidas en el Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia) ([1]).

3. La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por el uso de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, las inversiones en la infraestructura ferroviaria, la evolución de los precios y la calidad de los servicios de transporte ferroviario, los servicios ferroviarios regidos por contratos de servicio público, la concesión de licencias, el grado de apertura del mercado y de armonización que se produzca entre los Estados miembros y la evolución del empleo y de las condiciones sociales en el sector ferroviario. Estas actividades de seguimiento se llevarán a cabo sin perjuicio de actividades similares en los Estados miembros ni de la labor de los interlocutores sociales.

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 y los servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias, según lo dispuesto en el anexo II;

b) las condiciones marco contempladas en el apartado 3, 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, sin perjuicio de la labor de los interlocutores sociales, 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.

([1]) DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

▼B

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 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 que cumpla los requisitos establecidos en el presente capítulo estará autorizada a recibir una licencia.

4. Ninguna empresa 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 adoptará 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

▼B

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;

▼M1

e) no haber sido condenado por infracción grave de obligaciones resultantes de convenios colectivos vinculantes con arreglo a la legislación nacional, cuando proceda.

▼B

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 12 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.

▼B

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 esta 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 TFUE, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas o contar con garantías adecuadas 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. Independientemente de esta obligación, podrán tenerse en cuenta las especificidades y el perfil de riesgo de los distintos tipos de servicios, en particular de los servicios ferroviarios con fines culturales o de patrimonio.

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 llevará a cabo al menos cada cinco años.

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

▼B

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 solo 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 durantes 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 esta la revise.

7. En caso de procedimiento de insolvencia o de todo procedimiento similar iniciado contra una empresa ferroviaria, esta 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.

▼B

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, previa consulta a 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.

▼B

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 15 de diciembre de 2010, 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.

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.

▼B

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 cinco años.

Los Estados miembros velarán por que los acuerdos contractuales vigentes el 15 de diciembre de 2012 se modifiquen si es necesario, desde su renovación o a más tardar el 16 de junio de 2015 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 a las diferentes categorías de servicios ofrecidos a las empresas ferroviarias. Los Estados miembros podrán exigir autorización previa. Dicho método se actualizará de cuando en cuando basándose en las mejores prácticas a escala internacional.

▼B

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, a las empresas ferroviarias 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 16 de junio de 2015, la Comisión adoptará medidas para establecer las modalidades para el cálculo del coste directamente imputable a la explotación del tren. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.

El administrador de infraestructuras podrá decidir adaptarse gradualmente a dichas modalidades durante un período no superior a cuatro años a partir de la entrada en vigor de los citados actos de ejecución.

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.

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 adoptará medidas de ejecución en las que se establezcan las modalidades que haya que seguir para la aplicación de la tarifación del coste de los efectos sonoros, incluida la duración de su aplicación, y que permitan que la diferenciación de

▼B

cánones de 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 contemplado en el artículo 62, apartado 3. Estos actos de ejecución no provocarán una distorsión inadecuada de la competencia entre las empresas ferroviarias ni afectarán a la competitividad global del sector ferroviario.

Cualquier modificación de los cánones por utilización de la infraestructura para tener en cuenta el coste de los efectos del ruido apoyará el acondicionamiento de los vagones con la tecnología de frenado de bajo ruido más viable desde el punto de vista económico.

Sin embargo, un canon por costes medioambientales que dé lugar al aumento de la cifra global de ingresos del administrador de infraestructuras solo 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 anexo II, punto 2, 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 el anexo II, puntos 3 y 4, 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 el anexo II, puntos 2, 3 y 4, 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 de los segmentos de mercado ferroviario. El sistema de cánones respetará los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

▼B

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. El organismo regulador contemplado en el artículo 55 controlará dicha lista de conformidad con el artículo 56.

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.

