Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 276 de 20.10.2010, p. 22)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013	L 348	129	20.12.2013

Rectificado por:

►**C1** Rectificación, DO L 334 de 21.11.2014, p. 104 (913/2010)

▼B

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) En el marco de la nueva Estrategia de la Unión Europea para el Crecimiento y el Empleo, la creación de un mercado interior ferroviario, particularmente para el transporte de mercancías, constituye un elemento esencial del avance hacia una movilidad sostenible.

(2) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ([4]), y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización ([5]), han sido etapas importantes en la realización del mercado ferroviario interior.

(3) Para poder ser competitivos frente a otros modos de transporte, los servicios de transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril, que están abiertos a la competencia desde el 1 de enero de 2007, precisan una infraestructura ferroviaria de buena calidad y adecuadamente financiada, es decir, que permita la prestación de servicios de transporte de mercancías en buenas condiciones en cuanto a velocidad comercial y velocidad de recorrido y en condiciones de fiabilidad, de modo que el servicio prestado corresponda efectivamente a los compromisos contractuales asumidos por las empresas ferroviarias.

(4) Aunque la apertura del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril ha permitido la entrada en la red de ferrocarril de nuevos operadores, los mecanismos del mercado no han bastado

([1]) DO C 317 de 23.12.2009, p. 94.
([2]) DO C 79 de 27.3.2010, p. 45.
([3]) Posición del Parlamento Europeo de 23 de abril de 2009 (DO C 184 E de 8.7.2010, p. 354), Posición del Consejo en primera lectura de 22 de febrero de 2010 (DO C 114 E de 4.5.2010, p. 1), Posición del Parlamento Europeo de 15 de junio de 2010 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 13 de septiembre de 2010.
([4]) DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.
([5]) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

▼B

y no bastan para organizar, regular y garantizar el tráfico de mercancías por ferrocarril. Para optimizar la utilización de la red y garantizar su fiabilidad resulta útil establecer procedimientos complementarios destinados a reforzar la cooperación entre los administradores de infraestructuras en la adjudicación de franjas ferroviarias internacionales para los trenes de mercancías.

(5) En este contexto, la creación de corredores ferroviarios internacionales que permitan desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril, en la cual los trenes de mercancías puedan circular en buenas condiciones y pasar fácilmente de una red nacional a otra, contribuiría a mejorar las condiciones de utilización de la infraestructura.

(6) Las iniciativas ya emprendidas en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias muestran que el método más idóneo para establecer corredores ferroviarios internacionales que permitan desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril es la creación de corredores internacionales que respondan a necesidades específicas de uno o varios segmentos claramente determinados del mercado de transporte de mercancías.

(7) A menos que se disponga lo contrario, el presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los administradores de infraestructuras establecidos en las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE y, cuando corresponda, de los organismos adjudicadores a que se refiere el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE. Dichos actos conservan toda su validez, incluso en lo que se refiere a las disposiciones sobre corredores de mercancías.

(8) En la creación de un corredor de mercancías se debe tener en cuenta, cuando proceda, la necesidad de mejores interconexiones con la infraestructura ferroviaria de terceros países europeos.

(9) El diseño de un corredor de mercancías debe tratar de garantizar la continuidad a lo largo del corredor, estableciendo las interconexiones necesarias entre las infraestructuras ferroviarias existentes.

(10) La implantación de corredores ferroviarios internacionales de mercancías que formen una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo debe llevarse a cabo de modo coherente con los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) o del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS). A tal fin, es necesario desarrollar las redes de forma coordinada y, concretamente, en lo que se refiere a la integración de los corredores internacionales de transporte ferroviario de mercancías en los corredores existentes de la RTE-T y del ERTMS. Por otra parte, la armonización de la normativa aplicable a dichos corredores de mercancías debe hacerse a escala de la Unión. Se deben fomentar los proyectos destinados a reducir el ruido producido por los trenes de mercancías. En caso necesario, la creación de dichos corredores debe hacerse con apoyo financiero de los programas RTE-T, Marco Polo y de investigación, y de otras políticas y fondos de la Unión como el Fondo Europeo de Desarrollo Regional o el Fondo de Cohesión, así como el Banco Europeo de Inversiones.

▼B

(11) Dentro de cada corredor de mercancías, conviene garantizar una buena coordinación entre los Estados miembros y los correspondientes administradores de infraestructuras, dar suficiente preferencia al tráfico ferroviario de mercancías, establecer enlaces eficaces y suficientes con los demás modos de transporte y sentar las condiciones propicias para el desarrollo de la competencia entre los proveedores de servicios ferroviarios de mercancías.

(12) La creación de corredores de mercancías adicionales a los que se implanten de conformidad con el artículo 3 debe ser examinada y aprobada a escala de la Unión según criterios y procedimientos transparentes, claramente definidos, que dejen a los Estados miembros y a los administradores de infraestructuras un margen de decisión y gestión suficiente para tener en cuenta las iniciativas ya existentes relativas a corredores especiales [por ejemplo, ERTMS, de la red RailNetEurope («RNE») y de la RTE-T] y para tomar medidas adaptadas a sus necesidades específicas.

