

Documentos Internacionales

# Estrategias Ferroviarias Europeas

# 38

Propuesta de Reglamento sobre  
la red ferroviaria europea para un  
transporte de mercancías competitivo

Proposal for a Regulation concerning a  
European rail network for competitive freight



## **Propuesta de Reglamento sobre la Red Ferroviaria Europea para un Transporte de Mercancías Competitivo**

Nota informativa preparada por la secretaría de EIM relativa a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

COM (2008) 852 final 11.12.2008

## **Proposal for a Regulation concerning a European rail network for competitive freight**

Informative note prepared by EIM's Secretariat in relation to the "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning a European rail network for competitive freight"

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning a European rail network for competitive freight.

COM (2008) 852 final 11.12.2008

---

---

## Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 38 - Enero 2009

### Ficha Catalográfica

Propuesta de Reglamento sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo =

Proposal for a Regulation concerning a European rail network for competitive freight

Madrid; ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2009

36 p. ; 29,7 cm (Estrategias Ferroviarias Europeas; 38)

1. Transporte de Mercancías

2. Política Comunitaria de Transportes

3. Redes de Traneuropeas

### Edita:

ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales

Dirección General de Planificación Estratégica

---

---

## • ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	5	PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RED FERROVIARIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO COM (2008) 852 final	
PRESENTACIÓN .....	5	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	17
NOTA INFORMATIVA PREPARADA POR LA SECRETARÍA DE EIM RELATIVA A LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RED FERROVIARIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO		1. DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS....	17
ANTECEDENTES.....	9	2. MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO POR LA INFRAESTRUCTURA A LOS OPERADORES DE MERCANCÍAS EN UNA RED ESPECÍFICA.....	17
CONTENIDO DEL BORRADOR DE REGLAMENTO .....	9	3. NECESIDAD APARENTE DE NUEVAS INICIATIVAS.....	18
1. OBSERVACIONES GENERALES.....	9	4. PRINCIPIOS GENERALES DE LA PROPUESTA DE REGLAMENTO .....	19
2. SELECCIÓN DE LOS CORREDORES DE MERCANCÍAS.....	9	PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RED FERROVIARIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO	
3. ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LOS CORREDORES .....	10	Capítulo I: ASPECTOS GENERALES.....	21
4. CONTENIDO DEL PLAN DE DESARROLLO.....	10	Capítulo II: DISEÑO Y GOBIERNO DE LA RED FERROVIARIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO.....	24
5. PLANIFICACIÓN COORDINADA DE INVERSIONES .....	11	Capítulo III: INVERSIONES EN EL CORREDOR DE MERCANCÍAS.....	26
6. VENTANILLA ÚNICA Y SOLICITANTES AUTORIZADOS.....	11	Capítulo IV: GESTIÓN DEL CORREDOR DE MERCANCÍAS.....	27
7. ASIGNACIÓN DE SURCOS Y "MERCANCÍA PRIORITARIA" .....	11	Capítulo V: DISPOSICIONES FINALES.....	29
8. GESTIÓN DE TRÁFICO, ACTUACIONES Y CONDICIONES DE ACCESO .....	12	Anexo: CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE CREACIÓN DE CORREDORES DE MERCANCÍAS.....	30
9. ORGANISMOS REGULADORES .....	13	FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA.....	30
SIGUIENTES PASOS.....	13		



## • INTRODUCCIÓN

*El pasado 11 de Diciembre, el Colegio de Comisarios de la Unión Europea adoptó una propuesta de Reglamento para una red ferroviaria prioritaria para mercancías, COM (2008) 852 "Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo", que va a ser discutida en el Grupo de Transportes del Consejo durante la presidencia checa.*

*Los aspectos más importantes de esta propuesta, que ha sido valorada por EIM y CER de forma positiva son:*

- *El Reglamento regula la creación y el funcionamiento y desarrollo de una Red orientada al transporte de mercancías por ferrocarril.*
- *Los Administradores de Infraestructura deberán cumplir el Reglamento que se apruebe sin que los Estados miembros tengan que implantar dicho Reglamento en la legislación nacional.*
- *Los corredores de mercancías unirán "terminales estratégicas" en más de un Estado miembro, incluyendo trayectos alternativos, instalaciones para maniobras y equipamientos de las terminales. La creación de estos corredores debe ser coherente con la Red Transeuropea de Transporte, RTE-T, y, en su caso, podrá recibir apoyo financiero del programa RTE-T.*
- *La implantación de corredores hará necesaria la puesta en marcha de un "Órgano de Gobierno", tipo AEIE, y de un "Plan de implantación", que plantee estrategias y medidas con el fin de crear y desarrollar dicho corredor en un marco temporal determinado.*
- *Cada corredor atravesará, al menos, 3 Estados miembros (o dos si la distancia entre nudos ferroviarios es superior a*

*500 km), que deberán firmar una carta de intenciones. Las inversiones necesarias en cada corredor estarán consensuadas entre los distintos agentes implicados y se publicarán para facilitar la necesaria información a los posibles candidatos a utilizarlos.*

- *Se contempla la potenciación de aspectos que mejoren la capacidad del corredor y faciliten su utilización, a través de ventanillas únicas y establecimiento de surcos preferentes.*

*Se prevé que el Reglamento sea adoptado en 2010, considerando también la revisión del Primer Paquete ferroviario que se cerrara a finales de 2009, lo que dará lugar a las siguientes previsiones en la propuesta de Reglamento:*

- *Un año después de la entrada en vigor del Reglamento, todos los estados con más de dos fronteras terrestres, entre los que se encontraría España, deberán acoger como mínimo una propuesta de corredor.*
- *Tres años después de la entrada en vigor del Reglamento todo Estado miembro deberá acoger como mínimo un corredor de mercancías en cualquier caso, dos si su tráfico de mercancías es superior a 30.000 millones de t-km y tres si fuera superior a 70.000 millones de t-km.*

*El presente número de Estrategias pretende difundir esta propuesta de Reglamento; que, por sus características; parece que va a ser una herramienta básica, tanto para la definición y financiación de la futura red europea de transporte ferroviario de mercancías, como para la potenciación del transporte de mercancías por este modo de transporte. Para ello, se incluye en primer lugar la Nota informativa redactada por la Secretaría de EIM, seguida de la COM (2008) 852 con su propuesta de Reglamento.*

## • PRESENTACIÓN

La Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF edita una serie de documentos bajo el título genérico "Estrategias Ferroviarias Europeas", traducidos al castellano con la colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del entorno de las empresas ferroviarias. En ellos se muestran cuestiones y análisis estratégicos seleccionados por esta Dirección en nuestro entorno europeo, buscando la mayor actualidad en relación con las experiencias de otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y el reforzamiento de su papel en el sistema de transportes.

La versión electrónica de los documentos está disponible a través de la página web de la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF y también en la de Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

([www.docutren.com/documentos\\_internacionales.htm](http://www.docutren.com/documentos_internacionales.htm))

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.



**Nota Informativa preparada  
por la Secretaría de EIM relativa  
a la Propuesta de Reglamento  
del Parlamento Europeo y del  
Consejo sobre la Red Ferroviaria  
Europea para un Transporte de  
Mercancías Competitivo**

---

---





## ANTECEDENTES

Durante los últimos meses, la Comisión ha estado preparando el terreno para su próxima propuesta sobre redes de mercancías:

- Junio 2008: conclusiones del Grupo Estratégico de Expertos sobre redes orientadas hacia el transporte de mercancías, que constituyen la base principal de la propuesta legislativa que aparecerá próximamente.
- Julio 2008: consulta "online" sobre las medidas a tomar para una red ferroviaria con prioridad para las mercancías. Se recibieron 118 respuestas.
- Septiembre 2008: comunicación<sup>1</sup> sobre la Calidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Esto confirmó que la regulación sobre la calidad del transporte de mercancías estaba obsoleta, a la vez que anunciaba otras medidas dirigidas a mejorar la calidad del servicio.
- Octubre 2008: borrador de reglamento para una "Red competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril", divulgada para consulta en varios servicios de la Comisión.

## CONTENIDO DEL BORRADOR DE REGLAMENTO

### 1. Observaciones Generales

- Basándose en sus trabajos previos y en su experiencia con la normativa TAF<sup>2</sup>, la Comisión propone un **Reglamento** sobre una Red competitiva de transporte de mercancías dirigida principalmente a los Administradores de Infraestructuras europeos. Esto significa que los AI deberán cumplir las reglas de la normativa sin que los Estados miembros tengan que implantar dicha normativa en la legislación nacional. Muchas medidas ejecutivas han sido planeadas para ser revisadas a través de un procedimiento de "comitología"<sup>3</sup>.
- El principal objetivo del reglamento propuesto es regular la creación y el funcionamiento de una Red orientada al transporte de mercancías por ferrocarril.
- Los corredores de mercancías están definidos en líneas generales y cubren todas las líneas de ferrocarril entre

1. COM (2008) 536 "Calidad de los servicios del transporte de mercancías por ferrocarril". Nota de la Dirección de Relaciones Internacionales.

2. No hay que olvidar tampoco la experiencia RTE-T y Rail Net Europa. Nota de la Dirección de Relaciones Internacionales.

3. *Comitología* en la Unión Europea se refiere a un sistema de comités que supervisan las actuaciones implantadas por la Comisión Europea. N.T.

"terminales estratégicas" en más de un Estado miembro, incluyendo trayectos alternativos, instalaciones para maniobras y equipamientos de las terminales.

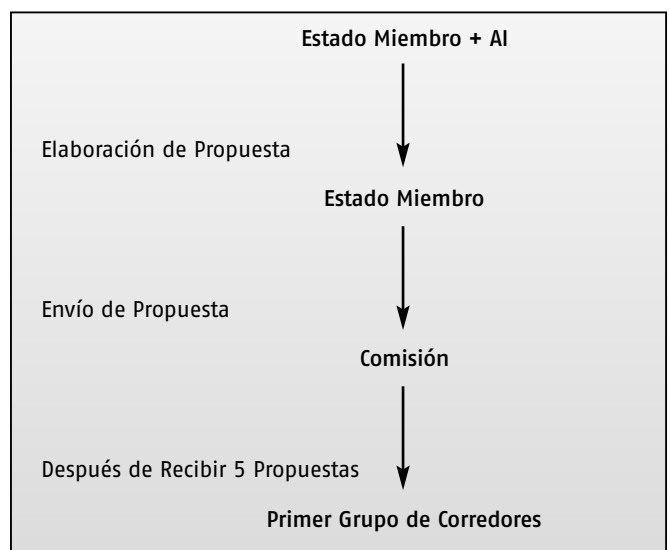
- El artículo 19 tiene como objetivo garantizar la **cooperación entre Administradores de Infraestructura (AI)**, para la correcta implantación del reglamento. Los AI deberán intercambiar información y coordinar sus trabajos y sus "principios" y decisiones.
- Las **Derogaciones** pueden ser concedidas a los Estados Miembros (EM) tras una petición argumentada a la Comisión, que decidirá basándose en criterios geográficos y de transporte.