▼M1

4. Los cánones de infraestructuras por la utilización de corredores de ferrocarril que se especifican en el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión ([1]) se podrán diferenciar para incentivar que en determinados trenes se instale el ETCS conforme con la versión adoptada por la Decisión 2008/386/CE de la Comisión ([2]) y con las versiones posteriores. Esta diferenciación no podrá tener como consecuencia ningún incremento en los ingresos del administrador de infraestructuras.

([1]) Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

([2]) 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).

▼M1

Los Estados miembros podrán decidir que esta diferenciación de cánones por utilización de infraestructuras no se aplique a las líneas ferroviarias especificadas en el Reglamento (UE) 2016/919 por las que solo puedan circular trenes equipados con ETCS.

Los Estados miembros podrán decidir ampliar esta diferenciación a líneas ferroviarias no especificadas en el Reglamento (UE) 2016/919.

▼B

5. Para evitar discriminaciones, los Estados miembros garantizarán 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 TFUE 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.

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 solo 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.

▼B

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

3. El método utilizado y los cálculos efectuados deberán ser accesibles al público. En particular, será necesario que se puedan acreditar los costes específicos no tarifados de la infraestructura de transporte en competencia que se evitan gracias al uso del ferrocarril, y garantizar que el sistema se aplica a las empresas sin discriminación.

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

Artículo 35

Sistema de incentivos

1. Los sistemas de 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 anexo VI, punto 2, 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 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 de no utilización proporcionará incentivos por la utilización eficiente de la capacidad. El cobro de tal canon a los solicitantes a los que se asignó una franja ferroviaria será obligatorio si sistemáticamente dejan de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas. A fin de imponer dicho canon, los administradores de las infraestructuras publicarán en su declaración de red los criterios que determinan la no utilización. El organismo regulador contemplado en el artículo 55 controlará dichos criterios de conformidad con el artículo 56. El pago de este canon será efectuado o bien por el solicitante 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

▼B

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 del presente artículo, 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, este 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 el Derecho de los Estados miembros.

▼M1

4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructuras con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros en un Estado miembro en el que el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias esté limitado con arreglo al artículo 11 deberá informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar los posibles efectos económicos en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de diez días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso

▼M1

en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.

▼B

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, este 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 esta 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. Los administradores de infraestructuras publicarán en su declaración de redes, de conformidad con el anexo IV, punto 3, los principios y criterios para la asignación de capacidad previstos en esta cooperación. 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, solo 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.

▼B

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 el anexo IV, punto 3, letra b). 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 16 de junio de 2015, 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 contemplado en el artículo 62, apartado 3.

Artículo 42

Acuerdos marco

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

▼B

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.

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. Solo será posible un período de vigencia superior a 15 años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando estas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.

En 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 de la red contemplada 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 contemplado 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.

▼B

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) nº 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.

▼B

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 esta 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 congestionado. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo.

2. Cuando una infraestructura se declare congestionada, el administrador 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.

▼B

3. Cuando los cánones con arreglo al artículo 31, apartado 4, 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 nacional e internacional, los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias, en condiciones no discriminatorias, para que en la adjudicación de la capacidad de infraestructura se dé la prioridad a dichos servicios.

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.

▼B

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

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

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

Artículo 50

Análisis de capacidad

1. El análisis de capacidad tiene como objetivo determinar las limitaciones de capacidad de infraestructura que impiden atender debidamente las solicitudes, y proponer métodos que permitan atender solicitudes adicionales. El análisis 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.

▼B

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.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, 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.

▼M1

El organismo regulador podrá exigir al administrador de infraestructuras ferroviarias que ponga dicha información a su disposición si lo considera necesario.

▼B

Artículo 54

Medidas especiales que se tomarán en caso de perturbaciones

▼M1

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 organismos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. En caso de que la perturbación pueda tener consecuencias sobre el tráfico transfronterizo, el administrador de infraestructuras compartirá la información pertinente con los demás administradores de infraestructuras cuya red y tráfico puedan verse afectados por la perturbación. Los administradores de infraestructuras correspondientes cooperarán para restablecer el tráfico transfronterizo.

