

Declaración de Red Document de Référence du Réseau Network Statement 2013



ÍNDICE – SOMMAIRE – TABLE OF CONTENTS

1	INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATION GÉNÉRALE – GENERAL INFORMATION	6
1.1	Introducción – Introduction – Introduction	6
1.2	Objetivo de la Declaración de Red – Objectif du Document de Référence du Réseau – Objective of the Network Statement	7
1.3	Estructura de la Declaración de Red – Structure du Document de Référence du Réseau – Network Statement Structure	7
1.4	Marco legal – Cadre legal – Legal framework	7
1.5	Estatus jurídico – Statut juridique – Legal status	8
1.6	Descripción de la S.I. – Description de la S.I. – S.I. description	8
1.7	Competencias de TP Ferro – Compétences de TP Ferro – TP Ferro powers	9
1.8	Directorio de TP Ferro – Adresses de TP Ferro – TP Ferro directory	10
1.9	Vigencia – Durée d’application – Validity	11
1.10	Reclamaciones – Réclamations – Claims	11
1.11	Comisión intergubernamental – Commission intergouvernementale – Intergovernmental committee	11
1.12	Relaciones con los GI adyacentes – Relations avec les GI adjacents – Relations with adjacent IM	12
1.13	Corredores de Mercancías – Corridors Fret – Freight Corridors	14
2	CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – CONDITIONS OF ACCESS	17
2.1	Condiciones generales de acceso a la S.I. – Conditions générales d’accès à la S.I. – General conditions of access to the S.I.	17
2.2	Licencia Ferroviaria Comunitaria – Licence Ferroviaire Communautaire – European Railway License	17
2.3	Certificado de Seguridad – Certificat de Sécurité – Safety Certificate	17
2.4	Certificado de Seguro – Attestation d’Assurance – Insurance Certificate	18
2.5	Acuerdo Comercial – Accord Commercial – Commercial Agreement	18
2.6	Certificados exigidos por la S.I. – Certificats exigés par la S.I. – Certificates required in the S.I.	18
2.7	Solicitud de capacidad- Demande de capacité – Capacity application	20
2.8	Idiomas en la S.I. – Langues utilisées sur la S.I. – Languages in the S.I.	20
2.9	Acuerdos comerciales – Accords commerciaux – Commercial agreements	20
2.10	Normativa de circulación – Réglementation de circulation – Traffic regulations	21
2.11	Mercancías peligrosas – Marchandises dangereuses – Dangerous goods	24
2.12	Responsabilidad civil y seguros – Responsabilité civile et assurances – Liability and insurance	24
3	DESCRIPCIÓN DE LA RED – DESCRIPTION DU RÉSEAU – DESCRIPTION OF THE NETWORK	27
3.1	Introducción – Introduction – Introduction	27
3.2	Descripción de la línea - Description de la ligne – Description of the line	27

3.3	Conexiones con otras redes - Connexions avec d'autres réseaux - Links with other networks	28
3.4	El túnel del Pertús - Le tunnel du Perthus - The Perthus tunnel	29
3.5	Sistemas de señalización - Systèmes de signalisation - Signalling systems	30
3.6	Sistema de alimentación de energía - Système d'alimentation en énergie - Power supply system	32
3.7	Circulación de trenes y material rodante - Circulation des trains et du matériel roulant - Operation of trains and rolling stock	34
3.8	Puestos de control - Postes de contrôle - Control centres	34
3.9	Tipos de material rodante admitidos - Types de matériel roulant admis - Types of rolling stock accepted	34
3.10	Velocidades máximas/mínimas - Vitesses maximales/minimales - Maximum/minimum speeds	35
3.11	Gálibo - Gabarit - Gauge	37
3.12	Vías - Voies - Tracks	37
3.13	Esfuerzos máximos - Efforts maximums - Maximum effort	37
3.14	Tracciones admitidas - Tractions admises - Traction allowed	38
3.15	Longitud del tren - Longueur du train - Train length	38
4	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES - ATTRIBUTION DE CAPACITÉS - CAPACITY ALLOCATIONS	41
4.1	Introducción - Introduction - Introduction	41
4.2	Condiciones de solicitud de capacidad - Conditions de demande de capacité - Capacity application conditions	41
4.3	Documentación requerida - Documentation requise - Required documentation	42
4.4	Modelos de solicitud de capacidad - Modèles de demande de capacité - Capacity application forms	42
4.5	Tipos de solicitud de capacidad - Types de demande de capacité - Capacity application types	43
4.6	Procedimiento de solicitud de surcos - Procédure de demande de sillons - Train path application procedure	43
4.7	Ajustes concertados - Ajustements concertés - Agreed adjustments	44
4.8	Procedimiento de confirmación de surcos - Procédure de confirmation de sillons - Train path confirmation procedure	45
4.9	Calendario de solicitud de capacidad - Calendrier de demande de capacité - Train path application calendar	45
4.10	Criterios de prioridad y modalidades de tráfico - Critères de priorité et modalités de circulation - Criteria for Priority and Types of Traffic	48
4.11	Coordinación con las redes de RFF y ADIF - Coordination avec les réseaux de RFF et ADIF - Coordination with RFF and ADIF Networks	48
4.12	Disponibilidad horaria - Disponibilité horaire - Hourly availability	49
5	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS - SERVICES COMPLÉMENTAIRES - SUPPLEMENTARY SERVICES	52
5.1	Introducción - Introduction - Introduction	52
5.2	Servicio de acceso básico - Service d'accès de base - Basic access services	52
5.3	Servicios adicionales - Services additionnels - Additional services	53
5.4	Suministro de energía de tracción - Fourniture d'énergie de traction - Traction power supply	53
5.5	Servicios opcionales - Services optionnels - Optional services	53
6	CÁNONES Y TARIFAS - REDEVANCES ET TARIFS - CHARGES AND FEES	57
6.1	Introducción - Introduction - Introduction	57