### 2. Selección de los Corredores de Mercancías

Los corredores de mercancías deberán cumplir los siguientes criterios:

- Formar parte de la red RTE-T (Red Trans-Europea de Transportes).
- Permitir un desarrollo significativo del tráfico de mercancías.
- Estar justificados por un análisis coste/beneficio.
- Estar sujetos a un "plan de desarrollo" que plantee estrategias y medidas con el fin de crear y desarrollar dicho corredor en un marco temporal determinado. Este plan también debe contener un estudio de mercado sobre el tráfico, existente y potencial, a lo largo del corredor.

Los Estados miembros cooperarán con sus AI en las propuestas para crear o modificar corredores de mercancías. A continuación, los EM presentarán estas propuestas a la Comisión



La Comisión evalúa las propuestas nacionales según los siguientes criterios:

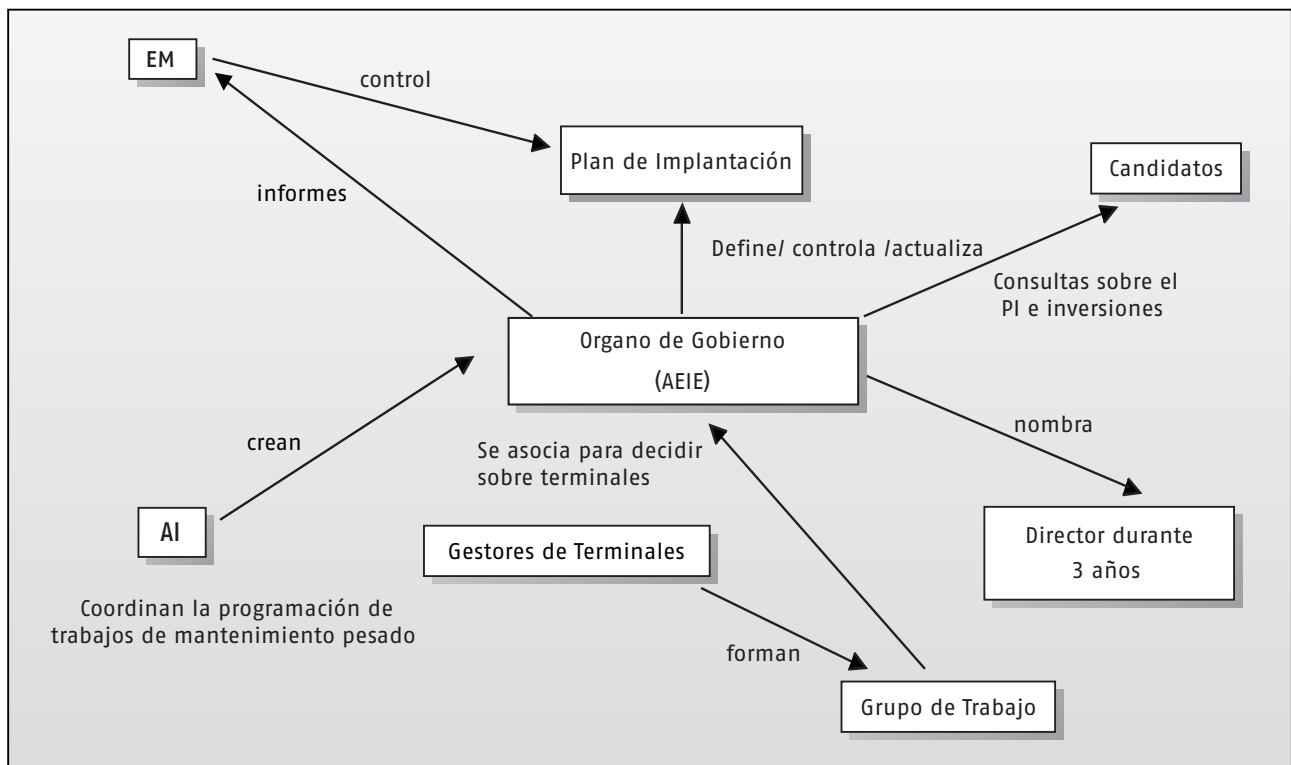
- Existencia de una carta de intenciones elaborada por los Estados miembros implicados.
- El corredor atraviesa, al menos, 3 Estados miembros.
- Viabilidad económica y ABC (Activity Based Costing; Costes Basados en la Actividad).
- Conexiones intermodales adecuadas, en especial con las terminales estratégicas.
- Compatibilidad con:
  - El resto de los corredores propuestos.

– Los corredores europeos ya existentes, como son los del ERTMS o la RNE.

Tres años después de la entrada en vigor del reglamento:

- Cada Estado miembro deberá formar parte de, al menos, un corredor.
- Cada Estado miembro debería formar parte de, al menos, 2 corredores si el volumen anual de mercancías supera los 30.000 millones de toneladas-km.
- Cada Estado miembro debería formar parte de, al menos, 3 corredores si el volumen anual de mercancías supera los 70.000 millones de toneladas-km.

### 3. Órganos de Gobierno de los Corredores



### 4. Contenido del Plan de implantación

1. Estudio de mercado.
  - a. Muestra las tendencias anuales en tráfico de viajeros y de mercancías.
  - b. Se utiliza para actualizar el Plan de desarrollo.
2. Objetivos del órgano de gobierno en el corredor.
  - a. En cuanto a calidad del servicio.
  - b. En cuanto a capacidad.
3. Un programa de mejora de actuaciones que contenga.
  - a. Objetivos comunes.
  - b. Decisiones técnicas.
  - c. Calendario de las intervenciones necesarias en materia de infraestructura.

## 5. Planificación Coordinada de Inversiones

El órgano de gobierno desarrolla:

1. Planes de inversión comunes para, al menos, 10 años
2. Planes de inversión comunes para, al menos, 2 años

Estos planes contienen:

- a. Una estrategia para el despliegue de sistemas interoperables:

- Basados en ABC
- Compatibles con los planes de despliegue nacionales y europeos, especialmente para ERTMS

b. Una estrategia sobre el aumento de capacidad de los trenes que puede estar en función de la longitud autorizada de trenes, ancho de vía y carga por eje

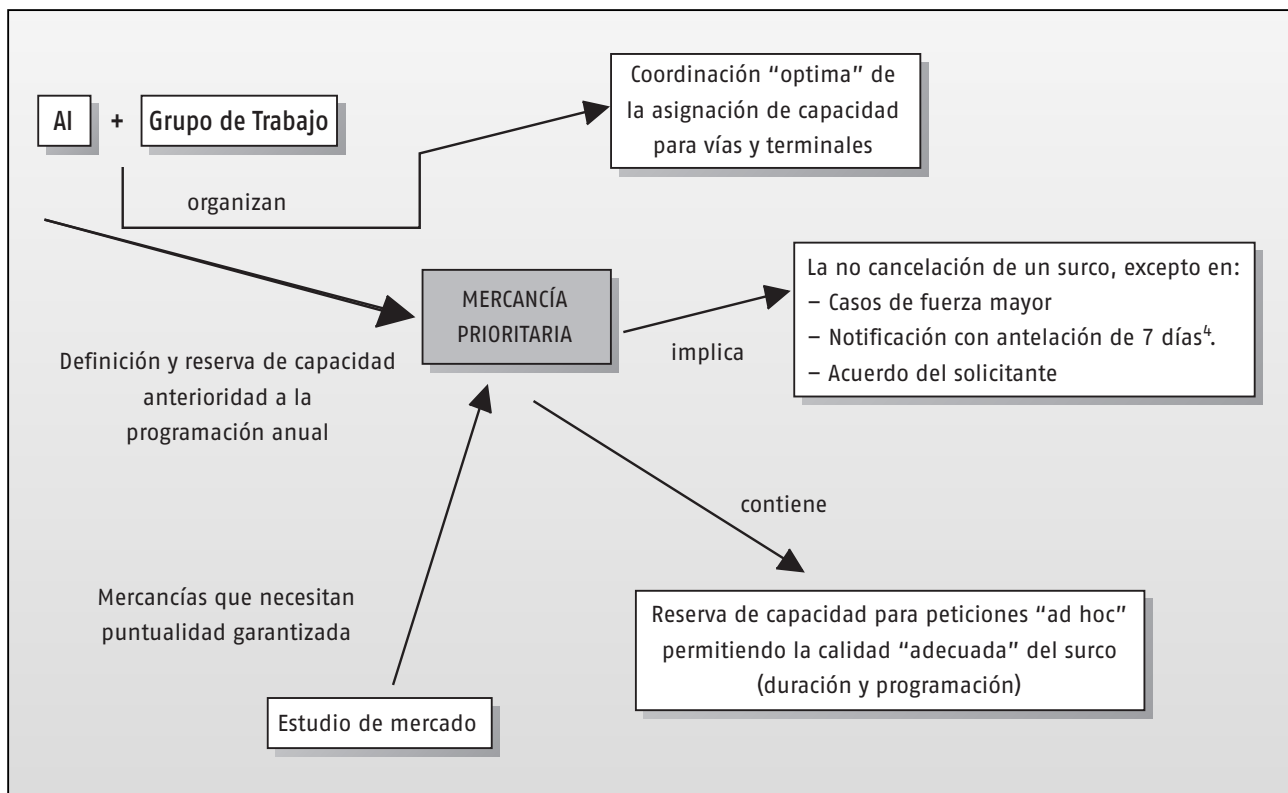
## 6. Ventanilla Única y Solicitantes Autorizados

- El órgano de gobierno crea una ventanilla única que tramita todas las peticiones de surcos para trenes de mercancías que crucen, al menos, una frontera a lo largo del corredor

Los organismos reguladores controlan que las actividades de la ventanilla única no sean discriminatorias.