▼B

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 del presente artículo. El organismo regulador del sector ferroviario podrá constituir una unidad en términos organizativos con la autoridad de competencia nacional contemplada

▼B

en el artículo 11 del Reglamento (CE) nº 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 del presente artículo.

3. Los Estados miembros regarantizarán 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, ►C1 cuando proceda, sean nombrados, con arreglo a normas claras y transparentes que garanticen su independencia, por el gobierno o consejo de ministros nacional o por cualquier otra autoridad pública que no ostente directamente derechos de propiedad sobre las empresas reguladas. ◄

Los Estados miembros decidirán si dichas personas son nombradas bien para un período fijo y renovable o bien con carácter permanente de tal modo que solo puedan ser apartadas del cargo por razones disciplinarias ajenas al proceso decisorio. Para su selección se seguirá un proceso transparente basado en el mérito, concepto que incluye las competencias necesarias y la experiencia pertinente, preferiblemente en el sector ferroviario u otros sectores de redes.

Los Estados miembros velarán por que dichas personas 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. A tal efecto, dichas personas deberán hacer una declaración anual de compromiso y de intereses, señalando en ella cualquier interés directo o indirecto que pueda considerarse perjudicial para su independencia e influir en el desempeño de sus funciones. Dichas personas se apartarán del proceso decisorio en los casos relacionados con empresas con las que hubieran mantenido conexión directa o indirecta en el año anterior al inicio de un procedimiento.

No pedirán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno u otra entidad, pública o privada, en el ejercicio de las funciones del organismo regulador, y tendrán plena autoridad respecto a la contratación y gestión del personal del mismo.

Concluido su mandato en el organismo regulador, no podrán ocupar puestos como profesionales ni tener responsabilidad alguna en ninguna de las empresas o entidades reguladas durante un período no inferior a un año.

([1]) DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.
Nota explicativa: El título del Reglamento (CE) nº 1/2003 ha sido corregido para tener en cuenta la renumeración 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. 44.

▼B

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 a 13;

g) el acceso a los servicios y los cánones correspondientes con arreglo al artículo 13;

▼M1

h) gestión del tráfico;

i) planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado;

j) cumplimiento de los requisitos, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, establecidos en el artículo 2, apartado 13, y en los artículos 7, 7 *bis,* 7 *ter,* 7 *quater* y 7 *quinquies*.

2. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales para velar por la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador tendrá la facultad de supervisar la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también y en particular en el mercado de transporte de pasajeros de alta velocidad, y las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias en relación con el apartado 1, letras a) a j). En particular, el organismo regulador verificará el cumplimiento del apartado 1, letras a) a j), por iniciativa propia y con vistas a evitar la discriminación entre los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos.

▼B

3. El organismo regulador también cooperará estrechamente con la autoridad nacional de seguridad en el sentido de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [1], y con la autoridad otorgante en el sentido de la presente Directiva.

Los Estados miembros velarán por que dichas autoridades desarrollen conjuntamente un marco de intercambio de información y colaboración con vistas a prevenir posibles efectos negativos para la competencia o la seguridad del mercado ferroviario. Este marco incluirá un mecanismo que permita, por una parte, al organismo regulador transmitir a la autoridad nacional de seguridad y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la competencia en el sector

[1] DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

▼B

ferroviario y, por otra, a la autoridad nacional de seguridad transmitir al organismo regulador y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la seguridad. Sin perjuicio de la independencia de cada autoridad en el marco de sus respectivas competencias, la autoridad que corresponda examinará dichas recomendaciones antes de adoptar una decisión. Si la autoridad decide apartarse de estas recomendaciones, deberá justificarlo en su decisión.

4. 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.

5. El organismo regulador tendrá la capacidad organizativa necesaria en términos de recursos humanos y materiales, de forma proporcional a la importancia del sector ferroviario en el Estado miembro de que se trate.

6. 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. Solo 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.