6.2	Reserva de capacidad – Réservation de capacité – Capacity reservation	57
6.3	Cánones aplicables – Redevances applicables – Applicable charges	59
6.4	Cánones – Redevances – Charges	61
6.5	Servicios adicionales – Services additionnels – Additional services	63
6.6	Formas de pago – Mode de paiement – Forms of payment	65
ANEJO 1 – ANNEXE 1 – ANNEX 1		67
ANEJO 2 – ANNEXE 2 – ANNEX 2		68
ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3		69
ANEJO 4 – ANNEXE 4 – ANNEX 4		70
ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5		71
ANEJO 6 – ANNEXE 6 – ANNEX 6		72

ABREVIATURAS – ABRÉVIATIONS – ABBREVIATIONS

DR	Declaración de Red	DRR	Document de Référence du Réseau	NS	Network Statement
S.I.	Sección Internacional	S.I.	Section Internationale	S.I.	International Section
EF	Empresa Ferroviaria	EF	Entreprise Ferroviaire	RU	Railway Undertaking
GI	Gestor de Infraestructuras	GI	Gestionnaire d'Infrastructures	IM	Infrastructure Manager
CIG	Comisión Intergubernamental de la S.I., Concedentes y Autoridad de la Sección Internacional y Órgano de Referencia	CIG	Commission Intergouvernementale de la S.I., Concédants et Autorité de la Section Internationale et Organe de Référence	CIG	Intergovernmental committee in the S.I., Licensors and authority for international section, and reference body
CODEX	Comisión de Explotación tripartita formada por TP Ferro, ADIF y RFF	CODEX	Commission d'Exploitation tripartite formée par TP Ferro, ADIF et RFF	CODEX	Tripartite operating committee formed by TP Ferro, ADIF and RFF
RID	Régimen Internacional de Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas	RID	Régime International de Transport Ferroviaire de Marchandises Dangereuses	RID	International regulations for carriage of dangerous goods
OSS	One Stop Shop – Ventanilla Única	OSS	One Stop Shop – Guichet Unique	OSS	One stop shop



1

**INFORMACIÓN GENERAL
INFORMATION GÉNÉRALE
GENERAL INFORMATION**

1 INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATION GÉNÉRALE – GENERAL INFORMATION

1.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

Se redacta y publica el presente documento de Declaración de Red (de ahora en adelante **DR**) en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión otorgado a TP Ferro Concesionaria, S.A. (en lo sucesivo TP Ferro) por el Reino de España y la República Francesa, en su apartado 13.2, y con observancia de la Directiva 2001/14/CE, y sus transposiciones legales en el Reino de España y en la República Francesa (de ahora en adelante los estados **Concedentes**), de conformidad con las cuales se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria a todas aquellas empresas hábiles para solicitar este tipo de servicio.

TP Ferro es la empresa concesionaria de la nueva línea de alta velocidad entre España y Francia por una duración de 53 años. Esta concesión aprobada por el Reino de España y la República Francesa en 2003 y rubricada a través del contrato de concesión el 17 de Febrero de 2004 (BOE 175 de 21/7/2004), autoriza a TP Ferro a actuar como Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, de acuerdo con la Directiva 2001/14/CE y con lo establecido en las normas y especificaciones legales aplicables en el territorio de ambos estados Concedentes, de la "**Sección Internacional**" objeto de la concesión.

Le présent document de référence du Réseau (ci-après dénommé **DRR**) est rédigé et publié dans le respect des dispositions établies dans le Contrat de Concession octroyé à TP Ferro Concesionaria, S.A. (ci après-dénommée TP Ferro) par la République Française et le Royaume d'Espagne, dans son article 13.2, conformément à la directive 2001/14/CE et aux transpositions légales de la République Française et du Royaume d'Espagne (ci-après dénommés les états **Concedants**), selon lesquelles il convient de fournir à toutes les entreprises habilitées pour demander ce type de service toute l'information nécessaire à l'utilisation des droits d'accès, en garantissant la transparence et l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

TP Ferro est l'entreprise concessionnaire de la nouvelle ligne à grande vitesse entre la France et l'Espagne pour une durée de 53 ans. Cette concession approuvée par la République Française et le Royaume d'Espagne en 2003 et paraphée à travers le contrat de concession du 17 février 2004 (BOE 175 de 21/7/2004), autorise TP Ferro à agir en qualité de Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire en conformité avec la directive 2001/14/CE et avec les dispositions établies dans les normes et spécifications légales applicables sur le territoire des deux États Concedants de la «**Section Internationale**», objet de la concession.

This Network Statement (from now on **NS**) document has been written and published in compliance with the provisions of paragraph 13.2 of the Concession Agreement awarded to TP Ferro Concesionaria, SA (hereinafter TP Ferro) by the Kingdom of Spain and the French Republic, and in compliance with Directive 2001/14/EC, and its legal transposition in the Kingdom of Spain and the French Republic (from now on the **Grantor states**), under which all information necessary must be provided for the use of access rights, ensuring transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure to all companies qualified to apply for this type of service.

TP Ferro is the concessionaire of the new high speed line between Spain and France for a period of 53 years. This concession, approved by the Kingdom of Spain and the French Republic in 2003 and initialled by the concession agreement on 17 February 2004 (BOE 175, 21/07/2004), authorizes TP Ferro to act as Rail Infrastructure Manager, in accordance with Directive 2001/14/EC and as provided in the applicable legal standards and specifications in the territory of both Granting states, in the "**International Section**" covered by the concession.