(13) Para estimular la coordinación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras, así como para ofrecer continuidad a lo largo de todo el corredor, debe establecerse para cada corredor de mercancías una estructura de gobierno adecuada, habida cuenta de la necesidad de evitar toda duplicación de las estructuras de gobierno ya existentes.

(14) Para responder a las necesidades del mercado, es conveniente que los métodos de creación de corredores de mercancías se expongan en un plan de implantación que defina y fije un calendario de aplicación de medidas útiles para mejorar el rendimiento del transporte ferroviario de mercancías. Por otro lado, para garantizar que las medidas previstas o aplicadas para la creación de un corredor de mercancías respondan a las necesidades o expectativas de la totalidad de sus usuarios, es necesario que se consulte regularmente, según procedimientos definidos por el consejo de administración, a los candidatos que probablemente vayan a utilizar el corredor de mercancías.

(15) La implantación de terminales intermodales de mercancías debe considerarse también una necesidad para apoyar la creación de corredores ferroviarios de mercancías en la Unión.

(16) Para garantizar la coherencia y la continuidad de las capacidades de infraestructura disponibles a lo largo del corredor de mercancías, conviene coordinar las inversiones en cada corredor entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras interesados, así como, en su caso, entre los Estados miembros y terceros países europeos, y planificarlas según una lógica que responda, dependiendo de la viabilidad económica, a las necesidades del corredor. El programa de ejecución de las inversiones debe publicarse a fin de garantizar que se informa a los candidatos que deseen operar en el corredor. Las inversiones deben incluir proyectos de intervención para el desarrollo de sistemas interoperables y el incremento de la capacidad de los trenes.

(17) Por las mismas razones, también es conveniente que todas las obras de infraestructura y sus equipos que puedan restringir la capacidad disponible en el corredor de mercancías se coordinen también a escala de cada corredor y sean objeto de publicaciones actualizadas.

▼B

(18) A fin de facilitar las solicitudes de capacidad de infraestructura para servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril, procede designar o crear una ventanilla única para cada corredor. Para ello, conviene basarse en las iniciativas existentes, en particular las emprendidas por RNE, organismo que sirve de instrumento de coordinación para los administradores de infraestructuras y presta servicios a las empresas de transporte internacional de mercancías.

(19) La gestión de los corredores de mercancías debe incluir también procedimientos de adjudicación de capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores. Estos procedimientos deben tener en cuenta las necesidades de capacidad para otros tipos de transporte, entre ellos el transporte de viajeros.

(20) Para garantizar que las infraestructuras ferroviarias se utilicen más adecuadamente, es necesario coordinar el funcionamiento de dichas infraestructuras y de las terminales situadas a lo largo del corredor de mercancías.

(21) Las normas de prioridad pueden también suponer objetivos prioritarios, dependiendo de la situación existente en el Estado miembro correspondiente.

(22) Los trenes de mercancías que circulen por un corredor de mercancías deben poder disfrutar de suficiente puntualidad, en caso de perturbación del tráfico, con respecto a todos los tipos de transporte.

(23) Para fomentar el desarrollo de la competencia entre proveedores de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en los corredores de mercancías, deben poder solicitar capacidad de infraestructura en los corredores de mercancías candidatos distintos de las empresas ferroviarias o las agrupaciones de estas.

(24) Con objeto de evaluar objetivamente los beneficios derivados de las medidas destinadas a crear el corredor de mercancías, conviene que se realicen evaluaciones del rendimiento de los servicios de transporte de mercancías por el corredor de mercancías y que se publiquen regularmente informes sobre su calidad. Es importante que se incluyan en la evaluación del rendimiento los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios del corredor de mercancías.

(25) A fin de garantizar un acceso no discriminatorio a los servicios ferroviarios internacionales, es preciso que se garantice una coordinación eficiente entre los organismos reguladores respecto a las distintas redes que abarque el corredor de mercancías.

(26) Para facilitar el acceso a la información sobre la utilización del conjunto de las infraestructuras principales del corredor de mercancías y garantizar un acceso no discriminatorio a dicho corredor, es conveniente que el consejo de administración elabore, actualice periódicamente y publique un documento que reúna la totalidad de dicha información.

▼B

(27) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, compuesta por corredores de mercancías, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros de forma individual y, por consiguiente, debido a su dimensión y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

(28) Se han de establecer normas justas en materia de coordinación de inversiones y gestión de la capacidad y del tráfico, basadas en la colaboración entre los administradores de infraestructuras, que deben ofrecer un servicio de calidad a las empresas de transporte de mercancías en los corredores ferroviarios internacionales.