7. El organismo regulador consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario.

8. 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 dentro de un plazo razonable fijado por el organismo regulador y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el organismo acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas. 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 este exija en relación con su función de organismo de apelación y de supervisión de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios con arreglo al apartado 2. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines estadísticos y de observación del mercado.

▼M1

9. El organismo regulador estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación 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 seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. 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 discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a j).

▼B

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 estará 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.

10. 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 solo 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.

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

▼M1

12. Con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de contabilidad separada contempladas en el artículo 6 y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en el artículo 7 *quinquies*, el organismo regulador tendrá facultades para llevar a cabo auditorías o de iniciar auditorías externas de los administradores de infraestructuras ferroviarias, explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, empresas ferroviarias. En el caso de las empresas integradas verticalmente, esas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas. El organismo regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras ferroviarias, a los explotadores de instalaciones de servicio y a 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.

▼M1

Los flujos financieros a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartado 1, los préstamos a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartados 4 y 5, y las deudas a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartado 7, estarán sujetos a la supervisión del organismo regulador.

En caso de que un Estado miembro haya designado al organismo regulador como el organismo competente independiente a que hace referencia el artículo 7 *quater,* apartado 4, el organismo regulador evaluará los acuerdos de cooperación a que se hace referencia en dicho artículo.

▼B

13. 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 control 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 en particular sobre los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación de la Unión en el ámbito ferroviario incorporada a los ordenamientos nacionales, 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 una red que se reunirá a intervalos regulares. La Comisión será uno de los miembros de la red, coordinará y apoyará su labor y le transmitirá sus recomendaciones cuando resulte oportuno. Garantizará la cooperación activa entre los organismos reguladores de que se trate.

Sin perjuicio de las normas sobre protección de datos previstas en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ([1]), y en el Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ([2]), la Comisión apoyará el intercambio de la información mencionada en el apartado 1 entre los miembros de la red, si es posible por medio de herramientas electrónicas, respetando la confidencialidad de los secretos comerciales revelados por las empresas correspondientes.

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

([1]) DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
([2]) DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼M1

3 *bis*. Cuando cuestiones relativas a un servicio internacional requieran decisiones de dos o más organismos reguladores, los organismos reguladores afectados cooperarán en la preparación de sus respectivas decisiones a fin de llegar a una resolución sobre la cuestión. A este fin, los organismos reguladores afectados llevarán a cabo sus funciones de conformidad con el artículo 56.

▼B

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 Derecho 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 este 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. A petición de un organismo regulador, la Comisión podrá participar en las actividades enumeradas en los apartados 2 a 6 con vistas a facilitar la cooperación entre los organismos reguladores tal como se indica en dichos apartados.

▼M1

8. 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. Dichos principios y prácticas comunes incluirán disposiciones para la resolución de los conflictos que surjan dentro del marco del apartado 3 *bis*. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores y de las actividades de la red contemplada en el apartado 1, y si ello es necesario para garantizar una cooperación eficiente entre los organismos reguladores, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los 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.

▼B

9. 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.

▼M1

10. Para decisiones que afecten a una infraestructura binacional, los dos Estados miembros afectados podrán, en cualquier momento posterior al 24 de diciembre de 2016 acordar exigir la coordinación entre los organismos reguladores afectados a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.

▼B

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 solo 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 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.

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

▼B

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 12 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 mencionada en el artículo 20, apartado 5, el artículo 35, apartado 3, el artículo 43, apartado 2, y el artículo 56, apartado 13, se otorga a la Comisión por un período de cinco años a partir del 15 de diciembre de 2012. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes, a más tardar, nueve meses antes de que expire el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos 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 mencionada en el artículo 20, apartado 5, el artículo 35, apartado 3, el artículo 43, apartado 2, y el artículo 56, apartado 13, 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. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 20, apartado 5, del artículo 35, apartado 3, del artículo 43, apartado 2, y del artículo 56, apartado 13, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

▼B

Artículo 61

Medidas de aplicación

A solicitud de un Estado miembro, de un organismo regulador 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 12 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.