1.2 OBJETIVO DE LA DECLARACION DE RED – OBJECTIF DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU – OBJECTIVE OF THE NETWORK STATEMENT

El presente documento tiene por objetivo ofrecer una información general sobre la infraestructura ferroviaria de TP Ferro, que sirva de documento de referencia para las Empresas Ferroviarias que quieran utilizar dicha infraestructura para servicios comerciales.
Documentación más detallada sobre la red gestionada por TP Ferro está a disposición de las empresas solicitantes.

Le présent document a pour objectif d'offrir une information générale sur l'infrastructure ferroviaire de TP Ferro qui puisse servir de document de référence pour les Entreprises Ferroviaires souhaitant utiliser ladite infrastructure pour des services commerciaux.
Une documentation plus détaillée sur le réseau géré par TP Ferro est à la disposition des entreprises qui en feraient la demande.

This document is intended to provide general information on TP Ferro rail infrastructure, and shall be considered as a reference document for Railway Undertakings that want to use that infrastructure for commercial services.
More detailed documentation on the network operated by TP Ferro is available to the applicant companies upon request.

1.3 ESTRUCTURA DE LA DECLARACION DE RED – STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU – NETWORK STATEMENT STRUCTURE

Esta **DR** está compuesta por un total de 6 capítulos, con el siguiente desglose:

- Capítulo 1: Información general sobre TP Ferro.
- Capítulo 2: Descripción de las condiciones de acceso.
- Capítulo 3: Descripción técnica de la red.
- Capítulo 4: Descripción de los procedimientos y tipos de capacidad ofertados.
- Capítulo 5: Servicios adicionales.
- Capítulo 6: Cánones aplicables.
- Anexos.

Ce **DDR** est composé des 6 chapitres suivant la structure suivante :

- Chapitre 1 : Information générale sur TP Ferro
- Chapitre 2 : Description des conditions d'accès
- Chapitre 3 : Description technique du réseau
- Chapitre 4 : Description des procédures et types de capacité offerts
- Chapitre 5 : Services additionnels
- Chapitre 6 : Redevances applicables
- Annexes.

This **NS** is composed of a total of 6 chapters, with the following breakdown:

- Chapter 1: General information about TP Ferro.
- Chapter 2: Description of the conditions of access.
- Chapter 3: Technical description of the network.
- Chapter 4: Description of procedures and types of capacity offered.
- Chapter 5: Additional Services.
- Chapter 6: Applicable charges.
- Annexes.

1.4 MARCO LEGAL – CADRE LEGAL – LEGAL FRAMEWORK

El Marco básico legal se fundamenta en lo establecido en el Contrato de Concesión, en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea (con especial referencia a las Directivas 2001/12/CE, 2004/51/CE, 95/18/CE,

Le cadre de base légal est fondé sur les dispositions établies dans le Contrat de Concession; dans les Règlements et Directives de l'Union Européenne (avec une référence spéciale aux Directives: 2001/12/CE; 2004/51/CE;

The basic legal framework is based on the provisions in the Concession Contract; in the Regulations and Directives of the European Union (with particular reference to Directives 2001/12/EC, 2004/51/EC, 95/18/EC;

2001/13/CE, 2004/49/CE) y sus transposiciones a las legislaciones nacionales de ambos Estados Concedentes.

95/18/CE; 2001/13/CE; 2004/49/CE) et dans les transpositions dans les législations nationales des deux États Concédants.

2001/13/EC, 2004/49/EC) and their transposition into the national law of both Grantor States.

1.5 ESTATUS JURÍDICO – STATUT JURIDIQUE – LEGAL STATUS

La **DR** tendrá carácter vinculante para todas las Empresas Ferroviarias (de ahora en adelante **EF**) nacionales e internacionales que quieran utilizar la infraestructura de la Sección Internacional (de ahora en adelante **S.I.**) para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para TP Ferro en cuanto a los derechos y a las obligaciones que de ella se deriven.

Los acuerdos que se establezcan entre TP Ferro y las diferentes **EF** conllevan la aceptación implícita de los derechos y obligaciones contenidos en la presente **DR** y/o sus siguientes actualizaciones.

Todo lo referente a la seguridad ferroviaria que se describe en la presente **DR** es de aplicación obligatoria. No obstante, prevalecen las normas y reglamentos vigentes en la Unión Europea y en ambos estados Concedentes.

Le **DRR** aura un caractère contraignant pour toutes les entreprises ferroviaires (ci-après dénommées **EF**) nationales et internationales qui souhaitent utiliser l'infrastructure de la Section Internationale (ci-après dénommée **S.I.**) pour la prestation de services de transport ferroviaire, ainsi que pour TP Ferro en ce qui concerne les droits et obligations qui en découlent.

Les accords qui seront établis entre TP Ferro et les différentes **EF** impliquent l'acceptation implicite des droits et obligations contenus dans le présent **DRR** et/ou dans ses actualisations postérieures.

Toutes les dispositions concernant la sécurité ferroviaire décrites dans le présent **DRR** sont d'application obligatoire. Cependant, les normes et règlements en vigueur dans l'Union Européenne et dans les États Concédants prévalent dans ce domaine.

The **NS** shall be binding on all national and international Railway Undertakings (from now on **RU**) who wish to use the infrastructure of the International Section (from now on **S.I.**) for the provision of rail transport services, and on TP Ferro regarding the rights and obligations arising from it.

The agreements established between TP Ferro and the different **RU** entail implicit acceptance of the rights and obligations contained in this **NS** and/or its subsequent updates.

All provisions related to railway safety as described in the present **NS** are mandatory. However, the rules and regulations of the European Union and in both Grantor states will prevail.