(29) Dado que los trenes internacionales tienen que realizar itinerarios que combinan varios corredores, tal como se definen en el presente Reglamento, conviene que los administradores de infraestructuras de los distintos corredores puedan coordinar también sus actividades de modo que, en los corredores de que se trate, se garantice la disponibilidad de capacidad y la fluidez del tráfico y que, en caso de perturbación, las normas de prioridad se apliquen de manera coherente a los diferentes tipos de tráfico.

(30) El objetivo del presente Reglamento es mejorar la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en relación con otros modos de transporte. Debe asegurarse una coordinación entre Estados miembros y administradores de infraestructuras a fin de garantizar el funcionamiento más eficiente posible de los corredores de mercancías. Para ello, deberán tomarse medidas operativas en paralelo con inversiones en infraestructuras y equipamiento técnico, como el ERTMS, con el objetivo de incrementar la capacidad y la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías.

(31) La ejecución de las normas relativas a la creación y modificación de los corredores de mercancías y a las excepciones concedidas a los Estados miembros ha de realizarse en condiciones uniformes con el fin de garantizar que las propuestas de creación de corredores de mercancías cumplen los criterios establecidos en el presente Reglamento y, por lo tanto, debe encomendarse a la Comisión. De conformidad con el artículo 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las normas y principios generales relativos a los mecanismos de control, por parte de los Estados miembros, del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión se deben establecer previamente mediante reglamentos adoptados con arreglo al procedimiento legislativo ordinario. Hasta la adopción de un reglamento a tal efecto, seguirá aplicándose la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]), con excepción del procedimiento de reglamentación con control, que no es aplicable.

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento dispone normas para la creación y la organización de corredores ferroviarios internacionales de transporte ferroviario de mercancías competitivo con vistas al desarrollo de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Asimismo, establece normas para la selección, organización, gestión y planificación indicativa de las inversiones en relación con los corredores de mercancías.

2. El presente Reglamento se aplica a la gestión y utilización de infraestructuras ferroviarias incluidas en los corredores de mercancías.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE.

2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, se entenderá por:

a) «corredor de mercancías»: todas las líneas ferroviarias, incluidas las líneas de transbordador de ferrocarriles, designadas en el territorio de los Estados miembros o entre Estados miembros y, en su caso, en terceros países europeos, que enlacen dos o más terminales a lo largo de una ruta principal y, cuando proceda, rutas de desvío y los tramos que las conectan, incluidas las infraestructuras ferroviarias y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes, con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE;

b) «plan de implantación»: el documento que presenta los medios y la estrategia que las partes interesadas prevén emplear con el fin de llevar a cabo, durante un período determinado, las actividades necesarias y suficientes para crear el corredor de mercancías;

c) «terminal»: instalación situada a lo largo del corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga o descarga de los trenes de mercancías, para la integración de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril con los servicios por carretera, marítimos, fluviales y aéreos, para la formación o modificación de la composición de trenes de mercancías, y, cuando sea necesario, para la realización de trámites fronterizos en las fronteras con terceros países europeos.

▼B

CAPÍTULO II

DESIGNACIÓN Y GOBIERNO DE LOS CORREDORES FERROVIARIOS INTERNACIONALESPARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO

Artículo 3

Designación de los corredores de mercancías iniciales

Los Estados miembros a los que se refiere el anexo convertirán en operativos, para las fechas previstas en el mismo, los corredores de mercancías iniciales indicados en el anexo. Los Estados miembros de que se trate informarán a la Comisión de la creación de los corredores de mercancías.

Artículo 4

Criterios relativos a los corredores de mercancías adicionales

En la selección de corredores de mercancías adicionales a que se refiere el artículo 5 y la modificación de los corredores de mercancías contemplada en el artículo 6 se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) el paso del corredor de mercancías por el territorio de al menos tres Estados miembros, o de dos Estados miembros, si la distancia entre las terminales a las que da servicio el corredor de mercancías es superior a 500 km;

b) la coherencia del corredor de mercancías con la RTE-T, los corredores ERTMS o los corredores definidos por la RNE;

c) la integración de los proyectos prioritarios de RTE-T ([1]) en el corredor de mercancías;

d) el equilibrio entre los costes y los beneficios socioeconómicos que se deriven de la creación del corredor de mercancías;

e) la coherencia del conjunto de los corredores de mercancías propuestos por los Estados miembros para la consecución de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo;

f) el desarrollo del tráfico de mercancías por ferrocarril y de los flujos comerciales y tráfico de mercancías más importantes a lo largo del corredor de mercancías;

g) en su caso, mejores interconexiones entre Estados miembros y terceros países europeos;

h) el interés de los candidatos en el corredor de mercancías;

i) la existencia de buenas interconexiones con otros modos de transporte, especialmente mediante una red adecuada de terminales que incluya tanto puertos marítimos como instalaciones portuarias tierra adentro.