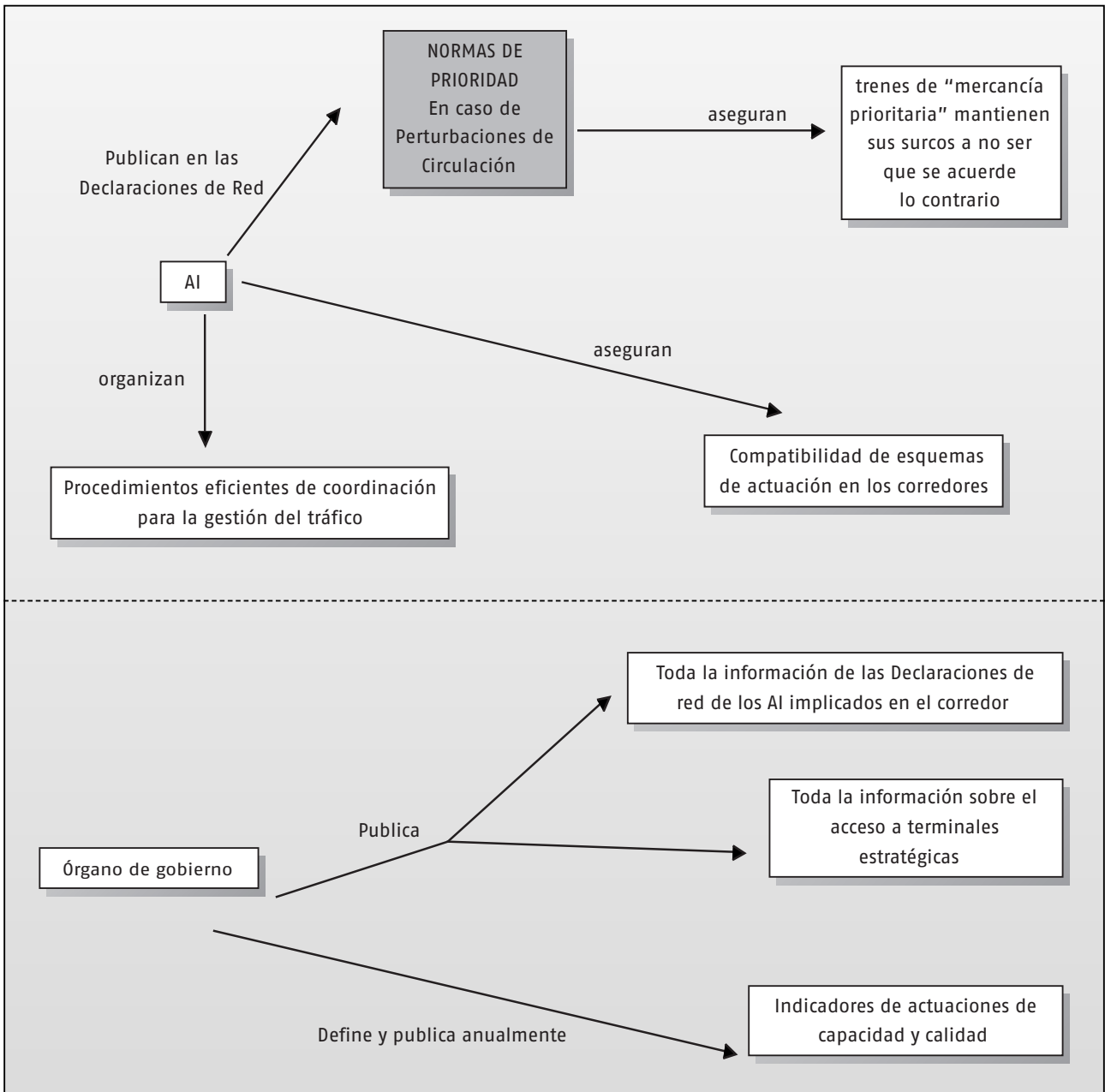
- Otros candidatos distintos de los OF pueden optar a la concesión de surcos en uno o varios tramos del corredor de mercancías.

## 7. Asignación de Surcos y "Mercancía Prioritaria"



4. La COM (2008) 852 señala tres meses (página 19). Nota la Dirección de Relaciones Internacionales.

### 8. Gestión de Tráfico, Actuaciones y Condiciones de Acceso



## 9. Organismos Reguladores

- Los organismos reguladores generalmente cooperan e intercambian información.
- En caso de discrepancias en lo referente a los servicios de mercancías internacionales, los organismos reguladores consultan a sus homólogos antes de tomar decisiones. Estos homólogos proporcionan toda la información a la que tienen derecho según su legislación nacional.
- Los organismos reguladores crean un grupo de trabajo para cada corredor al que pertenecen

### SIGUIENTES PASOS

.....

- Para mediados de noviembre de 2008: fin de la consulta a los diferentes servicios y publicación del reglamento propuesto<sup>5</sup>
- Diciembre 2008: comienzo del proceso de toma de decisiones conjuntas.
- Finales de 2009: propuesta de lanzamiento del Primer Paquete Ferroviario, incluyendo "elementos genéricos" que puedan tener impacto en el tráfico de mercancías:
  - Mejora de las previsiones del régimen de actuación.
  - Cooperación entre organismo reguladores y AI.
  - Contratos plurianuales.
  - Cánones de acceso a vía relacionados con ruidos.
- 2010: Adopción del reglamento y entrada en vigor del mismo 20 días después de su publicación.
- Tras la revisión de las orientaciones RTE-T, la Comisión puede proponer modificar el reglamento.
- 2013: Creación de nuevos corredores y Órganos de Gobierno
- Tres años después de la entrada en vigor del reglamento, cada EM debería formar parte de entre 1 y 3 corredores, en función del volumen de mercancías transportado.
- En años alternos después de la creación de estructuras de corredor: los Estados miembros informarán a la Comisión sobre su cooperación en la estructura.
- Enero 2015: implantación de medidas (excepto grandes inversiones a largo plazo)
- 5 años después de la entrada en vigor del reglamento: la Comisión informará al Parlamento y al Consejo sobre la aplicación del mismo.

5. Ha sido publicado el 11.12.2008 COM (2008) 852 final. Nota de la Dirección de Relaciones Internacionales.

### *Propuesta de Puntos a Analizar de la Secretaría de EIM*

Valoración positiva de:

1. Las iniciativas para:
  - a. La definición de corredores basados en el mercado que vayan más allá de las redes RTE-T.
  - b. Dar más prioridad y garantizar la puntualidad de mercancías importantes.
  - c. Favorecer la cooperación y coordinación internacional en gestión de tráfico e inversiones en corredores determinados.
  - d. Desarrollar una estrategia de terminales.
2. La oportunidad dada a los AI para definir redes de mercancías prioritarias en función de estudios de mercado.
3. La extensión del uso del concepto de solicitante autorizado.
4. La referencia a regímenes de actuación que no están suficientemente implantados en Europa.
5. La posibilidad de favorecer la interoperabilidad yendo más allá de las reglas de homologación mutua existentes .
6. La posibilidad de abordar temas más allá de la propuesta a través de procesos de decisión conjunta.

Posible reserva en cuanto a:

1. Normas de prioridad: la Comisión considera que estas son "normas blandas" pero EIM comprobará si son lo suficientemente blandas y si los regímenes de actuación serán suficientes.
2. Las formas y medios para favorecer la coordinación entre AI. EIM considera que las iniciativas ya están llegando del sector (Comité de Dirección de Infraestructura de Alto Nivel).
3. Las consecuencias de la cancelación de un surco de "mercancía prioritaria" no están claras.

Posible desacuerdo en cuanto a:

1. El enfoque burocrático de la Comisión en la creación de varios grupos de trabajo (Autoridades de Seguridad Nacional, terminales.....)EIM espera que la Comisión revisará este enfoque en su propuesta final.
2. El uso de un reglamento: iniciativas políticas como cartas de intenciones, memorandum de entendimiento... deberían ser suficientes para garantizar la cooperación. Así mismo, el mercado debería presionar a los AI y operadores lo suficiente para mejorar la calidad de los surcos ofrecidos.



---

**Propuesta de Reglamento del  
Parlamento Europeo y del  
Consejo sobre la Red Ferroviaria  
Europea para un Transporte de  
Mercancías Competitivo**

COM (2008) 852 final

---





## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

#### 1.1. La creación de un sistema de transporte sostenible: un importante objetivo de la Comunidad

La necesidad que tiene la Comunidad de respetar sus compromisos de reducción de gases de efecto invernadero y mejorar el comportamiento ambiental de su economía, junto con las limitaciones que pesan cada día más sobre los recursos energéticos, son elementos muy importantes de la política comunitaria de transportes.

Así, la Comunidad desea crear un sistema de transporte al servicio de sus ciudadanos y empresas lo más limpio y eficaz posible. A tal fin, en su evaluación intermedia del Libro Blanco sobre el transporte<sup>1</sup>, la Comisión propuso concentrarse en el desarrollo de la comodalidad, es decir, la utilización óptima de todos los medios de transporte, combinados o no.

Esta evolución se basa principalmente en la realización de un verdadero mercado interior europeo del transporte. El transporte aéreo y por carretera han progresado mucho en esta línea. En cambio, al transporte ferroviario le resta todavía un largo camino por recorrer.

#### 1.2. Los retos del transporte ferroviario

Los servicios ferroviarios de mercancías están abiertos a la competencia desde el 1 de enero de 2007. Los operadores históricos se han reestructurado ya o lo están haciendo actualmente. Además, surgen nuevos actores. La calidad de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras a los operadores sigue siendo inadecuada en numerosos Estados miembros, y debe mejorar. Por otra parte, la demanda de transporte ferroviario podría incrementarse sensiblemente en los próximos años en numerosas regiones de la Unión.

En efecto, el mercado del transporte ferroviario de mercancías, la mitad del cual se compone de servicios internacionales,

1. COM(2006) 314 final de 22.06.2006.

no podrá desarrollarse apropiadamente sin una infraestructura ferroviaria que brinde mejor servicio a los operadores. Para ello es necesario superar algunas dificultades: el hecho de que se preste mucha mayor atención a los trenes de viajeros que a los de mercancías, tanto desde un punto de vista de la distribución de las inversiones como de la gestión de las capacidades y del tráfico, que penaliza fuertemente a las mercancías en la mayoría de los Estados miembros; la excesiva dispersión de que siguen adoleciendo las actuaciones de los administradores nacionales de infraestructuras; o las limitaciones e ineficacia de las conexiones entre la infraestructura ferroviaria y los demás modos de transporte.

Así pues, los administradores de infraestructuras deben intensificar su colaboración. El tráfico mixto de trenes de viajeros y trenes de mercancías debe gestionarse de manera diferente, al menos en los ejes importantes para las mercancías. Por último, la puesta a disposición de los operadores de mercancías de instalaciones intermodales en número suficiente y capaces de prestar un servicio de calidad representa un factor muy importante para el desarrollo del tráfico combinado, un segmento estratégico del mercado moderno del transporte de mercancías por ferrocarril.

Sin ello, el transporte ferroviario de mercancías no podrá desarrollarse bien ni desempeñar plenamente su función en la creación de la comodalidad en Europa.

### 2. MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO POR LA INFRAESTRUCTURA A LOS OPERADORES DE MERCANCÍAS EN UNA RED ESPECÍFICA

#### 2.1. Medidas ya adoptadas

En los últimos años se han tomado numerosas iniciativas, tanto nacionales como comunitarias, para mejorar el servicio que prestan los administradores de infraestructuras: racionalización de las inversiones, utilización de nuevas tecnologías y adopción de normas de gestión de las infraestructuras cada vez más perfeccionadas.

Concretamente a nivel europeo, los sucesivos paquetes ferroviarios han llevado a los Estados miembros a modernizar sus

ferrocarriles e integrar sus sistemas nacionales. Las directivas que componen los tres primeros paquetes ferroviarios, que regulan el acceso a la infraestructura y su tarificación, la gestión de las capacidades y el tráfico, la seguridad ferroviaria y el desarrollo de la interoperabilidad, representan un marco legislativo y político europeo que estimula la modernización del ferrocarril.