1.6 DESCRIPCIÓN DE LA S.I. – DESCRIPTION DE LA S.I. – S.I. DESCRIPTION

La **S.I.** está diseñada para el tráfico ferroviario **mixto** (viajeros y mercancías), en ancho UIC de 1.435mm, de doble vía, con una longitud total de unos 44,4 km, entre Llers (España) y Le Soler (Francia), y construida en su totalidad según las

La **S.I.** est conçue pour le trafic ferroviaire **mixte** (voyageurs et marchandises), avec un écartement UIC de 1.435mm, à double voie, et une longueur totale de 44,4 km entre Le Soler (France) et Llers (Espagne). Elle est construite

The **S.I.** is designed for **mixed** rail traffic (passengers and freight), with a 1,435mm UIC gauge, double track and a total length of about 44.4 km, between Llers (Spain) and Le Soler (France), and built in full according to the

especificaciones técnicas de interoperabilidad ferroviaria europea (ETI) establecida en la directiva 96/48/CE.

En el *Anexo 1* de esta **DR** se especifica el ámbito geográfico de la **S.I.**

sur tout son tracé suivant les spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire européenne (STI) établies dans la directive 96/48/CE.

L'*Annexe 1* du présent **DRR** spécifie le champ d'application géographique de la **S.I.**

technical specifications for European rail interoperability (TS.I.) established in Directive 96/48/EC.

Annex 1 to this **NS** specifies the geographical scope of the **S.I.**

1.7 COMPETENCIAS DE TP FERRO – COMPÉTENCES DE TP FERRO – TP FERRO POWERS

De acuerdo con el Contrato de Concesión, la directiva 2001/14/CE, y las normas y especificaciones legales aplicables en ambos Estados Concedentes, son competencia de TP Ferro:

- La Administración de la Infraestructura Ferroviaria de su titularidad;
- El control e inspección del conjunto de la Infraestructura Ferroviaria de su ámbito geográfico y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca;
- La descripción de las condiciones de admisión del material rodante susceptible de poder utilizar la infraestructura ferroviaria de TP Ferro;
- La elaboración y publicación anual de una **DR**;
- La adjudicación de capacidades a las diferentes **EF** que lo soliciten;
- La elaboración y publicación de los documentos técnicos específicos para el correcto uso de la infraestructura de TP Ferro por parte de las **EF** que soliciten su uso;
- La prestación de servicios adicionales según lo establecido en el Contrato de

Conformément au Contrat de Concession, la directive 2001/14/CE, et les normes et spécifications légales applicables dans les deux États Concédants, TP Ferro exerce les compétences suivantes:

- La Gestion de l'Infrastructure ferroviaire dont elle est gestionnaire ;
- Le contrôle de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire de son ressort et de la circulation ferroviaire qui se produit sur celle-ci ;
- Les conditions d'admission du matériel roulant susceptible d'utiliser l'infrastructure ferroviaire de TP Ferro ;
- L'élaboration et la publication annuelle d'un **DRR** ;
- L'attribution de capacités aux différentes EF qui en font la demande ;
- L'élaboration et la publication des documents techniques spécifiques pour l'utilisation correcte de l'infrastructure de TP Ferro par les **EF** qui demandent s'utiliser ;
- La prestation de services additionnels conformément aux dispositions établies

According to the Concession Agreement, Directive 2001/14/EC, and the applicable legal standards and specifications in both Grantor States, TP Ferro has the following powers:

- Management of Rail Infrastructure it owns;
- The control and inspection of all Rail Infrastructure in its geographical area and of rail traffic in it;
- Description of the conditions under which rolling stock is likely to use the TP Ferro rail infrastructure;
- The development and annual publication of a **NS**;
- Capacity allocation to the different RU upon request;
- The preparation and publication of technical documents specific to the proper use of TP Ferro infrastructure by the **RU** requesting its use;
- The provision of additional services as set out in the Concession Agreement;

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Concesión; La fijación de tarifas para los servicios adicionales; El cobro del canon establecido por la utilización de la infraestructura ferroviaria de TP Ferro; El establecimiento de acuerdos marco con las diferentes EF que puedan solicitar una adjudicación de capacidad; La programación de los servicios de Mantenimiento; Asegurar la cooperación necesaria para el reparto de capacidades de la S.I. con los gestores de infraestructuras ferroviarias adyacentes (ADIF - RFF). | <p>dans le Contrat de Concession ;</p> <ul style="list-style-type: none"> La fixation des tarifs pour les services additionnels ; L'encaissement de la redevance établie pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de TP Ferro ; L'établissement d'accords-cadres avec les différentes EF susceptibles de demander une attribution de capacité ; La programmation des services de maintenance ; Assurer la coopération nécessaire pour la répartition de capacités de la S.I. avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires adjacentes (RFF - ADIF) ; | <ul style="list-style-type: none"> The setting of charges for additional services; The collection of the charge established for the use of TP Ferro rail infrastructure; The establishment of framework agreements with the different RU that may request capacity allocation; Scheduling of Maintenance services; Ensuring the necessary cooperation to share IS capacity with the adjacent rail infrastructure managers (ADIF - RFF); |
|--|---|--|

1.8 DIRECTORIO DE TP FERRO – ADRESSES DE TP FERRO – TP FERRO DIRECTORY

Oficinas Centrales Bureaux Centraux Head Offices	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30 info@tpferro.com www.tpferro.com
Dirección de Explotación Direction d'Exploitation Operations Division	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Departamento Comercial Département Commercial Commercial Department	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Centro de Control Local (PCL, Edificio CTN) Poste de Contrôle Local (PCL, Bâtiment CTN) Local Control Centre (PCL, CTN Building)	Chemin de Balmourène 66740 MONTESQUIEU DES ALBERES FRANCE	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +33 468 68 46 83 Perm. +33 646 391 348
Centro de Control Central (PCC, BM Llers) Poste de Contrôle Central (PCC, BM Llers) Central Control Centre (PCC, BM Llers)	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30