Artículo 62

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011. Si el Comité no emite dictamen sobre un acto de ejecución que deba adoptarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10, apartado 4, el artículo 11, apartado 4, el artículo 12, apartado 5, el artículo 13, apartado 9, el artículo 17, apartado 5, el artículo 31, apartados 3 y 5, el artículo 32, apartado 4, y el artículo 57, apartado 8, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 63

Informe

▼M1

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el efecto que haya causado la presente Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

En particular, el informe evaluará el desarrollo de los servicios ferroviarios de alta velocidad y la existencia de prácticas discriminatorias relativas al acceso a las líneas de alta velocidad. La Comisión estudiará si es necesario presentar propuestas legislativas.

A más tardar en esa misma fecha, la Comisión analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia en relación con los administradores de infraestructuras ferroviarias que formen parte de empresas integradas verticalmente. Presentará, en su caso, nuevas propuestas legislativas.

▼B

2. Sobre la base de la experiencia adquirida a través de la red de organismos reguladores, la Comisión, a más tardar el 16 de diciembre de 2014, presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre

▼B

cooperación entre los organismos reguladores. La Comisión, si procede, propondrá medidas complementarias para garantizar una supervisión reguladora más integrada del mercado ferroviario europeo, especialmente para los servicios internacionales. Con esta finalidad, también se considerarán, si procede, las medidas legislativas.

Artículo 64

Incorporación al Derecho interno

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 16 de junio de 2015. 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 Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

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

Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a 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, modificadas por las Directivas que figuran en el anexo IX, parte A, ►C1 con efectos a partir del 17 de junio de 2015, ◄ sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho nacional de las Directivas enumeradas en el anexo IX, parte B.

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.

▼B

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 y para pasajeros que lleguen o partan a pie;

— 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.

▼B

ANEXO II

SERVICIOS QUE DEBERÁN PRESTARSE A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

(Información prevista 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 adecuado 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 las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas;

   f) otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza;

   g) instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias;

   h) instalaciones de socorro;

   i) 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 sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2009/72/CE;

   b) precalentamiento de trenes de viajeros;

   c) contratos personalizados para:

      — control del transporte de mercancías peligrosas,

      — asistencia a la circulación de convoyes especiales.

▼B

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 a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas.

▼B

ANEXO III

CAPACIDAD FINANCIERA

(Información prevista 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.

▼B

ANEXO IV

CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

(Información prevista 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.

▼B

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.

▼B

ANEXO V

PRINCIPIOS Y PARÁMETROS BÁSICOS DE LOS ACUERDOS CONTRACTUALES ENTRE AUTORIDADES COMPETENTES Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

(Información prevista 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 de conformidad con 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. Cuando proceda, también podrá quedar cubierta la construcción de nueva infraestructura.

2) La estructura de los pagos o fondos asignados a los servicios de infraestructura enumerados en el anexo II, al mantenimiento y renovación, así como al trabajo ocasionado por los retrasos acumulados en el mantenimiento y la renovación. Cuando proceda, podrá quedar cubierta la estructura de los pagos o fondos asignados a la nueva infraestructura.

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 puntual 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.

▼B

ANEXO VI

REQUISITOS SOBRE COSTES Y CÁNONES 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

▼B

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

▼B

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.

▼M2

ANEXO VII

CALENDARIO DE ADJUDICACIÓN

(Información prevista 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 ajuste después del invierno, en particular para tener en cuenta, en su caso, los cambios de horario del tráfico regional de pasajeros, este 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 para la recepción de solicitudes de capacidad a fin de su incorporación en el horario de servicio finalizará, como máximo, doce meses antes del cambio de horario de servicio. Las solicitudes recibidas fuera de plazo también serán consideradas por el administrador de infraestructuras.

4) A más tardar once meses antes del cambio de horario de servicio, los administradores de infraestructuras velarán por que se hayan establecido, en colaboración con los otros administradores de infraestructuras que proceda, surcos ferroviarios internacionales provisionales. Los administradores de infraestructuras velarán por que, en la medida de lo posible, se respeten esos surcos provisionales en los procedimientos posteriores.