Por otra parte, el programa de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), el desarrollo y despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria (ERTMS) y la especificación técnica relativa a las aplicaciones telemáticas utilizadas en el transporte de mercancías (ETI TAF) contribuyen al desarrollo de la interoperabilidad y a una mejor gestión integrada de la infraestructura ferroviaria en Europa. En el marco del despliegue del ERTMS, por ejemplo, se han definido corredores internacionales orientados al transporte de mercancías. Estos últimos, además, han tomado la iniciativa de reunirse en el seno de un organismo denominado RailNetEurope, que proporciona servicios a los operadores de mercancías internacionales y estimula la colaboración entre administradores de infraestructura en materia de gestión de la capacidad.

## 2.2. Problemas que subsisten

Todas estas iniciativas contribuyen a la mejora de la gestión de la infraestructura, y se deben fortalecer y acelerar para que se materialicen los avances necesarios para la integración del ferrocarril y el desarrollo de transporte de mercancías. Esto significa, en primer lugar, que es necesario mejorar o reforzar los siguientes aspectos:

- la colaboración entre los administradores de infraestructuras, a fin de suprimir los efectos de las fronteras sobre el tráfico de mercancías y optimizar sus inversiones y la explotación de sus capacidades a nivel internacional, inicialmente en los ejes más pertinentes;
- el desarrollo y la gestión de terminales intermodales al servicio del transporte ferroviario;
- la calidad y la fiabilidad de las capacidades de infraestructura adjudicadas al transporte de mercancías.

En los corredores ERTMS ya creados, la cooperación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras se centra esencialmente en las inversiones y varía considerablemente en intensidad según los corredores. Por otra parte, la aspiración a un mejor equilibrio en la explotación de la red ferroviaria entre los distintos tipos de tráfico no ha sido objeto de una actuación significativa hasta la fecha, a pesar de que representa un factor primordial para mejorar la calidad de los servicios ferroviarios de mercancías en Europa (véase la Comunicación COM(2008)536, «Calidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril»).

## 3. NECESIDAD APARENTE DE NUEVAS INICIATIVAS

### 3.1. La totalidad de los actores desea una intervención comunitaria

En su Comunicación de 18 de octubre de 2007 titulada «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías», la Comisión se comprometió a presentar en 2008 propuestas para una creación coordinada de corredores ferroviarios internacionales preferentes para el transporte de mercancías. Esta opción se seleccionó en lugar de la creación de corredores dedicados exclusivamente a las mercancías, que se consideró sobredimensionada, demasiado costosa y cuya realización requeriría mucho tiempo. A raíz de ese compromiso, la Comisión emprendió una amplia consulta de todos los actores interesados.

En una primera fase, una quincena de expertos del sector, en colaboración con los servicios de la Comisión, determinaron los problemas precisos que afectan al transporte ferroviario de mercancías en relación con las infraestructuras, y apuntaron líneas de actuación para avanzar en este ámbito. Las conclusiones del grupo, reunidas en un informe en el que también se presentan varias recomendaciones, clasificadas por ámbito de intervención, constituyen la principal base de trabajo de la presente propuesta.

Seguidamente se puso en marcha una consulta pública, que dio ocasión de manifestarse sobre este problema y opinar sobre las propuestas de la Comisión a numerosos actores, Estados miembros, operadores ferroviarios, administradores de infraestructuras, industriales, asociaciones y cargadores.

La principal conclusión de todas esas consultas fue que la creación a corto plazo de corredores ferroviarios internacionales para un transporte de mercancías competitivo contribuiría de manera sustancial a la mejora de la competitividad del ferrocarril.

Por otra parte, el Consejo de Ministros del 7 y 8 de abril de 2008 invitó a la Comisión a «concebir medidas destinadas a lograr un funcionamiento eficaz de los servicios internacionales de trenes de mercancías, mediante el refuerzo de la cooperación entre los administradores de infraestructuras en el ámbito de las operaciones y las inversiones y mediante la determinación de los corredores transfronterizos, incluidas las secciones comodales, por los cuales es preciso garantizar una circulación eficaz de los servicios internacionales de tráfico ferroviario de mercancías, en términos de capacidad y planificación de la inversión y en términos de tramos ferroviarios fiables y suficientes». El Parlamento Europeo, que ha aprobado un informe en el que se aborda este tema, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones, han mostrado también su deseo de que se avance lo más rápidamente posible en este ámbito.

### 3.2. Un Reglamento sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo y otras iniciativas complementarias

Teniendo en cuenta los aspectos comentados, la Comisión examinó tres opciones (abstenerse de nuevas iniciativas; reforzar las actuaciones en curso y, en su caso, tomar nuevas iniciativas políticas; proponer nuevas medidas legislativas) con vistas a la creación de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo e integrada por corredores internacionales, y llevó a cabo un análisis de sus efectos cualitativos y cuantitativos<sup>2</sup>.

Según el análisis de la Comisión, la tercera opción presentaban los efectos más positivos, y ofrecía una serie de garantías tanto a la Comunidad como a los Estados miembros sobre la implicación colectiva en el objetivo perseguido. La principal incertidumbre radica en el plazo de aprobación y entrada en vigor de las nuevas medidas legislativas.

Estas conclusiones, junto con la necesidad de avanzar rápidamente en la integración de las redes nacionales de infraestructuras ferroviarias para que la integración del ferrocarril se aproxime a la de los demás modos de transporte y la necesidad, a tal fin, de armonizar de manera precisa las reglas de gestión de las infraestructuras a lo largo de los corredores de mercancías, indujeron a la Comisión a proponer al Parlamento y al Consejo un reglamento para la creación de una red ferroviaria europea dedicada predominantemente al tráfico de mercancías.

La propuesta regula los procedimientos relacionados con la selección y gobierno de los corredores, así como las características que éstos deben poseer. El futuro reglamento se inscribe en las iniciativas y disposiciones que se han mencionado en páginas anteriores, como el programa RTE-T, los corredores ERTMS y la legislación comunitaria vigente sobre transporte ferroviario.

Para responder a la necesidad de actuar rápidamente y estimular y orientar las iniciativas en curso que persiguen los mismos objetivos, la Comisión propone además acompañar su propuesta de reglamento con otras medidas. La Comisión estimulará la creación de asociaciones entre Estados miembros para la creación de corredores y la planificación común de inversiones. Además, reunirá periódicamente a todos los administradores de infraestructuras ferroviarias de la Unión para favorecer el intercambio de buenas prácticas y discutir temas de interés común.

Por otra parte, la actual revisión de la política de la Red Transeuropea de Transporte ofrece la oportunidad de coordinar

esta iniciativa con la política de la RTE-T, lo que permite prever sinergias importantes, tanto en las medidas para hacer más eficaces la construcción y explotación de las infraestructuras de interés europeo, como en materia de inversiones.

## 4. PRINCIPIOS GENERALES DE LA PROPUESTA DE REGLAMENTO

La propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad, pues contiene disposiciones sobre la gestión transnacional de las infraestructuras ferroviarias que no podrían aplicar por separado los Estados miembros. Asimismo respeta el principio de proporcionalidad. En efecto, la propuesta fija objetivos y procedimientos comunes para los Estados miembros y los administradores de infraestructuras ferroviarias. Por último, completa y se basa en la legislación ferroviaria existente, facilitando su interpretación y contribuyendo así a la simplificación legislativa acordada a nivel comunitario.

La presente propuesta se divide en cinco capítulos, de los cuales tres versan respectivamente sobre el diseño y gobierno de la red ferroviaria europea destinada principalmente al transporte de mercancías, las inversiones en infraestructura, terminales y equipamientos, y la explotación de los corredores de mercancías. El capítulo 1 contiene las disposiciones generales, y el capítulo 5, las finales.

Para cada corredor de mercancías, la iniciativa propuesta se basa en un análisis periódico del mercado y una consulta periódica de los clientes, así como en la definición de un plan de implantación que satisfaga las necesidades del cliente y garantice el cumplimiento de las disposiciones adoptadas. Los administradores de infraestructuras y de terminales se encargarán de la realización, contando con el apoyo e impulso de los Estados miembros comprometidos en la creación de los corredores de mercancías.

### 4.1. Definición y gobierno de la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo

El capítulo 2 empieza fijando las obligaciones de los Estados miembros respecto de la creación de corredores ferroviarios internacionales para un transporte de mercancías competitivo, y establece el procedimiento de selección de dichos corredores. Esas disposiciones deben permitir garantizar, por una parte, la calidad de los corredores propuestos y, por otra, la coherencia entre los mismos. Además se prevé que todos los Estados miembros participen en la creación de la red, salvo si existen particularidades geográficas incompatibles con ese objetivo.

2. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

El método propuesto se estructura del siguiente modo: la legislación obliga a todos los Estados miembros a crear corredores de mercancías en el interior de la RTE-T; los Estados miembros definen conjuntamente los corredores que desean crear, y la elección se valida a nivel comunitario, mediante el procedimiento de comitología, tras un análisis de la pertinencia del corredor y de la coherencia entre todos los corredores de mercancías que se propongan.

En este capítulo figuran también las características esenciales del órgano de gobierno del corredor de mercancías. Para definir las, la Comisión se ha inspirado en la experiencia adquirida, en particular, con los corredores ERTMS y los corredores creados por RailNetEurope, en los aspectos mencionados por el grupo de expertos y en los resultados de la consulta pública. En términos generales, se ha evidenciado que la implantación de una estructura internacional capaz de estimular la coordinación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras a lo largo de un corredor constituye un elemento indispensable para el buen éxito de esta iniciativa.

## 4.2. Inversiones

El capítulo 3 fija las obligaciones del corredor de mercancías en cuanto a coordinación y programación de inversiones, así como en relación con el desarrollo de la interoperabilidad de las distintas redes afectadas y la mejora de la capacidad de los trenes. El desarrollo de la interoperabilidad permitirá ganancias importantes en tiempo de viaje, capacidad y productividad del transporte ferroviario de mercancías. El aumento de la capacidad de los trenes, por ejemplo, incrementando la longitud máxima autorizada para circular en la totalidad del corredor, posibilitará también una mejora de la productividad.

En este capítulo, la Comisión propone la definición de una red de terminales estratégicas en cada corredor. La buena conexión de cada corredor de mercancías con el resto de la red y los demás modos de transporte, tanto los puertos marítimos como las instalaciones tierra adentro, constituye, en efecto, un elemento fundamental para el éxito de la iniciativa. Por consiguiente, cada corredor debe contar con una estrategia eficaz en relación con el desarrollo de terminales, especialmente las de carácter intermodal, y sobre la adecuación de sus capacidades a las necesidades de las mercancías que circulen por ellos.

## 4.3. Explotación de los corredores de mercancías

El capítulo 4 aborda siete aspectos esenciales: el desarrollo de procedimientos interoperables; la mejora de la coordinación de la explotación del tráfico entre, por una parte, los

administradores de infraestructuras y, por otra, entre los administradores de infraestructuras y los gestores de terminales; la mejora del acceso a infraestructuras y terminales; un trato favorable a los trenes de mercancías en la adjudicación de surcos y la gestión del tráfico; el seguimiento de la calidad del servicio en los corredores de mercancías; y la cooperación entre los organismos reguladores.