1.9 VIGENCIA – DURÉE D'APPLICATION – VALIDITY

La presente **DR** será vigente desde el 18 de Febrero de 2013 hasta el 17 de Febrero de 2014. La publicación anual de la **DR** ordinaria queda fijada en los últimos treinta (30) días anteriores a la finalización oficial de la **DR** en vigor. Cuando así sea necesario se procederá a redactar las actualizaciones oportunas procediendo a su pertinente publicación oficial. La **DR** de TP Ferro estará disponible en la web oficial de la concesionaria en un formato trilingüe (español, francés e inglés).

Le présent **DRR** sera en vigueur à partir du 18 février 2013 jusqu'au 17 Février 2014.. La publication annuelle du **DRR** ordinaire est fixée aux 30 jours précédant immédiatement la fin officielle du **DRR** en vigueur. Le cas échéant, il sera procédé à la rédaction des actualisations nécessaires et à leur publication pertinente officielle. Le **DRR** de TP Ferro sera disponible sur le site web officiel du concessionnaire dans un format trilingue (français, espagnol et anglais).

This **NS** will be valid from February 18th, 2013 until February 17th 2014. The annual publication of the ordinary **NS** is established as least thirty (30) days before the official end of the **NS** in force. Where necessary, appropriate updates will be drafted, proceeding to its relevant official publication. The TP Ferro **NS** will be available on the official website of the concessionaire in a trilingual format (Spanish, French and English).

1.10 RECLAMACIONES – RÉCLAMATIONS – CLAIMS

En caso de eventuales reclamaciones de las **EF** a TP Ferro, se aplicarán las disposiciones del Acuerdo Marco, firmado entre las partes.

En cas de réclamations éventuelles des **EF** à l'égard de TP Ferro, les dispositions prévues dans l'Accord Cadre, signé par les parties, s'appliqueront.

In case of any possible claims from the **RU** to TP Ferro, the provisions of the Framework Agreement signed between the parties shall apply.

Se podrán así mismo presentar reclamaciones por escrito a la Dirección Comercial de TP Ferro para su inmediato estudio y tramitación interna.

Il sera également possible de présenter des réclamations écrites à la Direction Commerciale de TP Ferro. Elles feront immédiatement l'objet d'une étude et d'un traitement interne.

RU may also claim in writing to the Commercial Division of TP Ferro for their immediate study and internal processing.

1.11 COMISIÓN INTERGUBERNAMENTAL – COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE – INTERGOVERNMENTAL COMMITTEE

Conforme al artículo 5 del Acuerdo de Madrid, y al Título VI, cláusula 18 del contrato de concesión de TP Ferro, corresponde a la Comisión Intergubernamental seguir, en nombre de los Concedentes, el conjunto de las cuestiones ligadas a la construcción y a la explotación de la **S.I.**, siendo por lo tanto el órgano de referencia para cualquier cuestión relativa a la explotación

Conformément à l'article 5 de l'Accord de Madrid, et au Titre VI, Article 18, du contrat de concession de TP Ferro, la Commission intergouvernementale est chargée de suivre, en qualité de représentant des Concédants, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la **S.I.**, constituant par conséquent l'organisme de référence pour toute

Under Article 5 of the of Madrid Agreement, and Title VI, clause 18 of the TP Ferro concession agreement, it corresponds to the Intergovernmental Committee to monitor, on behalf of the Grantors, all issues related to **IS** construction and operations, thereby being the reference body for all matters relating to the operation of the infrastructure covered by this

de la infraestructura objeto del presente documento. question relative à l'exploitation de l'infrastructure objet du présent document.

1.12 RELACIONES CON LOS GI ADYACENTES – RELATIONS AVEC LES GI ADJACENTS – RELATIONS WITH ADJACENT IM

TP Ferro y los **GI** adyacentes (ADIF y RFF) han establecido e integran la Comisión de Explotación (CODEX) que se encarga de todos los aspectos particulares de esta conexión ferroviaria transfronteriza.

Su objetivo es armonizar las reglas de atribución de capacidad de operaciones (circulaciones), coordinar el mantenimiento y los cortes de vía(s) y mejorar la eficiencia durante las incidencias para que las diferentes **EF** vean simplificada su labor de reserva de surcos y circulación.

Así mismo, TP Ferro es miembro de pleno derecho en RailNetEurope. Los miembros de RNE establecen las condiciones adecuadas para llegar a acuerdos corporativos, con el fin de promover el sector ferroviario europeo desde el punto de vista de la infraestructura y en beneficio de toda la industria ferroviaria. RNE está integrada por los Gestores de Infraestructuras ferroviarias europeos.

Los administradores de infraestructuras europeos han firmado un acuerdo para la comercialización conjunta de la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Estos administradores han establecido una red de Ventanillas Únicas **OSS**, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE. Se

TP Ferro et les **GI** adjacents (ADIF et RFF) ont établi et siègent à la Commission d'Exploitation (CODEX) en charge tous les aspects particuliers de cette liaison ferroviaire transfrontalière.

Son objectif est d'harmoniser les règles d'attribution de capacité et des opérations (circulations), coordonner la maintenance et les fermetures de voie(s) et améliorer l'efficacité durant les incidents afin de simplifier le travail de réserve de sillons et de circulations ferroviaires des différents **EF**.