([1]) Véase el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

▼B

Artículo 5

Selección de corredores de mercancías adicionales

1. Todo Estado miembro que tenga frontera ferroviaria con otro Estado miembro participará en la creación de un corredor de mercancías como mínimo, salvo en caso de que esta obligación se haya cumplido ya en virtud del artículo 3.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros deberán participar, cuando lo solicite un Estado miembro, en la creación de un corredor de mercancías según lo indicado en el mencionado apartado, o en la prolongación de un corredor existente, con objeto de permitir al Estado miembro limítrofe cumplir la obligación que le incumbe en virtud de dicho apartado.

3. Sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 91/440/CEE, si un Estado miembro considera, tras presentar un análisis socioeconómico, que la creación de un corredor de mercancías no interesaría a los candidatos que podrían utilizarlo, o no aportaría beneficios socioeconómicos significativos, o representaría una carga desproporcionada, no estará obligado a la participación exigida en los apartados 1 y 2 del presente artículo, a reserva de que la Comisión adopte una decisión en ese sentido con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 21, apartado 2.

4. Un Estado miembro no estará obligado a la participación exigida en los apartados 1 y 2 si su red ferroviaria tiene un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión.

5. La creación de un corredor de mercancías será propuesta por los Estados miembros interesados. A tal fin, enviarán en común a la Comisión una carta de intenciones que incluya una propuesta elaborada previa consulta a los administradores de infraestructuras y candidatos interesados, teniendo en cuenta los criterios fijados en el artículo 4.

Para cumplir la obligación exigida en los apartados 1 y 2, los Estados miembros interesados enviarán en común a la Comisión una carta de intenciones a más tardar el 10 de noviembre de 2012.

6. La Comisión estudiará las propuestas de creación de corredores de mercancías a que se refiere el apartado 5 y, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 21, apartado 3, adoptará una decisión sobre la conformidad de dichas propuestas con el presente artículo en el plazo máximo de nueve meses desde su presentación.

7. Los Estados miembros de que se trate crearán el corredor de mercancías a más tardar a los dos años de la decisión de la Comisión a la que se refiere el apartado 6.

Artículo 6

Modificación de los corredores de mercancías adicionales

1. Los corredores de mercancías a los que hace referencia el artículo 5 podrán modificarse conforme a una propuesta común de los Estados miembros interesados a la Comisión, previa consulta de los administradores de infraestructuras y los candidatos afectados.

▼B

2. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación a que se refiere el artículo 21, apartado 3, adoptará una decisión sobre la propuesta teniendo en cuenta los criterios fijados en el artículo 4.

Artículo 7

Conciliación

Cuando haya desacuerdo entre dos o más Estados miembros respecto de la creación o modificación de un corredor de mercancías en lo tocante a infraestructuras ferroviarias situadas en el territorio de alguno de ellos, la Comisión, previa solicitud de uno de los Estados miembros afectados, consultará a ese respecto al Comité previsto en el artículo 21. El dictamen de la Comisión se remitirá a los Estados miembros afectados. Estos tendrán en cuenta dicho dictamen para buscar una solución, y adoptarán una decisión por consenso.

Artículo 8

Gobierno de los corredores de mercancías

1. Los Estados miembros interesados instituirán, para cada corredor de mercancías, una comisión ejecutiva responsable de definir los objetivos generales del corredor de mercancías, supervisar y adoptar las medidas que disponen expresamente el apartado 7 del presente artículo y los artículos 9 y 11, el artículo 14, apartado 1, y el artículo 22. La comisión ejecutiva estará compuesta por representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados.

2. Para cada corredor de mercancías, los administradores de infraestructuras interesados y, cuando corresponda, los organismos adjudicadores a que hace referencia el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE establecerán un consejo de administración responsable de adoptar las medidas que disponen expresamente los apartados 5, 7, 8 y 9 del presente artículo, los artículos 9 a 12, el artículo 13, apartado 1, el artículo 14, apartados 2, 6 y 9, el artículo 16, apartado 1, el artículo 17, apartado 1, y los artículos 18 y 19 del presente Reglamento. El consejo de administración estará compuesto por representantes de los administradores de infraestructuras.

3. Los Estados miembros y los administradores de infraestructuras afectados por un corredor de mercancías cooperarán en el seno de los organismos contemplados en los apartados 1 y 2 para garantizar el desarrollo del corredor de mercancías de conformidad con su plan de implantación.

4. La comisión ejecutiva adoptará sus decisiones por consenso de los representantes de las autoridades de los Estados miembros interesados.

5. El consejo de administración adoptará sus decisiones, incluidas las relativas a su personalidad jurídica, la constitución de su estructura organizativa, sus recursos y su personal, por consenso de los administradores de infraestructuras interesados. El consejo de administración podrá ser una entidad jurídica independiente. Podrá estar constituido en forma de agrupación europea de interés económico, en el sentido del Reglamento (CEE) nº 2137/85 del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativo a la constitución de una agrupación europea de interés económico (AEIE) ([1]).

6. Las responsabilidades de la comisión ejecutiva y del consejo de administración se entenderán sin perjuicio de la independencia de los administradores de infraestructuras según dispone el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 91/440/CEE.

([1]) DO L 199 de 31.7.1985, p. 1.