5) El administrador de infraestructuras elaborará y publicará un proyecto de horario de servicio a más tardar cuatro meses después del plazo a que se hace referencia en el punto 3.

6) El administrador de infraestructuras tomará una decisión sobre las solicitudes recibidas después del plazo a que se hace referencia en el punto 3, de conformidad con un procedimiento publicado en la declaración sobre la red.

   El administrador de infraestructuras podrá reprogramar un surco ferroviario adjudicado si ello resulta necesario para garantizar la mejor adecuación posible entre todas las solicitudes de surco y lo aprueba el candidato al que había sido adjudicado el surco. El administrador de infraestructuras deberá actualizar el proyecto de horario de servicio a más tardar un mes antes del cambio de dicho horario, a fin de incluir todos los surcos ferroviarios adjudicados después del plazo a que se hace referencia en el punto 3.

7) En el caso de los trenes que crucen de una red a otra cuya llegada vaya a producirse con un retraso previsible de no más de diez horas, y, desde el 14 de diciembre de 2019, de dieciocho horas, el administrador de infraestructuras de la otra red no considerará cancelado el surco ferroviario ni pedirá que se solicite otro surco ferroviario, incluso si decide asignar un surco ferroviario diferente, a menos que el candidato comunique al administrador de infraestructuras que el tren no cruzará a la otra red. El administrador de infraestructuras deberá comunicar sin demora al candidato el surco ferroviario actualizado o nuevo, así como, en caso de ser diferente, la conexión entre ese número de surco ferroviario y el número del surco ferroviario cancelado.

8) En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como los trabajos en las infraestructuras (incluidas las restricciones de velocidad asociadas a ellos), la carga por eje, la longitud de los trenes, la tracción o el gálibo de estructura (en lo sucesivo, «restricciones de capacidad»), de una duración superior a siete días consecutivos que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos, por primera vez, en la medida en que se conozcan, al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de tal cambio.

▼M2

9) Los administradores de infraestructuras afectados establecerán asimismo un mecanismo para debatir, conjuntamente con los candidatos interesados, las asociaciones de administradores de infraestructuras contempladas en el artículo 40, apartado 1, y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados, cuando se publiquen por primera vez, aquellas restricciones de capacidad cuya repercusión no se limite a una red, salvo que los administradores de infraestructuras y los candidatos acuerden que ese tipo de mecanismo es innecesario. En estos debates conjuntos se trabajará en la preparación de los horarios, incluido el establecimiento de rutas de desviación.

10) Cuando se publiquen por primera vez las restricciones de capacidad conforme al punto 8, el administrador de infraestructuras pondrá en marcha una consulta sobre dichas restricciones con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados. Cuando sea necesario efectuar una coordinación con arreglo al punto 11 entre la primera y la segunda publicación de las restricciones de capacidad, los administradores de infraestructuras celebrarán una segunda consulta con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados entre el final de dicha coordinación y la segunda publicación de la restricción de capacidad.

11) Si la repercusión de las restricciones de capacidad no se limita a una red, antes de publicar las restricciones de capacidad de conformidad con el punto 8, los administradores de infraestructuras interesados, incluidos los administradores de infraestructuras que pudieran verse afectados por el reencaminamiento de trenes, coordinarán entre sí aquellas restricciones de capacidad que pudieran implicar una cancelación, un reencaminamiento de un surco ferroviario o una sustitución por otros modos de transporte.

La coordinación antes de la segunda publicación se deberá completar:

a) a más tardar, dieciocho meses antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de treinta días consecutivos;

b) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de siete días consecutivos;

c) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante siete días consecutivos o menos.

En caso necesario, los administradores de infraestructuras invitarán a participar en esa coordinación a los candidatos que operen en las líneas de que se trate y a los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados.