Una explotación del corredor mejor coordinada debe permitir aumentar el rendimiento del transporte internacional de mercancías en dicho corredor por un coste limitado. Dicha mejora requiere, por ejemplo, poner a disposición de los aspirantes a la concesión de surcos un servicio de ventanilla única para toda solicitud de surco que abarque varias redes. Por otra parte, el análisis de impacto ha demostrado que una buena coordinación de la explotación de las terminales y de la infraestructura principal permitiría mejorar muy notablemente el rendimiento del tráfico. En particular, se reducirían los tiempos de espera de los trenes para acceder a las terminales o incorporarse a la infraestructura principal desde estas últimas.

Asimismo, la calidad de la información sobre las condiciones y formas de acceso al conjunto de servicios necesarios para la buena circulación de un tren de mercancías permitirá un acceso no discriminatorio a la totalidad de los servicios prestados por las infraestructuras del corredor.

Por lo que respecta al equilibrio entre los trenes de mercancías y de viajeros, el objetivo es garantizar a los primeros unos surcos de buena calidad, fiables y, por lo que respecta a los surcos internacionales, compuestos por surcos nacionales coherentes entre sí. En este capítulo se dispone asimismo que ha de darse mejor trato a los trenes de mercancías en el área de la explotación del tráfico. El desafío es proporcionar garantías en relación con la fiabilidad y calidad del servicio que prestarán los administradores de infraestructuras al transporte de mercancías. Dichas garantías, de las cuales no suele gozar el transporte de mercancías, deberían tener un efecto modesto sobre el rendimiento del tráfico de viajeros. Por otra parte, las garantías no deben constituir una limitación excesiva que llegue a dificultar la gestión óptima de las infraestructuras.

La totalidad de las medidas descritas debe ejercer un efecto positivo sobre el rendimiento del transporte ferroviario de mercancías, efecto que ha de ser medido y analizado periódicamente. Por dicho motivo, el capítulo 4 establece la obligación para cada corredor de definir indicadores de rendimiento actualizados periódicamente.

**Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO  
SOBRE LA 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 constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>3</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>4</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>5</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>6</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el marco de la Estrategia de crecimiento y empleo de Lisboa y de la Estrategia de desarrollo sostenible de la Comunidad, la creación de un mercado ferroviario interior, particularmente para el transporte de mercancías, constituye un elemento esencial del avance hacia una movilidad sostenible.
- (2) 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, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad<sup>7</sup>, representó una etapa importante en la realización del mercado ferroviario interior.
- (3) Para poder ser competitivos frente a otros modos de transporte, los servicios internacionales y nacionales de transporte de mercancías por ferrocarril, que están abiertos a la competencia desde el 1 de enero de 2007, precisan una infraestructura ferroviaria de buena calidad, es decir, que permita la prestación de servicios de transporte de mercancías en buenas condiciones en cuanto a velocidad comercial y horarios útiles y fiables, de modo que el servicio prestado corresponda efectivamente a los compromisos contractuales asumidos por los operadores ferroviarios.

- (4) El Consejo de Ministros, reunido el 7 y 8 de abril de 2008, concluyó que es necesario fomentar la utilización eficaz de las infraestructuras y, en su caso, mejorar las capacidades de infraestructura ferroviaria con la adopción de medidas a nivel europeo y nacional y, en particular, de textos legislativos.
- (5) En ese contexto, la creación de una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, en la cual los trenes de mercancías puedan circular en buenas condiciones y pasar fácilmente de una red nacional a otra, permitiría mejorar las condiciones de uso de la infraestructura.
- (6) Para crear una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, las iniciativas emprendidas ya en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias muestran que el método más idóneo es la creación de corredores internacionales que respondan a necesidades específicas de uno o varios segmentos del mercado de mercancías claramente determinados.
- (7) La implantación de la red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo ha de ser coherente con la Red Transeuropea de Transporte («RTE-T»). Con ese fin, es necesario un desarrollo coordinado de ambas redes y, concretamente, integrar los corredores internacionales ferroviarios de mercancías en la RTE-T existente. Por otra parte, conviene establecer una reglamentación comunitaria uniforme con respecto a esos corredores. En su caso, la creación de los corredores de mercancías podría recibir el apoyo financiero del programa RTE-T<sup>8</sup>.
- (8) Dentro de un corredor de mercancías, conviene garantizar una buena coordinación entre los Estados miembros y administradores de infraestructuras interesados, dar suficiente preferencia al tráfico de mercancías, ofrecer 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.
- (9) La creación de un corredor de mercancías debe examinarse y aprobarse a nivel comunitario según criterios y procedimientos transparentes, claramente definidos, y que dejen a los Estados miembros y administradores de infraestructuras un margen de decisión y gestión suficiente para tomar medidas adaptadas a sus necesidades específicas.

3. COM(2006) 314 final de 22.06.2006.

4. DO C de , p..

5. DO C de , p..

6. Dictamen del Parlamento Europeo de..., y Posición Común del Consejo de...

7. DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

8. DO L 228 de 23.9.1995, p. 1 modificado por el Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 197 de 29.7.1999, p.1) y por el Reglamento (CE) n° 807/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 43 p.46 de 30.4.2004). responden a las necesidades o expectativas de la totalidad de sus usuarios, estos últimos deben ser consultados periódicamente según procedimientos definidos con claridad.

- (10) Para estimular la coordinación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras, cada corredor de mercancías debe contar con un órgano de gobierno, integrado por los distintos administradores de infraestructuras interesados en dicho corredor.
- (11) Para responder a las necesidades del mercado, los pormenores de la creación del corredor de mercancías deben figurar en un plan de implantación que comprenda la indicación y el calendario de aplicación de las actuaciones útiles para la mejora del rendimiento del transporte ferroviario de mercancías. Por otro lado, para garantizar que las actuaciones previstas o aplicadas para la creación de un corredor de mercancías responden a las necesidades o expectativas de la totalidad de sus usuarios, estos últimos deben ser consultados periódicamente según procedimientos definidos con claridad..
- (12) 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 y planificarlas según una lógica que responda a las necesidades del corredor. El correspondiente programa 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.
- (13) Por las mismas razones, el mantenimiento pesado, que muy a menudo ejerce un efecto importante sobre las capacidades de infraestructura ferroviaria, debe coordinarse en el corredor de mercancías y ser objeto de una publicación actualizada.
- (14) También es necesaria la implantación de infraestructuras y sistemas destinados al desarrollo de los servicios intermodales de transporte de mercancías, a fin de favorecer el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en la Comunidad.
- (15) Los Estados miembros interesados y las autoridades nacionales de seguridad competentes en el corredor de mercancías pueden suscribir acuerdos de reconocimiento mutuo tanto de vehículos como de maquinistas. Las autoridades de seguridad de los Estados miembros interesados en el corredor de mercancías deben cooperar para garantizar la aplicación de dichos acuerdos.
- (16) Para facilitar las peticiones de capacidad de infraestructura para los servicios ferroviarios internacionales de mercancías, procede crear una ventanilla única para cada corredor. Para ello conviene basarse en las iniciativas existentes, en particular, las emprendidas por Rail-NetEurope, organismo que constituye un instrumento de coordinación de los administradores de infraestructuras y presta servicio a los operadores internacionales de mercancías.
- (17) Teniendo en cuenta los distintos calendarios de programación de horarios para los diferentes tipos de tráfico, conviene velar por que las solicitudes de capacidad de infraestructura para el tráfico de mercancías no se vean indebidamente limitadas por las referidas al transporte de viajeros, teniendo en cuenta, en particular, sus respectivos valores socioeconómicos. Las tarifas por la utilización de las infraestructuras deben variar en función de la calidad y la fiabilidad del surco adjudicado.
- (18) Los trenes que transporten mercancías muy sensibles al plazo de entrega y la puntualidad deben poder beneficiarse de una preferencia suficiente en caso de perturbaciones del tráfico.
- (19) Para garantizar el desarrollo de la competencia entre proveedores de servicios en el corredor de transporte de mercancías, parece conveniente autorizar que otros candidatos, además de las empresas ferroviarias o sus agrupaciones, puedan solicitar capacidad de infraestructura.
- (20) Para optimizar la gestión del corredor de mercancías y mejorar la fluidez y el rendimiento de los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril, se ha de velar por una buena coordinación entre los organismos reguladores del tráfico ferroviario repartidos por las distintas redes que integran el corredor. Para garantizar un mejor uso de las infraestructuras ferroviarias, es necesario coordinar la gestión de dichas infraestructuras y de las terminales estratégicas situadas a lo largo del corredor de mercancías.
- (21) Para facilitar el acceso a la información relativa a la utilización del conjunto de las principales infraestructuras del corredor de mercancías y garantizar un acceso no discriminatorio a estas últimas, parece deseable poner a disposición de todos los proveedores de servicios ferroviarios internacionales de mercancías un documento de referencia que reúna la totalidad de dicha información.
- (22) Para poder medir de manera objetiva las ventajas de las actuaciones orientadas a la creación del corredor de mercancías y garantizar un seguimiento eficaz de las mismas, procede establecer y publicar periódicamente indicadores de rendimiento del servicio en dicho corredor.
- (23) Con el fin de mejorar la difusión de buenas prácticas y garantizar un seguimiento eficaz de la gestión de la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías

competitivo, conviene reforzar la cooperación entre todos los administradores de infraestructuras de la Comunidad con el apoyo de la Comisión.

- (24) 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, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, con arreglo al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (25) Se deben introducir reglas equitativas en materia de coordinación de inversiones y gestión de la capacidad y del tráfico, basadas en la colaboración entre administradores de infraestructuras, que deben ofrecer un servicio de calidad a los operadores de mercancías en los corredores ferroviarios internacionales.
- (26) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a 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.
- (27) Conviene, en particular, facultar a la Comisión para que establezca las condiciones y los criterios necesarios para la aplicación del presente Reglamento. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, o a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GENERALES

#### Artículo 1

##### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las normas para la creación y organización de la red de ferrocarril europea para un transporte ferroviario de mercancías competitivo, compuesta de corredores ferroviarios internacionales (en lo sucesivo, «corredores de mercancías»), Asimismo establece las normas de selección y organización de los corredores de mercancías, y los principios armonizados que hacen referencia a la planificación de las inversiones y la gestión de las capacidades y del tráfico.
2. El presente Reglamento se aplica a la gestión y utilización de infraestructuras ferroviarias destinadas a servicios ferroviarios nacionales e internacionales, con excepción de:
  - a) las redes locales y regionales aisladas destinadas a servicios de transporte de viajeros por una infraestructura ferroviaria;
  - b) las redes destinadas exclusivamente a la explotación de servicios de transporte de viajeros urbanos o suburbanos;
  - c) las redes regionales utilizadas para servicios regionales de transporte de mercancías por una única empresa ferroviaria a la que no se aplique la Directiva 91/440/CEE<sup>9</sup>, aunque sólo hasta que otro candidato solicite capacidad en las mismas;
  - d) las redes de titularidad privada utilizadas sólo por su propietario para el transporte de sus propias mercancías.