De la même manière, TP Ferro est membre de plein droit de Rail Net Europe. Les membres de RNE établissent les conditions adéquates pour parvenir à des accords corporatifs dans le but de promouvoir le secteur ferroviaire européen en termes d'infrastructure, dans l'intérêt de l'ensemble de l'industrie ferroviaire. RNE est composé des Gestionnaires d'Infrastructure ferroviaires européens.

Les administrateurs d'infrastructures européens ont signé un accord pour la commercialisation commune de l'attribution de capacité de l'infrastructure.

Ces administrateurs ont établi un réseau de Guichets Uniques **OSS**, qui fonctionnent comme des Points d'Accueil des Clients au sein de RNE.

TP Ferro and adjacent **IM** (ADIF and RFF) have set and are full members of the Operations Commission (CODEX) responsible for all aspects of this cross-border rail link.

Its purpose is to harmonize capacity allocation and operations (traffic) rules, coordinate maintenance and track(s) shut-offs and improve efficiency during incidents, in order to simplify the work of the different **RU** in train path reservation as well as movement (traffic).

TP Ferro is full member of RailNetEurope. RNE members establish suitable conditions for reaching corporate agreements to promote the European rail sector from the point of view of infrastructure and to the benefit of the whole rail industry. RNE is composed of European railway Infrastructure Managers.

European infrastructure managers have signed a joint marketing agreement for the allocation of infrastructure capacity.

These managers have established a network of One Stop Shops (**OSS**), which act as Customer Service Points within the RNE. You can gain

puede ampliar esta información visitando www.railneteuropa.com. Para la petición de surcos internacionales, el cliente tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los administradores de infraestructura de RNE
- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE
- Garantizar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales

Cada **OSS** está integrada en una red internacional y tiene por objeto simplificar los trámites al cliente. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes incluyendo el seguimiento informático. En concordancia con el principio de ofrecer una interlocución única al cliente, la OSS proporciona una eficaz ayuda en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.

Plus d'informations sont disponibles sur www.railneteuropa.com. Pour adresser une demande de sillons internationaux, il suffit au client de contacter l'une de ces OSS, dont la mission est de mettre en œuvre intégralement le processus en travaillant en étroite collaboration avec l'administrateur impliqué, en exerçant les fonctions suivantes :

- Fournir des informations et des services au client à propos du catalogue complet de produits et de services des administrateurs d'infrastructures
- Fournir toutes les informations sur les conditions requises pour l'accès à l'infrastructure des administrateurs d'infrastructures de RNE
- Gérer les demandes de sillons internationaux au sein de RNE
- S'assurer que les demandes sont traitées en bonne et due forme dans les périodes établies dans le calendrier annuel de l'Horaire de Service
- Fournir l'offre complète de sillons pour les trajets internationaux

Chaque **OSS** est intégré dans un réseau international et a pour objectif de simplifier les démarches pour le client. De même, il fournit les informations sur la tarification et la circulation des trains, y compris le suivi informatique. Dans l'optique de proposer au client un interlocuteur unique, l'OSS fournit une aide efficace concernant les gestions transfrontalières, en utilisant des procédures équitables, transparentes et ce de manière confidentielle.

further information by visiting www.railneteuropa.com. To request international paths, the customer only needs to contact one of these OSS, whose mission is to fully implement the process by working in close communication with the manager involved, performing the following functions:

- Provide information and customer service on the complete catalogue of products and services provided by infrastructure managers
- Provide any information on the conditions of infrastructure access to RNE infrastructure managers
- Manage requests for international paths within the RNE
- Ensure that requests are handled properly during the periods set out in the annual Service Timetable calendar
- Provide the full range of paths on international routes

Each **OSS** is integrated into an international network and their purpose is to simplify procedures for the customer. It also provides information on pricing and movement of trains, including monitoring by computer. In accordance with the principle of providing a single customer dialogue point, the OSS provides effective assistance in cross-border management, using procedures that are fair, transparent and in a confidential manner.

1.13 CORREDORES DE MERCANCÍAS – CORRIDORS FRET – FREIGHT CORRIDORS

La S.I. forma parte del corredor de mercancías 6 de acuerdo con el reglamento (UE) 913/2010.

Este corredor conecta España y Hungría pasando por Francia, Italia y Eslovenia, concretamente por las ciudades siguientes:

Almería – Valencia – Barcelona – Marsella – Lyon – Turín – Milán – Trieste – Koper – Liubliana – Budapest – Zahony (frontera Hungría - Ucrania).

Las informaciones relativas a las condiciones de utilización del corredor de mercancías nº 6 se describen en el “Corridor Information Document” que está en proceso de elaboración en la fecha de publicación de la presente **DR**.

La S.I. fait partie intégrante du corridor de fret 6 conformément au règlement (UE) 913/2010.

Ce corridor connecte l’Espagne et la Hongrie en passant par la France, l’Italie et la Slovénie au niveau des villes suivantes :

Almería – Valencia – Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Milan – Trieste – Koper – Liubliana – Budapest – Zahony (frontière Hongrie - Ukraine).

Les informations relatives aux conditions d’utilisation du corridor fret N° 6 sont décrites dans le « Corridor Information Document » en cours d’élaboration à la date de publication du présent **DRR**.

The S.I. makes part of freight corridor 6 according to (UE) rule 913/2010.

This corridor connects Spain to Hungary passing through France, Italy and Slovenia at the following cities:

Almería – Valencia – Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Milan – Trieste – Koper – Liubliana – Budapest – Zahony (border Hungary - Ukraine).

All information regarding conditions of use of freight corridor N° 6 are described within the “Corridor Information Document” that is in process of elaboration at the publication date of the present **NS**.