▼B

7. El consejo de administración creará un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías, incluidos, caso de ser necesario, los puertos marítimos y de vías navegables interiores. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales. Dicho grupo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos esos dictámenes. En caso de discrepancia entre el consejo de administración y el grupo consultivo, este podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva. La comisión ejecutiva actuará como mediadora y comunicará su posición en tiempo oportuno. No obstante, la decisión final será adoptada por el consejo de administración.

8. El consejo de administración constituirá otro grupo consultivo, compuesto por las empresas ferroviarias interesadas en utilizar el corredor de mercancías. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias para estas empresas. Dicho grupo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos esos dictámenes.

9. El consejo de administración coordinará, en consonancia con los planes nacionales y europeos de despliegue, el uso de aplicaciones de TI interoperables o las soluciones alternativas que estén disponibles en el futuro para tratar las solicitudes de franjas ferroviarias internacionales y la explotación del tráfico internacional en el corredor de mercancías.

Artículo 9

Medidas de implantación del plan del corredor de mercancías

1. El consejo de administración elaborará un plan de implantación a más tardar seis meses antes de que el corredor de mercancías sea operativo, y lo someterá a la aprobación de la comisión ejecutiva. Dicho plan constará de:

a) una descripción de las características del corredor de mercancías, incluidos los cuellos de botella, y el programa de las medidas necesarias para crear el corredor;

b) los elementos esenciales del estudio a que se refiere el apartado 3;

c) los objetivos fijados para los corredores de mercancías, en particular en cuanto a su rendimiento, expresado en calidad de servicio y capacidad del corredor conforme a las disposiciones del artículo 19;

d) el plan de inversiones mencionado en el artículo 11, y

e) las medidas para aplicar las disposiciones de los artículos 12 a 19.

2. El consejo de administración revisará periódicamente el plan de implantación teniendo en cuenta la evolución de su ejecución, el mercado de transporte ferroviario de mercancías en el corredor, y el rendimiento del corredor medido conforme a los objetivos mencionados en el apartado 1, letra c).

3. El consejo de administración llevará a cabo y actualizará periódicamente un estudio del mercado de transporte que verse sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías a consecuencia de su creación, y abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros. En el estudio se examinarán también, caso de ser necesario, los costes y beneficios socioeconómicos que se deriven de la creación del corredor de mercancías.

▼B

4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales para satisfacer las necesidades del transporte ferroviario de mercancías por el corredor de mercancías, en particular como nodos intermodales a lo largo de los corredores de mercancías.

5. Si procede, el consejo de administración adoptará medidas para cooperar con las administraciones regionales o locales en relación con el plan de implantación.

Artículo 10

Consulta de los candidatos

El consejo de administración establecerá mecanismos de consulta que permitan una participación satisfactoria de los candidatos que podrían utilizar el corredor de mercancías. En particular, hará que se consulte a los candidatos antes de que el plan de implantación a que se refiere el artículo 9 sea presentado a la comisión ejecutiva.

CAPÍTULO III

INVERSIÓN EN EL CORREDOR DE MERCANCÍAS

Artículo 11

Planificación de las inversiones

1. El consejo de administración elaborará y revisará periódicamente un plan de inversiones, que comprenderá la exposición pormenorizada de las inversiones indicativas a medio y largo plazo en infraestructuras en el corredor de mercancías, y lo presentará a la comisión ejecutiva para su aprobación. Dicho plan constará de:

a) la lista de los proyectos de ampliación, renovación o reorganización de las infraestructuras ferroviarias y su equipamiento que estén previstos a lo largo del corredor de mercancías, así como las correspondientes necesidades financieras y fuentes de financiación;

b) un plan de instalación de sistemas interoperables a lo largo del corredor de mercancías que cumpla los requisitos esenciales y las especificaciones técnicas de interoperabilidad aplicables a la red, según se definen en 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]). Este plan de instalación se apoyará en un análisis de los costes y beneficios del empleo de los sistemas interoperables;

c) un plan para la gestión de la capacidad de los trenes de mercancías que puedan circular por el corredor, incluida la supresión de los cuellos de botella conocidos. Dicho plan podrá basarse en la mejora de la gestión de la velocidad y en un aumento de la longitud, del gálibo y de la carga remolcada o de la carga por eje autorizados para los trenes que circulen en el corredor de mercancías, y

d) en su caso, la referencia a la contribución de la Unión prevista en virtud de los programas financieros de la Unión.

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

▼B

2. La aplicación del presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros en materia de planificación y financiación de las infraestructuras ferroviarias.

Artículo 12

Coordinación de las obras

El consejo de administración coordinará y garantizará la publicación en un solo lugar, de manera apropiada y con un calendario adecuado, de la programación de todas las obras en las infraestructuras y sus equipamientos que puedan limitar la capacidad disponible del corredor de mercancías.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DEL CORREDOR DE MERCANCÍAS

Artículo 13

Ventanilla única para las solicitudes de capacidad de infraestructura

1. El consejo de administración de un corredor de mercancías designará o establecerá un órgano común (denominado en lo sucesivo «ventanilla única») para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen al menos una frontera a lo largo del corredor de mercancías.