#### Artículo 2

##### Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones contenidas en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE.
2. Además de las definiciones referidas en el apartado 1, se entenderá por:
  - a) «corredor de mercancías», la totalidad de las líneas ferroviarias dispuestas en el territorio de los Estados miembros y, en su caso, de terceros países europeos,

9. DO L 237 de 24.08.1991, p. 25.



que enlacen una o varias terminales estratégicas con una o varias terminales estratégicas diferentes, y comprendan un eje principal, rutas alternativas y vías que los unan, así como las infraestructuras ferroviarias y sus equipos instalados en las terminales de mercancías y las estaciones de clasificación y formación, y las líneas de enlace a estas últimas;

- b) «plan de implantación», el documento que contiene la estrategia, actuaciones y medios que las partes interesadas prevén para realizar, durante un período determinado, las actividades necesarias y suficientes para la creación del corredor de mercancías;
- c) «mantenimiento pesado», toda intervención o reparación de la infraestructura ferroviaria y sus equipos que sea necesaria para la circulación de los trenes a lo largo del corredor de mercancías y que requiera una reserva de capacidad de infraestructura conforme al artículo 28 de la Directiva 2001/14/CE;

d) «terminal», una instalación situada a lo largo del corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga y descarga de los trenes de mercancías, así como para la integración de los servicios ferroviarios de mercancías con los servicios de carretera, marítimos, fluviales y aéreos, o bien para la formación o modificación de la composición de trenes de mercancías;

- e) «terminal estratégica», una terminal de un corredor de mercancías, abierta a todos los candidatos y que desempeña un papel importante en el transporte ferroviario de mercancías a lo largo de dicho corredor;
- f) «ventanilla única», una instancia común creada por los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías que permite a los candidatos solicitar, en un solo lugar y con un solo trámite, un surco correspondiente a un trayecto que atraviese al menos una frontera.

## CAPÍTULO II

### DISEÑO Y GOBIERNO DE LA RED FERROVIARIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO

#### Artículo 3

#### Selección de los corredores de mercancías

1. Los corredores de mercancías tendrán por objeto posibilitar la explotación de servicios ferroviarios internacionales y nacionales de mercancías que abarquen el territorio de al menos dos Estados miembros, y presentarán las siguientes características:
  - a) formarán parte de la RTE-T;
  - b) permitirán un desarrollo significativo del tráfico ferroviario de mercancías;
  - c) se justificarán sobre la base de un análisis socioeconómico que examine los efectos sobre los elementos del sistema de transporte o la adjudicación de capacidades de infraestructura del corredor que afecten significativamente al tráfico de mercancías y de viajeros, así como los efectos principales en términos de costes externos;
  - d) se apoyarán en un plan de implantación.
2. La creación o modificación del corredor de mercancías será propuesta por los Estados miembros interesados que, a tal

efecto, comunicarán a la Comisión una propuesta elaborada junto con los administradores de infraestructuras afectados, teniendo en cuenta los criterios que figuran en el anexo.

3. Los corredores de mercancías se crearán del siguiente modo:
  - a) en el plazo máximo de un año tras la entrada en vigor del presente Reglamento, el territorio de todo Estado miembro que tenga al menos dos fronteras terrestres con otros Estados miembros deberá acoger, como mínimo, una propuesta de corredor de mercancías;
  - b) en el plazo máximo de tres años tras la entrada en vigor del presente Reglamento, el territorio de todo Estado miembro deberá acoger, al menos:
    - i) un corredor de mercancías,
    - ii) dos corredores de mercancías si el transporte de mercancías por ferrocarril es igual o superior a 30 000 millones de toneladas-kilómetro en el Estado miembro interesado,
    - iii) tres corredores de mercancías si el transporte de mercancías por ferrocarril es igual o superior a 70 000 millones de toneladas-kilómetro en el Estado miembro interesado.
4. La Comisión estudiará las propuestas de creación de corredores de mercancías contempladas en el apartado 2 y, de conformidad con el procedimiento de reglamentación del

artículo 18, apartado 3, adoptará una decisión sobre un primer conjunto de corredores en el plazo máximo de un año tras la entrada en vigor del presente Reglamento. En el marco de dicho estudio, se utilizarán los criterios que figuran en el anexo.

5. El corredor de mercancías podrá integrar elementos pertenecientes a redes ferroviarias de terceros países europeos. Dichos elementos deberán ser compatibles con la política de la RTE-T, si procede.
6. La totalidad de los corredores de mercancías a que se hace referencia en el apartado 4 se modificarán y completarán progresivamente sobre la base de propuestas de creación o modificación, y tras la oportuna Decisión de la Comisión adoptada de conformidad con el procedimiento de reglamentación del artículo 18, apartado 3. Las propuestas de los Estados miembros se estudiarán según los criterios que figuran en anexo.
7. Si surgen dificultades 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 interesados, consultará al Comité previsto en el artículo 18. El dictamen del Comité se notificará a los Estados miembros interesados, que lo tendrán en cuenta para buscar una solución.
9. Las medidas para adaptar el anexo, que revisten alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 18, apartado 4.

#### **Artículo 4**

##### **Gobierno de los corredores de mercancías**

1. Los Estados miembros interesados en un corredor de mercancías cooperarán entre sí para garantizar su desarrollo conforme al correspondiente plan de implantación. Asimismo definirán los objetivos generales del corredor de mercancías y se cerciorarán de que el plan de implantación se orienta a dichos objetivos.
2. Por cada corredor de mercancías, los administradores de infraestructuras interesados, según aparecen definidos en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE, crearán un órgano de gobierno encargado de la definición, la dirección de la realización y la actualización del plan de implantación del corredor de mercancías. El órgano de gobierno infor-

mará periódicamente de su actividad a los Estados miembros interesados y, en su caso, a los coordinadores europeos de los proyectos prioritarios de la RTE-T a que se refiere el artículo 17 bis de la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>10</sup> integrados por el corredor de mercancías.

3. El órgano de gobierno será una entidad jurídica independiente, que podrá estar constituida en forma de agrupación europea de interés económico, en el sentido del Reglamento (CEE) nº 2137/85<sup>11</sup>, y gozar de dicha condición.
4. Los miembros del órgano de gobierno designarán a su director, cuyo mandato tendrá una duración mínima de tres años.
5. Se creará un grupo de trabajo compuesto por los gestores y propietarios de las terminales estratégicas del corredor de mercancías mencionadas en el artículo 9. Ese grupo de trabajo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del órgano de gobierno que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales estratégicas. El órgano de gobierno no podrá adoptar decisiones contrarias a dicho dictamen.

#### **Artículo 5**

##### **Medidas de implantación del corredor de mercancías**

1. El plan de implantación, aprobado por el órgano de gobierno, comprenderá los siguientes elementos:
  - a) una descripción de las características del corredor de mercancías, así como el programa de ejecución de las medidas necesarias para su creación;
  - b) los elementos esenciales del estudio de mercado a que se refiere el apartado 3;
  - c) los objetivos del órgano de gobierno en cuanto al rendimiento del corredor de mercancías, expresado en calidad de servicio y capacidad conforme a lo dispuesto en el artículo 16;
  - d) el programa de creación y mejora del rendimiento del corredor de mercancías a que se refiere el apartado 3 del presente artículo.
2. El plan de implantación se adaptará periódicamente, en función de cómo evolucione la aplicación de sus medidas, el mercado del transporte de mercancías en el corredor, y los rendimientos medidos, conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 2.

10. DO L 228 de 9.9.1996.

11. DO L 199 de 31.7.1985 p. 1.

3. Se realizará un estudio de mercado, que versará sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías y sobre los elementos del sistema de transporte conectados a dicho corredor. El estudio analizará también la evolución de los distintos tipos de tráfico, incluidos el transporte, de mercancías y de viajeros, e incluirá los principales elementos del análisis socioeconómico previsto en el artículo 3, letra c). El estudio se actualizará al menos una vez al año, y sus resultados se utilizarán para adaptar el plan de implantación del corredor de mercancías.
4. Se establecerá un programa de creación y mejora del rendimiento del corredor de mercancías. Dicho programa comprenderá los objetivos comunes, opciones técnicas y calendarios de las intervenciones necesarias en infraestructura ferroviaria y equipamientos para la implantación de la totalidad de las medidas contempladas en los artículos 7 a 16.

### CAPÍTULO III

## INVERSIONES EN EL CORREDOR DE MERCANCÍAS

### Artículo 7

#### Planificación de las inversiones

1. El órgano de gobierno elaborará y aprobará:
  - a) un plan común de inversiones en infraestructura del corredor de mercancías a largo plazo, es decir, con un horizonte mínimo de 10 años;
  - b) en su caso, un plan común de inversiones a medio plazo (como mínimo, 2 años) en el corredor de mercancías.

Los planes de inversión establecerán la lista de proyectos destinados a la ampliación, renovación o rehabilitación de las infraestructuras ferroviarias y sus equipamientos existentes en el corredor, así como las correspondientes necesidades de financiación.
2. Los planes de inversión previstos en el apartado 1 comprenderán una estrategia de despliegue de sistemas interoperables a lo largo del corredor de mercancías que cumpla los requisitos esenciales y las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables a las redes ferroviarias definidas de conformidad con la Directiva 2008/57/CE<sup>12</sup>. Esa estrategia se apoyará en un análisis de los costes-beneficios del despliegue de dichos sistemas, y será coherente con los planes nacionales y europeos de despliegue de sistemas interoperables, en especial, con el sistema europeo de señalización ferroviaria (ERTMS).

### Artículo 6

#### Consulta de los candidatos

1. Para que se produzca una participación satisfactoria de candidatos, definidos en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE, que puedan utilizar el corredor de mercancías, el órgano de gobierno dispondrá mecanismos de consulta.
2. Los candidatos al uso del corredor de mercancías serán consultados por el órgano de gobierno antes de que se apruebe el plan de implantación, y cada vez que éste se actualice. En caso de desacuerdo entre el órgano de gobierno y los candidatos, estos últimos podrán dirigirse la Comisión, la cual consultará al Comité del artículo 18, apartado 1 a este respecto, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 18, apartado 2.

3. Los planes de inversión mencionarán, en su caso, la contribución comunitaria prevista en virtud del programa RTE-T y justificarán su coherencia estratégica con dicho programa.
4. Los planes de inversión previstos en el apartado 1 comprenderán asimismo una estrategia encaminada a incrementar la capacidad de los trenes de mercancías que puedan circular por el corredor. Tal estrategia podrá basarse en un aumento de la longitud, del gálibo o de la carga por eje autorizados para los trenes que circulen en el corredor de mercancías.
5. Los planes de inversión previstos en el apartado 1 se publicarán en el documento mencionado en el artículo 15 y serán actualizados periódicamente. Dichos planes formarán parte del plan de implantación del corredor de mercancías.

### Artículo 8

#### Mantenimiento pesado

Al menos una vez al año, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías coordinarán la programación de sus labores de mantenimiento pesado de infraestructuras y equipamientos.