2

**CONDICIONES DE ACCESO
CONDITIONS D'ACCÈS
CONDITIONS OF ACCESS**

2 CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – CONDITIONS OF ACCESS

2.1 CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA S.I. – CONDITIONS GÉNÉRALES D’ACCÈS À LA S.I. – GENERAL CONDITIONS OF ACCESS TO THE S.I.

Todas las empresas pueden solicitar acceso a la infraestructura de TP Ferro siempre que estén en posesión de:

- una licencia ferroviaria comunitaria, según lo establecido en las Directivas 95/18/CEE y 2001/13/CE
- un certificado de seguridad
- un certificado de seguro

un acuerdo comercial para la utilización de la S.I.

Toutes les entreprises pourront demander l’accès à l’infrastructure à condition qu’elles soient en possession de :

- une licence ferroviaire communautaire conformément aux dispositions des Directives 95/18/CEE et 2001/13/CE
- un certificat de sécurité
- une attestation d’assurance

un accord commercial pour l’utilisation de la S.I.

Access to TP Ferro infrastructure may be requested by all companies possessing:

- a European Community railway license as defined in Directives 95/18/EC and 2001/13/EC
- a safety certificate
- an insurance certificate

a commercial agreement to use the S.I.

2.2 LICENCIA FERROVIARIA COMUNITARIA – LICENCE FERROVIAIRE COMMUNAUTAIRE – EUROPEAN RAILWAY LICENSE

La licencia de empresa ferroviaria debe ser otorgada por un Estado Miembro de la Unión Europea, según lo establecido en las Directivas 95/18/CEE y 2001/13/CE.

La licence d’entreprise ferroviaire (EF), doit être délivrée par un État membre de l’Union Européenne, conformément aux dispositions des Directives 95/18/CEE et 2001/13/CE.

The European license of railway undertaking must have been delivered by a Member State of the European Union, according to Directives 95/18/EC and 2001/13/EC

2.3 CERTIFICADO DE SEGURIDAD – CERTIFICAT DE SÉCURITÉ – SAFETY CERTIFICATE

Las **EF** deben disponer de dos (2) certificados de seguridad:

- Un certificado de seguridad otorgado en Francia por la Autoridad Nacional de Seguridad francesa (EPSF)
- Un certificado de seguridad otorgado en España por la Autoridad Nacional de Seguridad española (DGF, Ministerio de Fomento)

Para decidir la validez de estos certificados de

Les **EF** doivent disposer de deux (2) certificats de sécurité :

- Un certificat de sécurité délivré en France par l’Autorité Nationale de Sécurité française (EPSF)
- Un certificat de sécurité délivrée en Espagne par l’Autorité Nationale de Sécurité espagnole (DGF du Ministerio de Fomento)

Pour prononcer la validité de ces certificats de

The RU must be in possession of two (2) safety certificates:

- A safety certificate delivered in France by the French National Safety Authority (EPSF)
- A safety certificate delivered in Spain by the Spanish National Safety Authority (DGF, Ministerio de Fomento)

Prior to decide upon the validity of the above

seguridad en la S.I., las dos Autoridades Nacionales de Seguridad solicitan la opinión de TP Ferro sobre los elementos constitutivos de la parte B de dicho certificado.

sécurité sur la S.I., les deux Autorités Nationales de Sécurité recueillent l'avis de TP Ferro sur les éléments constitutifs de la partie B dudit certificat.

safety certificates in the S.I., the two National Safety Authorities request TP Ferro' opinion regarding the constituting elements of part B of the said certificate.

2.4 CERTIFICADO DE SEGURO – ATTESTATION D'ASSURANCE – INSURANCE CERTIFICATE

La **EF** debe disponer de un certificado de seguro que cubra la totalidad del periodo durante el cual desea realizar servicios comerciales en la S.I.

L'**EF** doit disposer d'une attestation d'assurance qui couvre la totalité de la période durant laquelle l'**EF** souhaite effectuer des services commerciaux sur la S.I.

The RU must be in possession of an insurance certificate that covers the entire period during which the RU intends to realize commercial services within the S.I.

Dicho certificado debe precisar:

- el importe y el alcance de la cobertura financiera
- las eventuales limitaciones de cobertura
- el periodo de validez del seguro

Cette attestation doit préciser :

- le montant et l'étendue de la couverture financière
- les éventuelles limitations de couverture
- la période de validité de l'assurance

Said certificate shall demonstrate:

- The amount and scope of the financial coverage
- The eventual coverage exclusions
- The validity period of the insurance

El seguro propiamente dicho debe cubrir los daños materiales e inmateriales que las actividades de la empresa ferroviaria puedan causar a TP Ferro.

L'assurance proprement dite doit couvrir les dommages matériels et immatériels que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à TP Ferro.

The insurance itself shall cover all material and immaterial damages that the activities of the railway undertaking are likely to cause to TP Ferro

2.5 ACUERDO COMERCIAL – ACCORD COMMERCIAL – COMMERCIAL AGREEMENT

Previamente a cualquier servicio comercial en la S.I., se debe firmar un acuerdo comercial entre la empresa ferroviaria y TP Ferro.

Préalablement à tout service commercial sur la S.I. un accord commercial doit être signé entre l'entreprise ferroviaire et TP Ferro.

A commercial agreement shall be signed between the railway undertaking and TP Ferro prior to any commercial service within the S.I.

2.6 CERTIFICADOS EXIGIDOS POR LA S.I. – CERTIFICATS EXIGÉS PAR LA S.I. – CERTIFICATES REQUIRED IN THE S.I.

La **S.I.** no exige a las **EF** ningún certificado especial o adicional, siendo válidos los otorgados por los **GI** adyacentes y las Autoridades Nacionales de Seguridad en España y Francia.