2. La ventanilla única, a modo de herramienta de coordinación, proporcionará también información básica relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluida la información a que se refiere el artículo 18. Comunicará la capacidad de infraestructura disponible en el momento de la solicitud y sus características con arreglo a parámetros predeterminados, como la velocidad, la longitud, el gálibo o la carga por eje autorizados para los trenes que circulen por el corredor de mercancías.

3. La ventanilla única adoptará una decisión sobre las solicitudes referentes a las franjas ferroviarias preestablecidas contempladas en el artículo 14, apartado 3, y a la capacidad de reserva contemplada en el artículo 14, apartado 5. Asignará la capacidad en consonancia con las normas en materia de adjudicación de capacidad de la Directiva 2001/14/CE. Informará sin demora de estas solicitudes y de las decisiones adoptadas a los administradores de infraestructuras competentes.

4. La ventanilla única trasladará sin demora las solicitudes de capacidad de infraestructura que no puedan atenderse con arreglo al apartado 3 a los administradores de infraestructuras competentes y, en su caso, a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE, que resolverán sobre cada solicitud de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 y en el capítulo III de la mencionada Directiva, y comunicarán las decisiones respectivas a la ventanilla única para su ulterior tramitación.

▼B

5. Las actividades de la ventanilla única se llevarán a cabo de manera transparente y no discriminatoria. A tal fin, se llevará un registro que se pondrá gratuitamente a disposición de todas las partes interesadas. En dicho registro figurarán las fechas de las solicitudes y los nombres de los candidatos y se detallará la documentación facilitada y las incidencias acaecidas. Dichas actividades estarán sujetas al control de los organismos reguladores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20.

Artículo 14

Adjudicación de capacidad a los trenes de mercancías

▼C1

1. La comisión ejecutiva definirá el marco para la adjudicación de la capacidad de infraestructura en el corredor de mercancías, de acuerdo con el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE.

▼B

2. El consejo de administración evaluará la necesidad de adjudicar capacidad a los trenes de mercancías que circulen por el corredor de mercancías, teniendo en cuenta el estudio sobre el mercado del transporte a que se refiere el artículo 9, apartado 3, del presente Reglamento, las solicitudes de capacidad de infraestructura relativas a los horarios de servicio pasados y presentes, y los acuerdos marco.

3. Basándose en la evaluación referida en el apartado 2 del presente artículo, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías definirán y organizarán en común unas franjas ferroviarias internacionales preestablecidas para los trenes de mercancías, según el procedimiento contemplado en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros. Facilitarán los horarios, la frecuencia, las horas de salida y llegada y los itinerarios apropiados para los servicios de transporte de mercancías, con el fin de que se incremente el transporte de mercancías mediante trenes que circulen por los corredores de mercancías. Estas franjas ferroviarias preestablecidas se publicarán a más tardar tres meses antes del plazo límite de recepción de las solicitudes de capacidad a que se refiere el anexo III de la Directiva 2001/14/CE. Los administradores de infraestructuras de varios corredores de mercancías podrán, si fuera necesario, coordinar franjas ferroviarias internacionales preestablecidas que ofrezcan capacidad en los corredores de mercancías de que se trate.

4. Estas franjas ferroviarias preestablecidas se asignarán en primer lugar a los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera.

5. Los administradores de infraestructuras, si así lo justifican las necesidades del mercado y la evaluación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, definirán en común la capacidad de reserva para los trenes internacionales de mercancías que circulen por los corredores de mercancías, reconociendo las necesidades de capacidad de otros tipos de transporte, incluido el transporte de viajeros, y mantendrán esta reserva disponible dentro de sus horarios de servicio definitivos, a fin de proporcionar una respuesta rápida y adecuada a las solicitudes de capacidad específicas a que se refiere el artículo 23 de la Directiva 2001/14/CE. Esta capacidad quedará reservada hasta su plazo previsto decidido por el consejo de administración. Este período no podrá exceder de 60 días.

▼B

6. El consejo de administración promoverá la coordinación de las normas de prioridad relativas a la adjudicación de capacidad en el corredor de mercancías.

7. Los administradores de infraestructuras podrán incluir en sus condiciones de utilización una tasa para las franjas ferroviarias que se adjudiquen pero que finalmente no se usen. La cuantía de esta tasa será adecuada, disuasoria y eficaz.

8. Salvo en casos de fuerza mayor, incluidas las obras urgentes e imprevistas vitales para la seguridad, una franja ferroviaria adjudicada a una operación de transporte de mercancías en virtud del presente artículo no podrá anularse menos de dos meses antes de su horario previsto en el horario de servicio, si el candidato no manifiesta su conformidad con dicha anulación. En tal caso, el administrador de infraestructuras procurará proponer al candidato una franja ferroviaria de calidad y fiabilidad equivalentes, que el candidato podrá aceptar o rechazar. La presente disposición se aplicará sin perjuicio de los derechos que pudiera tener el candidato en el marco de un acuerdo conforme al artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE. El candidato siempre podrá remitir el asunto al organismo regulador contemplado en el artículo 20 del presente Reglamento.