12) En el caso de las restricciones de capacidad de una duración de siete días consecutivos o menos que no sea necesario publicar de conformidad con el punto 8 y den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 10 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, que se produzcan durante el siguiente período de vigencia del horario y de las que el administrador de infraestructuras haya tenido conocimiento a más tardar seis meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, el administrador de infraestructuras consultará con los candidatos afectados las restricciones de capacidad previstas y comunicará las restricciones de capacidad actualizadas como mínimo cuatro meses antes del cambio de horario de servicio. El administrador de infraestructuras deberá proporcionar información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros con una antelación mínima de cuatro meses y sobre los ofrecidos para trenes de mercancías con una antelación mínima de un mes respecto del inicio de la restricción de capacidad, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos interesados acuerdan un plazo más breve.

▼M2

13) Los administradores de infraestructuras podrán decidir aplicar unos umbrales más estrictos a las restricciones de capacidad, basados en unos porcentajes más bajos de volúmenes de tráfico estimados o unos períodos de duración más breves que los indicados en el presente anexo o aplicar criterios adicionales a los mencionados en el presente anexo, previa consulta con los candidatos y los explotadores de instalaciones. Publicarán los umbrales y criterios para la agrupación de las restricciones de capacidad en sus declaraciones sobre la red, de conformidad con el punto 3 del anexo IV.

14) El administrador de infraestructuras podrá decidir no aplicar los períodos establecidos en los puntos 8 a 12 si la restricción de capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad, si no puede ejercer ningún control sobre el calendario de las restricciones, si la aplicación de dichos períodos no resultaría eficaz a efecto de los costes o sería innecesariamente perjudicial a efecto de la pervivencia o condición de los activos o si todos los candidatos afectados manifiestan su acuerdo al respecto. En esos casos, y en el caso de cualesquiera otras restricciones de capacidad que no estén sujetas a consulta de conformidad con otras disposiciones del presente anexo, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y los principales explotadores de instalaciones afectados.

15) La información que debe facilitar el administrador de infraestructuras cuando actúe de conformidad con los puntos 8, 12 o 14 deberá incluir:

    a) el día previsto;

    b) el momento del día y, tan pronto como se pueda fijar, la hora de inicio y finalización de la restricción de capacidad;

    c) el tramo de línea afectado por la restricción y,

    d) en su caso, la capacidad de las líneas de desviación.

    El administrador de infraestructuras publicará esa información, o el enlace en donde se pueda encontrar, en la declaración sobre la red a que se refiere el punto 3 del anexo IV. Deberá mantener actualizada dicha información.

16) Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad de una duración de al menos treinta días consecutivos y que afecten a más del 50 % del volumen de tráfico estimado en una línea ferroviaria, el administrador de infraestructuras facilitará a los candidatos que lo soliciten durante la primera ronda de consultas una comparación de las condiciones que vayan a darse en al menos dos alternativas de restricciones de capacidad. El administrador de infraestructuras deberá diseñar dichas alternativas sobre la base de la información aportada por los candidatos al presentar sus solicitudes y conjuntamente con ellos.

    Para cada alternativa, la comparación deberá incluir, como mínimo:

    a) la duración de la restricción de capacidad;

    b) los cánones indicativos que se prevean por la utilización de las infraestructuras;

    c) la capacidad disponible en las líneas de desviación;

    d) las rutas alternativas disponibles, y

    e) los tiempos de viaje indicativos.

    Antes de elegir entre las alternativas de restricciones de capacidad, el administrador de infraestructuras consultará a los candidatos interesados y tendrá en cuenta las repercusiones de las diferentes alternativas para esos candidatos y para los usuarios de los servicios.

17) Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad de una duración de más de treinta días consecutivos y que afecten a más del 50 % del volumen de tráfico estimado en una línea ferroviaria, el administrador de infraestructuras establecerá criterios relativos a qué trenes de cada tipo de servicio se deben reencaminar, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y comerciales del candidato, excepto si tales limitaciones operativas obedecen a decisiones organizativas o de gestión del candidato, y sin perjuicio del objetivo de reducir los costes del administrador de infraestructuras de conformidad con

▼M2

el artículo 30, apartado 1. Cuando actúe con arreglo al punto 8, el administrador de infraestructuras deberá publicar en la declaración sobre la red dichos criterios, acompañados de una adjudicación preliminar de la capacidad restante a los distintos tipos de servicios ferroviarios. Finalizada la consulta, y sin perjuicio de las obligaciones de los administradores de infraestructuras a que se refiere el punto 3 del anexo IV, el administrador de infraestructuras, sobre la base de la información recibida de los candidatos, facilitará a las empresas ferroviarias de que se trate un desglose indicativo, por tipo de servicio, de la capacidad restante.

▼B

ANEXO VIII

INFORMACIÓN CONTABLE QUE DEBE PRESENTARSE A PETICIÓN DEL ORGANISMO REGULADOR

(contemplada en el artículo 56, apartado 12)

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.

▼B

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

▼B

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 1, apartado 2		Artículo 2, 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 2, apartado 11
Artículo 3			Artículo 3, puntos 1 a 8
			Artículo 3, puntos 9 a 13
	Artículo 2, letras b) y c)		Artículo 3, puntos 14 y 15
			Artículo 3, apartados 16 y 17
		Artículo 2	Artículo 3, apartados 18 a 28
			Artículo 3, apartados 29 y 30
Artículo 4			Artículo 4
Artículo 5			Artículo 5, apartados 1 a 3
			Artículo 5, apartado 4
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

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
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
Artículo 10 *ter*			Artículo 15
	Artículo 3		Artículo 16
	Artículo 4, apartados 1 a 4		Artículo 17, apartados 1 a 4
	Artículo 5		Artículo 18
	Artículo 6		Artículo 19
	Artículo 7, apartado 1		Artículo 20, apartado 1
	Anexo, parte I, punto 1		Artículo 20, apartado 2
			Artículo 20, apartado 3
	Artículo 8		Artículo 21
	Artículo 9		Artículo 22
	Artículo 4, apartado 5		Artículo 23, apartado 1
	Artículo 10		Artículo 23, apartados 2 y 3
	Artículo 11		Artículo 24
	Artículo 15		Artículo 25
		Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 26
		Artículo 3	Artículo 27
Artículo 10, apartado 5			Artículo 28
		Artículo 4, apartados 1 y 3 a 6	Artículo 29
		Artículo 6, apartados 2 a 5	Artículo 30
		Artículo 7	Artículo 31

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
		Artículo 8	Artículo 32
		Artículo 9	Artículo 33
		Artículo 10	Artículo 34
		Artículo 11	Artículo 35
		Artículo 12	Artículo 36
			Artículo 37
		Artículo 13	Artículo 38
		Artículo 14, apartados 1 y 3	Artículo 39
		Artículo 15	Artículo 40
		Artículo 16	Artículo 41
		Artículo 17	Artículo 42
		Artículo 18	Artículo 43
		Artículo 19	Artículo 44
		Artículo 20, apartados 1, 2 y 3	Artículo 45, apartados 1, 2 y 3
			Artículo 45, apartado 4
		Artículo 20, apartado 4	Artículo 45, apartado 5
		Artículo 21	Artículo 46
		Artículo 22	Artículo 47
		Artículo 23	Artículo 48
		Artículo 24	Artículo 49
		Artículo 25	Artículo 50
		Artículo 26	Artículo 51
		Artículo 27	Artículo 52
		Artículo 28	Artículo 53
		Artículo 29	Artículo 54
		Artículo 30, apartado 1	Artículo 55
		Artículo 30, apartado 2	Artículo 56, apartado 1
		Artículo 31	Artículo 57
Artículo 12			Artículo 58
Artículo 14 *bis*		Artículo 33, apartados 1, 2 y 3	Artículo 59
			Artículo 60
		Artículo 34, apartado 2	Artículo 61

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
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