<sup>12</sup>. DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

## **Artículo 9**

### **Terminales estratégicas**

1. De acuerdo con el grupo de trabajo mencionado en el artículo 4, apartado 5, el órgano de gobierno aprobará una estrategia de desarrollo de las terminales estratégicas

para que éstas puedan satisfacer las necesidades del transporte de mercancías que circulen por el corredor ferroviario.

2. El órgano de gobierno tomará las medidas adecuadas para la realización de esta estrategia y la revisará periódicamente.

## **CAPÍTULO IV**

### **GESTIÓN DEL CORREDOR DE MERCANCÍAS**

#### **Artículo 10**

##### **Ventanilla única para las solicitudes de surcos internacionales**

1. El órgano de gobierno creará una ventanilla única en la que se tramitarán las solicitudes de surcos para los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera a lo largo del corredor de mercancías.
2. Toda solicitud de surco para un tren de mercancías que cruce al menos una frontera o circule por varias redes a lo largo del corredor de mercancías deberá presentarse ante la ventanilla única mencionada en el apartado 1.
3. Los organismos reguladores interesados, a los que hace referencia el artículo 17 del presente Reglamento, velarán por que las actividades de la ventanilla única se ejerzan en condiciones transparentes y no discriminatorias.

#### **Artículo 11**

##### **Transporte de mercancías preferente**

1. El órgano de gobierno definirá clases de tipo de tráfico de mercancías, válidas en la totalidad del corredor de mercancías. Al menos una de dichas clases (en lo sucesivo denominada «transporte de mercancías preferente») comprenderá las mercancías cuyo plazo de entrega sea crítico, motivo por el cual el transporte de las mismas debe beneficiarse de una duración adecuada y una garantía de puntualidad.
2. Los criterios para la definición de las clases de transporte de mercancías se aprobarán, en su caso, de conformidad con el procedimiento de reglamentación del artículo 18, apartado 3.

#### **Artículo 12**

##### **Adjudicación de surcos a los trenes de mercancías**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 20, apartado 2, de la Directiva 2001/14/CE, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías reservarán la capacidad necesaria al tráfico de mercancías preferente para el siguiente ejercicio, antes de la definición anual del horario de servicio mencionada en el artículo 18 de la Directiva 2001/14/CE, sobre la base del tráfico de mercancías observado y el estudio de mercado citado en el artículo 5, apartado 1.
2. Los administradores de infraestructuras mantendrán una reserva de capacidad en el horario de servicio definitivo para poder atender rápidamente y de manera adecuada a las solicitudes de capacidad concretas previstas en el artículo 23 de la Directiva 2001/14/CE. Esa capacidad deberá ser suficiente para que las solicitudes de surco puedan atenderse garantizando un nivel adecuado de calidad, tanto por lo que respecta al tiempo de viaje por el surco como a la idoneidad del horario para el transporte de mercancías.
3. Los surcos adjudicados a operaciones de transporte de mercancías podrán variar en calidad en lo que respecta al tiempo de viaje. Los cánones por uso de la infraestructura relativa a esos surcos podrán diferir en función del nivel de calidad propuesto, conforme a los artículos 7 y 8 de la Directiva 2001/14/CE.
4. Salvo en casos de fuerza mayor, un surco adjudicado a una operación de transporte de mercancías preferente no podrá anularse en los tres meses anteriores al horario previsto del servicio, a menos que el candidato manifieste su conformidad con dicha anulación.
5. Los administradores de infraestructuras responsables del corredor de mercancías y el grupo de trabajo contemplado en el artículo 4, apartado 5, aplicarán los procedimientos oportunos para garantizar una coordinación óptima de la adjudicación de capacidades de la infraestructura ferroviaria y de las terminales estratégicas reguladas por el artículo 9.

## Artículo 13

### Candidatos autorizados

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE, también otros candidatos, además de las empresas ferroviarias y agrupaciones internacionales constituidas por éstas, podrán solicitar surcos para el transporte de mercancías cuando la solicitud haga referencia a uno o varios tramos de un corredor de mercancías.

## Artículo 14

### Gestión del tráfico

1. En el documento de referencia de la red previsto en el artículo 3 y en el anexo I de la Directiva 2001/14/CE, los administradores de infraestructuras del corredor de mercancías establecerán y publicarán las normas de preferencia entre los distintos tipos de tráfico en caso de perturbación de la circulación en el corredor de mercancías.
2. Las normas de preferencia previstas en el apartado 1 del presente artículo deberán establecer, como mínimo, que el surco adjudicado a un tren de mercancías preferente que cumpla las disposiciones iniciales de dicho surco no podrá modificarse ni readjudicarse a otro tren, salvo si el titular inicial del surco manifiesta su conformidad con dicha modificación o readjudicación.
3. Los administradores de la infraestructura del corredor de mercancías aplicarán procedimientos de coordinación de la gestión del tráfico a lo largo del corredor.
4. Los administradores de infraestructuras responsables del corredor de mercancías y el grupo de trabajo previsto en el artículo 4, apartado 5, aplicarán los procedimientos oportunos para garantizar una óptima coordinación entre la explotación de la infraestructura ferroviaria y la de las terminales estratégicas reguladas en el artículo 9.

## Artículo 15

### Información sobre las condiciones de utilización del corredor de mercancías

El órgano de gobierno redactará y publicará un documento que contendrá:

- a) toda la información recogida en las declaraciones sobre las redes nacionales que participen en el corredor de mercancías, establecidas de conformidad con el procedimiento del artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE;

- b) la lista y características de las terminales estratégicas, así como toda la información relativa a las condiciones y formas de acceso a dichas terminales.

## Artículo 16

### Calidad del servicio en el corredor de mercancías

1. Los administradores de la infraestructura del corredor de mercancías garantizarán la coherencia mutua entre los sistemas de mejora del funcionamiento de la red, tal como se definen en el artículo 11 de la Directiva 2001/14/CE, vigentes en el corredor.
2. Para medir la calidad del servicio y la capacidad de los servicios internacionales y nacionales de transporte ferroviario por el corredor de mercancías, el órgano de gobierno definirá indicadores de rendimiento del corredor de mercancías y los publicará al menos una vez al año.

Las normas de aplicación relativas a dichos indicadores se adoptarán, en su caso, de conformidad con el procedimiento de reglamentación del artículo 18, apartado 3.

## Artículo 17

### Organismos reguladores

1. Los organismos reguladores contemplados en el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE que sean competentes en el corredor de mercancías colaborarán para supervisar las actividades internacionales de los administradores de infraestructuras y los candidatos en dicho corredor. Asimismo se consultarán y compartirán la información de que dispongan: en caso necesario, esos organismos solicitarán la información necesaria a los administradores de infraestructuras del Estado miembro en el cual sean competentes.
1. En caso de denuncia presentada por un candidato en relación con un servicio internacional de transporte ferroviario de mercancías, o bien si se produce una investigación de oficio, el organismo regulador interesado consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros por cuyo territorio discurra el corredor de mercancías, solicitándoles la información necesaria antes de tomar una decisión. Los demás organismos reguladores facilitarán toda la información que ellos mismos estén habilitados para solicitar con arreglo a su legislación nacional. El organismo regulador ante el que se haya presentado la denuncia o que haya iniciado la investigación de oficio transmitirá, si procede, el expediente al organismo regulador competente a fin de que se tomen las medidas adecuadas en relación con las partes interesadas.

## CAPÍTULO V

### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 18

##### Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
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.
4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 19

##### Colaboración

Los administradores de infraestructuras colaborarán para la aplicación del presente Reglamento y se comunicarán unos a otros sus buenas prácticas con el fin de coordinarlas en el conjunto de la Comunidad. La Comisión asistirá a los administradores de infraestructuras en esa labor, para lo que creará un grupo de trabajo que los reúna, del cual ejercerá la presidencia.

#### Artículo 20

##### Exenciones

En determinados casos, un Estado miembro podrá eximirse del cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento. Para ello notificará a la Comisión la oportuna solicitud motivada. La Comisión adoptará la correspondiente decisión con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 18, apartado 2, teniendo en cuenta la situación geográfica, así como el desarrollo de los servicios ferroviarios de transporte de mercancías en el Estado miembro solicitante.

#### Artículo 21

##### Seguimiento

Los Estados miembros interesados transmitirán a la Comisión, una vez cada dos años a partir de la creación del corredor de mercancías, un informe con los resultados de su cooperación de conformidad con el artículo 4, apartado 1. La Comisión analizará dicho informe e informará al Comité del artículo 18.

#### Artículo 22

##### Informe

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento. La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, por primera vez en el plazo de cinco años tras la entrada en vigor del presente Reglamento y, posteriormente, cada tres años.

#### Artículo 23

##### Revisión

Si, en caso de revisión de las orientaciones de la RTE-T con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo 18, apartado 3, de la Decisión 1692/96/CE, la Comisión concluye que procede adaptar el presente Reglamento a dichas orientaciones, presentará la correspondiente propuesta de modificación al Parlamento Europeo y al Consejo.

#### Artículo 24

##### Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

*El Presidente*

Por el Consejo

*El Presidente*

## ANEXO

### Criterios de evaluación de las propuestas de creación de corredores de mercancías

La selección de corredores de mercancías regulada en el artículo 3, así como la actualización de la red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, se llevarán a cabo atendiendo a los siguientes criterios:

- la existencia de una carta de intenciones de los Estados miembros interesados que confirme su voluntad de crear el corredor de mercancías;
- el corredor de mercancías forma parte de la RTE-T;
- cuando el itinerario del corredor de mercancías coincide con un tramo (o parte de un tramo) de uno o varios proyectos prioritarios de la RTE-T<sup>13</sup>, dicho tramo está integrado en el corredor de mercancías, salvo si el tramo está dedicado al transporte de viajeros;
- el corredor de mercancías cuya creación se propone atraviesa el territorio de tres Estados miembros como mínimo,

o al menos de dos Estados miembros si la distancia entre los nudos ferroviarios enlazados por el corredor es superior a 500 km;

- la viabilidad económica y los beneficios socioeconómicos del corredor de mercancías;
- 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;
- la coherencia con las redes ferroviarias europeas existentes, como los corredores ERTMS y los definidos por Rail-NetEurope;
- la presencia de una buena interconexión con los demás modos de transporte, especialmente mediante una red adecuada de terminales estratégicas que incluyan tanto puertos marítimos como instalaciones tierra adentro;
- el enfoque propuesto para aplicar las disposiciones contenidas en los artículos 4 a 16.

## FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la creación de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

### 2. MARCO GPA/PPA:

Ámbito(s) político(s) afectado(s) y actividad(es) asociada(s):

Título 06: Energía y transportes

Actividad: «Transporte terrestre, marítimo y aéreo» (Capítulo 06 02)

Objetivo: «Realización del mercado interior de servicios de transporte»

### 3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

#### 3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

Ninguna

13. Recogidos en el anexo III de la Decisión 1692/96/CE.

### 3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera

Las disposiciones de la propuesta no tienen, en principio, límites temporales. Su aplicación puede repartirse en dos períodos: 2010 (entrada en vigor del reglamento) 2013 (fecha límite de validación de las propuestas de creación de corredores de mercancías de los Estados miembros); y posteriormente a 2013. La presente ficha se refiere al período 2009-2013 y al período 2014-2015, pudiendo repetirse las implicaciones financieras en los años siguientes.