9. El consejo de administración del corredor de mercancías y el grupo consultivo contemplado en el artículo 8, apartado 7, establecerán los procedimientos oportunos para garantizar una coordinación óptima de la adjudicación de capacidad entre los administradores de infraestructuras, tanto para las solicitudes a que se refiere el artículo 13, apartado 1, como para las solicitudes recibidas por los administradores de infraestructuras afectados. Dicha coordinación tendrá también en cuenta el acceso a las terminales.

10. En los apartados 4 y 9 del presente artículo, las referencias a los administradores de infraestructuras deben entenderse, en su caso, como referencias a los organismos adjudicadores contemplados en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE.

Artículo 15

Candidatos autorizados

No obstante lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE, además de las empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales constituidas por estas, también otros candidatos, tales como los cargadores, los transitarios y los operadores de transporte combinado, podrán solicitar las franjas ferroviarias internacionales preestablecidas especificadas en el artículo 14, apartado 3, y la capacidad de reserva especificada en el artículo 14, apartado 5. Para utilizar esta franja ferroviaria para el transporte de mercancías en el corredor de mercancías, los mencionados candidatos designarán a una empresa ferroviaria para celebrar un acuerdo con el administrador de las infraestructuras de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 91/440/CEE.

Artículo 16

Gestión del tráfico

1. El consejo de administración del corredor de mercancías establecerá procedimientos para coordinar la gestión del tráfico a lo largo del corredor. Los consejos de administración de corredores de mercancías conectados establecerán procedimientos para coordinar el tráfico a lo largo de estos corredores.

▼B

2. Los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías y el grupo consultivo previsto en el artículo 8, apartado 7, establecerán procedimientos para garantizar una coordinación óptima entre la explotación de la infraestructura ferroviaria y la de las terminales.

Artículo 17

Gestión del tráfico en caso de perturbación

1. El consejo de administración adoptará objetivos comunes de puntualidad o directrices de gestión de tráfico en caso de perturbación de la circulación de los trenes en el corredor de mercancías.

2. Cada uno de los administradores de infraestructuras afectados establecerá normas de prioridad para la gestión de los distintos tipos de tráfico existentes en los tramos de los corredores de mercancías que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con los objetivos comunes y las directrices a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. Dichas normas de prioridad se publicarán en la declaración sobre la red contemplada en el artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE.

3. Los principios para la determinación de las normas de prioridad deberán establecer, como mínimo, que, en la medida de lo posible, no se modifique la franja ferroviaria mencionada en el artículo 14, apartados 3 y 4, adjudicada a trenes de mercancías que cumplan sus horarios previstos en el horario de servicio. Los principios para la determinación de las normas de prioridad deben estar concebidos para reducir al mínimo el tiempo total de recuperación de la red en lo que se refiere a las necesidades de todos los tipos de transporte. Para ello, los administradores de infraestructuras podrán coordinar la gestión entre los distintos tipos de tráfico a lo largo de varios corredores de mercancías.

Artículo 18

Información sobre las condiciones de utilización del corredor de mercancías

El consejo de administración redactará, actualizará periódicamente y publicará un documento que contenga:

a) toda la información referente al corredor de mercancías que figure en las declaraciones sobre la red elaboradas por las redes nacionales de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE;

b) la lista y las características de las terminales, en particular la información relativa a las condiciones y formas de acceso a las terminales;

c) la información relativa a los procedimientos mencionados en los artículos 13 a 17 del presente Reglamento, y

d) el plan de implantación.

Artículo 19

Calidad del servicio en el corredor de mercancías

1. El consejo de administración del corredor de mercancías fomentará la compatibilidad entre los sistemas de incentivos a lo largo del corredor de mercancías, de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2001/14/CE.

▼B

2. El consejo de administración supervisará el funcionamiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en el corredor de mercancías y publicará anualmente los resultados de dicha supervisión.

3. El consejo de administración organizará una encuesta sobre la satisfacción de los usuarios del corredor de mercancías y publicará sus resultados una vez al año.

Artículo 20

Organismos reguladores

1. Los organismos reguladores contemplados en el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE cooperarán para supervisar la competencia en el corredor ferroviario de mercancías. En particular, garantizarán el acceso no discriminatorio al corredor y serán los órganos de recurso previstos en el artículo 30, apartado 2, de la mencionada Directiva. Intercambiarán la información necesaria obtenida de los administradores de infraestructuras y de otras partes pertinentes.

2. A fin de promover una competencia libre y justa en los corredores de mercancías, los Estados miembros se esforzarán por establecer un nivel de regulación similar. Los organismos reguladores deberán ser fácilmente accesibles para los operadores económicos y estar en condiciones de tomar sus decisiones con independencia y eficacia.