### 3.3. Características presupuestarias

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras
	GNO	CND <sup>14</sup>	No	No	No	No
	GNO	CD	No	No	No	No

14. Créditos no disociados.

## 4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

### 4.1. Recursos financieros

#### 4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Gastos operativos <sup>15</sup>									
Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a							
Créditos de pago (CP)		b							
Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia <sup>16</sup>									
Asistencia Técnica y administrativa (CND)	8.2.4.	c							
IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL									
Créditos de compromiso		a + c							
Créditos de pago		b + c							
Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia <sup>17</sup>									
Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5.	D	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el importe de referencia(CND)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44
Coste financiero indicativo total de la intervención									
TOTAL CC, incluido el coste de recursos humanos		a+c+d+e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos		b+c+d+e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

#### Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifíquense cuáles), se debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (se pueden añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

		millones de euros (al tercer decimal)						
Organismo cofinanciador		Año n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5	Total
.....	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	..... a+c+d+e+f							

15. Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx de que se trate.

16. Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

17. Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

18. Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

#### 4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

- La propuesta es compatible con la programación financiera vigente.
- La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.
- La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional<sup>18</sup> (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

#### 4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

- La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:



millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Antes de la acción (Año n-1)	Situación después de la acción					
			(Año n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5) <sup>19</sup>
	a) Ingresos en términos absolutos							
	b) Variación de los ingresos	$\Delta$						

#### 4.2. Recursos Humanos Equivalentes a Tiempo Completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades Anuales	Año 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y ss.
Cantidad total de recursos humanos	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

### 5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

#### 5.1. Realización Necesaria a Corto o Largo Plazo

Evaluación de propuestas de creación de corredores de mercancías y verificación de la aplicación de las disposiciones de la propuesta.

#### 5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

El desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril requiere poner a disposición de los operadores infraestructuras de buena calidad y fiables, gestionadas, en caso necesario, con arreglo a lógicas internacionales. Para responder a este reto, parece necesaria una actuación comunitaria que mejore y oriente la cooperación entre los administradores nacionales de infraestructuras y, más en general, la gestión de las infraestructuras.

Por otra parte, la realización de la propuesta debería contribuir a una utilización óptima de la red transeuropea de transporte y una mayor eficacia del programa RTET.

#### 5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades (ABM)

Realización del mercado interior de los servicios de transporte.

La propuesta pide a los Estados miembros que creen corredores ferroviarios internacionales para un transporte de mercancías competitivo. El funcionamiento de esos corredores se basa en cuatro principios: mayor coordinación de la explotación de las infraestructuras; coordinación de las inversiones; desarrollo de conexiones intermodales; transparencia de la información sobre las condiciones de acceso a las infraestructuras, y trato preferente a las mercancías en dichos ejes.

El comité creado por la propuesta de reglamento intervendrá en la selección de los corredores y, en su caso, en el procedimiento reglamentario.

#### 5.4. Método de implantación (indicativo)

- Gestión centralizada**
  - directa, por la Comisión
  - indirecta, por delegación en:
    - agencias ejecutivas.
    - organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero.
    - organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público.
- Gestión compartida o descentralizada**
  - con los Estados miembros
  - con terceros países
- Gestión conjunta con organizaciones internacionales (específiques)**

Comentarios:

19. Añada columnas, en su caso, si la duración de la acción es superior a seis años.

## 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

### 6.1. Sistema de supervisión

El seguimiento de la aplicación de las disposiciones será realizado por los servicios de la DG TREN, así como por el Comité designado en la propuesta.

### 6.2. Evaluación

#### 6.2.1. Evaluación ex ante

Las propuestas legislativas se han elaborado a partir de un informe del grupo de expertos que la Comisión reunió y consultó durante el primer semestre de 2008 (el informe se publicará al mismo tiempo que la propuesta).

Por otra parte, en el tercer trimestre de 2008 se realizó y validó un estudio de impacto de las disposiciones que se proponen.

#### 6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / ex post (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

La propuesta se basa también en la experiencia de los corredores prioritarios para el despliegue del ERTMS, llama-

dos corredores ERTMS (véase el estudio de impacto de la propuesta).

#### 6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

La propuesta prevé una evaluación de su aplicación cada dos años.

## 7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

No procede.

## 8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

### 8.1. Objetivos de la Propuesta en Términos de Coste Financiero

No procede.

### 8.2. Gastos Administrativos

#### 8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (número de puestos/ETC)					
		Año 2010	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5
Funcionarios o agentes temporales (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B* C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personal financiado <sup>21</sup> con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado <sup>22</sup> con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

La Comisión se encargará de tres tareas principales:

- evaluar las propuestas de creación de corredores de mercancías presentadas por los Estados miembros;
- supervisar la implantación de las disposiciones de la propuesta;
- elaborar informes sobre dicha implantación.

20. Coste NO cubierto por el importe de referencia.

21. Coste NO cubierto por el importe de referencia.

22. Coste incluido en el importe de referencia.

**8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)**

- Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar.
- Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n.
- Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP.

- Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el servicio gestor (reasignación interna).
- Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión.

**8.2.4. Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)**

millones de euros (al tercer decimal)

<i>Línea presupuestaria (número y denominación)</i>	<i>Año n</i>	<i>Año n+1</i>	<i>Año n+2</i>	<i>Año n+3</i>	<i>Año n+4</i>	<i>Año n+5 y ss.</i>	<i>TOTAL</i>
1. Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- intramuros							
- extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

**8.2.5. Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia**

millones de euros (al tercer decimal)

<i>Tipo de recursos humanos (06 01 01)</i>	<i>Año 2010</i>	<i>Año n+1</i>	<i>Año n+2</i>	<i>Año n+3</i>	<i>Año n+4</i>	<i>Año n+5 y ss.</i>
Funcionarios y agentes temporales (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (No Incluidos en el importe de referencia)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

**Cálculo –Funcionarios y agentes temporales**

Las necesidades de recursos humanos y financieros se cubrirán con la asignación que pueda atribuirse a la DGTREN en el marco del ejercicio presupuestario anual, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias.

**Cálculo –Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02**

**8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia**

millones de euros (al tercer decimal)

	Año 2010	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 - Comités	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
2. Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3. Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

*Cálculo -Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

## NÚMEROS ANTERIORES DE LA COLECCIÓN "ESTRATEGIAS FERROVIARIAS EUROPEAS"

1. El futuro del ferrocarril. *Conferencia de Tom Winsor, regulador ferroviario del Reino Unido (Febrero 2004).*
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para Transporte combinado en 2015. *UIC, Grupo de Transporte Combinado (Mayo 2004).*
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004. *Regulador Ferroviario británico (Mayo 2004).*
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa. *Documentos de posición de UIC, CER y EIM (Octubre 2004).*
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación. *Estudio FACORA, UIC (Noviembre 2004).*
6. El tercer paquete ferroviario. *Documentos de Posición CER y EIM (septiembre 2004). Informe de Progreso CER (Mayo 2005).*
7. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2004).*
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria. *CEMT Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Abril 2005).*
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2005).*
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE. *Octavo Informe de Brujas sobre Política Económica Europea (Septiembre 2004).*
11. Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2005. *Network Rail, Administrador de Infraestructura británico (Octubre 2005).*
12. Transporte ferroviario de Servicio Público en la Unión europea: una perspectiva general. *Informe CER. (Noviembre 2005).*
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes. *Revisión conjunta EIM, ERFA, ERFCP (Diciembre 2005).*
14. ERTMS – Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación. *Comisión Europea. DG Energía y Transportes (Diciembre 2005).*
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación. *UIC. Octubre 2005.*
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino. *Conferencia de George Muir. Director General de ATOC (Febrero 2006).*
17. Hacia "Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril". *Documento de consulta de la Comisión Europea y documentos de posición EIM y CER (Junio 2006).*
18. Preparar la movilidad de mañana. *Comunicación de la Comisión Europea (Marzo 2006).*
19. Transporte y Medio Ambiente: enfrentarse a un dilema. *Informe de la Agencia Europea de Medioambiente, EEA (Marzo 2006).*
20. CER. Informe Anual 2005/2006 (Marzo 2006).
21. Implementación Directivas de interoperabilidad (alta velocidad y convencional). *Informe de progreso de la Comisión Europea al Parlamento Europeo (Noviembre 2006).*
22. Revitalización del Transporte Europeo de Mercancías mediante un intercambio eficiente de Información. "Estrategia para mejorar el servicio a los clientes mediante el uso inteligente e innovador de Aplicaciones Telemáticas para la regulación del Transporte de mercancías". *CER (Noviembre 2006).*
23. Logística del transporte de mercancías en Europa: la clave para la movilidad sostenible. *Comunicación de la Comisión Europea y Documento de Posición de CER (Junio 2006).*
24. Una Europa competitiva. Creación de las condiciones para un transporte sostenible. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2006).*
25. Contratos plurianuales entre los Estados y los Administradores de Infraestructura ferroviaria. *Estudio Ecorys para la Comisión Europea y Documento de posición de CER (Noviembre 2006).*
26. 2007. Un año decisivo para la alta velocidad en Europa. *Artículos de las revistas ERR nº 1 2007 y Modern Railways marzo y junio 2007.*
27. Transporte y medio ambiente: hacia una nueva política común de transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente). Definición de una base de referencia para la energía-consumo de energía y emisiones de dióxido de carbono en el ferrocarril. Informe de ATOC (Association of Train Operating Companies, Asociación de Compañías Operadoras de Ferrocarril. Reino Unido) marzo 2007.*
28. Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria SRR 2020 *Informe de ERRAC (Consejo Asesor para la Investigación Ferroviaria Europea).*
29. Die Bahn, Informe sobre la competencia 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2007).*
30. Perspectivas globales para ERTMS (ETCS y GSM-R) UIC, *septiembre 2007.*
31. Resumen del Estudio sobre Indicadores de Liberalización del Ferrocarril 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes.*
32. Hacia una Red Básica Europea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril. *CER, octubre 2007.*
33. Clima para un Cambio en el Transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente) Nº 1/2008, marzo 2008.*
34. La Calidad Del Transporte Ferroviario de Mercancías Informe de Progreso 2007/2008. *Febrero 2008. CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas.*
35. ¡Haciendo la Movilidad Europea Sostenible!. *CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas. Abril 2008. Transporte y Energía en Europa. Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte. Abril 2008.*
36. Esquemas Contables y de Tarificación Ferroviaria en Europa. Estudios de caso en seis países. *CER: Comunidad de empresas ferroviarias y de infraestructura Europeas. EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Ferroviarias, mayo de 2008.*
37. Hacia una Red Ferroviaria con Prioridad para las Mercancías. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo 18.10.2007 COM (2007) 608 final. Informe del Grupo Estratégico de Expertos. Junio 2008.*