3. En caso de que un candidato presente ante un organismo regulador una reclamación referente a los servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías, o de que un organismo regulador inicie una investigación por iniciativa propia, dicho organismo consultará a los organismos reguladores de todos los demás Estados miembros a través de los cuales discurra la correspondiente franja ferroviaria internacional para trenes de mercancías y les pedirá toda la información necesaria antes de resolver.

4. Los organismos reguladores consultados en virtud del apartado 3 facilitarán al organismo regulador interesado toda la información que ellos mismos estén habilitados para solicitar con arreglo a su legislación nacional. Esta información podrá utilizarse únicamente a efectos de tramitación de la reclamación o de la investigación a que se hace referencia en el apartado 3.

5. El organismo regulador ante el que se haya presentado la reclamación o que haya iniciado la investigación por iniciativa propia transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente a fin de que este tome medidas en relación con las partes interesadas.

6. Todos los representantes de administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE que participen en el procedimiento garantizarán que se facilite sin demora toda la información necesaria para la tramitación de la reclamación o la investigación mencionadas en el apartado 3 del presente artículo y solicitada por el organismo regulador del Estado miembro en que está situado el representante que participa en el procedimiento. Dicho organismo regulador estará habilitado para trasladar a los organismos reguladores mencionados en el apartado 3 del presente artículo dicha información relativa a la franja ferroviaria internacional de que se trate.

▼B

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 21

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 11 *bis* de la Directiva 91/440/CEE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

Artículo 22

Seguimiento

La comisión ejecutiva mencionada en el artículo 8, apartado 1, presentará a la Comisión cada dos años, a partir de la creación de un corredor de mercancías, los resultados del plan de implantación de dicho corredor. La Comisión analizará estos resultados y notificará su análisis al Comité contemplado en el artículo 21.

Artículo 23

Informe

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y presentará un informe al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo por primera vez el 10 de noviembre de 2015 a más tardar y posteriormente cada tres años.

Artículo 24

Medidas transitorias

El presente Reglamento no se aplicará en la República de Chipre y en Malta mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

Artículo 25

Entrada en vigor

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼**M1**

ANEXO

LISTA DE CORREDORES DE MERCANCÍAS INICIALES

	Estados miembros	Rutas principales ([1])	Establecimiento de corredores de mercancías:
«Rin – Alpino»	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-Basel-Milano- Genova	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Mar del Norte – Mediterráneo»	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/Basel-Marseille (+)	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Escandinavia – Mediterráneo»	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/Oslo (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/ Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Plazo: 10 de noviembre de 2015
«Atlántico»	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/Bilbao/San Sebastián-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Báltico – Adriático»	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/ Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Plazo: 10 de noviembre de 2015
«Mediterráneo»	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Koper-Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Frontera húngaro-ucraniana)	Plazo: 10 de noviembre de 2013
«Oriente/ Mediterráneo Oriental»	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureşt-Constanţta Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontera búlgaro-turca)/Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Plazo: 10 de noviembre de 2013

▼M1

	Estados miembros	Rutas principales (1)	Establecimiento de corredores de mercancías:
«Mar del Norte – Báltico» (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/Amsterdam (+)/ Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontera polaco-bielorrusa)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Plazo:10 de noviembre de 2015
«Rin-Danubio» (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna y Tisou (frontera eslovaco ucraniana)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Plazo: 10 de noviembre de 2020

(1) «/» significa rutas alternativas. En consonancia con las directrices RTE-T, en un futuro los corredores atlántico y mediterráneo deberán verse completados por el Eje Ferroviario de Mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París, que atraviesa el Pirineo Central mediante túnel de baja cota.

(+) Las rutas señaladas con + se incluirán en los corredores respectivos a más tardar 3 años después de la fecha de establecimiento indicada en el presente cuadro. Las estructuras existentes definidas en los artículos 8 y 13, apartado 1, del presente Reglamento se ajustarán a la participación de nuevos Estados miembros y gestores de infraestructuras en los corredores respectivos. Estas inclusiones se basarán en estudios de mercado y tomarán en consideración el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento.

(*) Las rutas señaladas con * se incluirán en los corredores respectivos a más tardar 5 años después de la fecha de establecimiento indicada en el presente cuadro. Las estructuras existentes definidas en los artículos 8 y 13, apartado 1; del presente Reglamento se ajustarán a la participación de nuevos Estados miembros y gestores de infraestructuras en los corredores respectivos. Estas inclusiones se basarán en estudios de mercado y tendrán en cuenta el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento.

(°) Hasta que se realice una línea ferroviaria báltica de ancho de vía nominal de 1435 mm, las especificidades de los distintos sistemas de ancho de vía se tendrán en cuenta en el establecimiento y la explotación de este corredor.

(‡) La creación de este corredor se basará en estudios de mercado y tomará en consideración el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento. El tramo «Čierna y Tisou (frontera eslovaco-ucraniana)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha» se establecerá a más tardar el 10 de noviembre de 2013.