La **S.I.** n'exige aucun certificat spécifique ou additionnel, tous ceux octroyés par les **GI** adjacents et les Autorités Nationales de Sécurité en Espagne et en France étant valables.

The **S.I.** does not require any special or additional certificate, those provided by the adjacent **I.M.** and the National Safety Authorities in Spain and France remain valid.

Este criterio se aplica en particular a los

Ce critère est appliqué notamment aux éléments

This criterion applies in particular to the following

siguientes apartados específicos:

- certificados de seguridad
- aptitud del personal ferroviario
- homologación de Material Rodante en España y en Francia (locomotoras, trenes automotrices y vagones)

TP Ferro procede **por equivalencia** a la admisión del material rodante y del personal ferroviario, pero bajo la condición expresa de que se cumplan todos los criterios técnicos y de seguridad propios a la **S.I.** y en particular en:

- El sistema de señalización embarcado que debe ser ERTMS N1
- El sistema de comunicación tren-tierra que debe ser GSM-R
- El modo de tracción y su compatibilidad con la presencia de un túnel de 8,3 km
- El modo de tracción y su capacidad de tracción y velocidad en la **S.I.**
- Las atestaciones de formación del personal de a bordo en cuanto a las consignas de seguridad propias a la **S.I.**

Los procesos de tramitación administrativa de esta documentación se establecerán en los acuerdos marco con las diferentes **EF** y serán acordes con las directrices y procedimientos que marque en este sentido la **CIG**.

Las condiciones técnicas de admisión del material rodante se pueden facilitar a petición de las **EF**.

suivants :

- certificats de sécurité ;
- aptitude du personnel ferroviaire ;
- homologation de Matériel Roulant à l'Espagne et à la France (locomotives, wagons et train automoteurs) ;

TP Ferro procède **par équivalence** à l'admission du matériel roulant et du personnel ferroviaire, avec néanmoins la condition expresse d'accomplir tous les critères techniques et de sécurité propres à la **S.I.** et notamment sur :

- le système de signalisation à bord qui doit être l'ERTMS N1
- le système de communication sol - bord qui doit être GSM-R
- le mode de traction et sa compatibilité avec la présence d'un tunnel de 8,3 km
- le mode de traction et sa capacité de traction et vitesse dans la **S.I.**
- les attestations de formation du personnel à bord relatives aux consignes de sécurité propres à la **S.I.**

Les procédures de traitement administratif de la documentation seront établies dans les accords cadres avec les différents **EF** et en accord avec les directives et les procédures indiquées par la **CIG** à ce sujet.

Les conditions techniques d'admission du matériel roulant peuvent être remises aux **EF** sur demande.

specific sections:

- safety certificates;
- train staff;
- homologation of Rolling Stock in Spain and France (locomotives, trains and wagons);

TP Ferro will proceed **by equivalence** to the acceptance of rolling stock and railway staff, under the express condition that they meet all technical and safety criteria that are applicable in the **S.I.** and particularly in the following fields:

- The on board signalling system that must be ERTMS L1
- The train-ground communication system that must be GSM-R
- The traction mode and its compatibility with the presence of an 8.3 km tunnel
- The traction mode, tractive effort and speed in the **S.I.**
- On board staff training certification with respect to specific safety rules that are applicable to the **S.I.**

The procedures for administrative processing of the documentation will be established in the framework agreements with the different **RU** and shall be in accordance with the guidelines and procedures set out in this regard by the **CIG**.

The technical conditions for acceptance of rolling stock can be provided to the **RU** on prior request.

2.7 SOLICITUD DE CAPACIDAD- DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION

Ver *Capítulo 4* de la presente **DR**.

Voir *Chapitre 4* du présent **DRR**.

Refer to *Chapter 4* of this **NS**.

2.8 IDIOMAS EN LA S.I. – LANGUES UTILISÉES SUR LA S.I. – LANGUAGES IN THE S.I.

El Centro de Control de TP Ferro tiene la capacidad de comunicar con los trenes en dos (2) idiomas: español y francés.

Le Centre de Contrôle de TP Ferro peut communiquer avec les trains en deux (2) langues : français et espagnol.

The TP Ferro Control Centre has the ability to communicate with trains in two (2) languages: Spanish and French.

Los conductores de los trenes que circulen por la **S.I.** deberán tener conocimientos suficientes de español y francés.

Les conducteurs des trains qui circuleront sur la **S.I.** devront avoir simultanément des connaissances suffisantes d'espagnol et de français.

Drivers of trains running on the **S.I.** must have sufficient knowledge of Spanish and French.

Estos conocimientos serán reconocidos mediante certificados de aptitud en cada lengua que serán emitidos por el organismo competente, de acuerdo con la reglamentación en vigor.

Ces connaissances seront reconnues par des certificats d'aptitude dans chaque langue, qui seront délivrés par l'organisme compétent, conformément à la réglementation en vigueur.

This knowledge will be recognized through certificates of proficiency in each language to be issued by the appropriate authority in accordance with regulations in force.

Las comunicaciones entre el tren y el puesto de mando en la **S.I.** se realizarán, con carácter general, en español. No obstante, en caso de emergencia o si se establece un acuerdo expreso entre el operador del puesto de mando y el conductor, también podrá utilizarse el francés.

Les communications entre le train et le poste de commande dans la **S.I.** se dérouleront, en général, en espagnol. Cependant, en cas d'urgence ou si l'on établit un accord express entre l'opérateur du poste de commande et le conducteur, on pourra aussi utiliser le français.

Communications between the train and the control centre of the **S.I.** will generally be in Spanish. However, in case of emergency or if a specific agreement is established between the control post operator and the driver, French may also be used.

Se aceptarán en este sentido, las cualificaciones estándar internacionales de cada **EF** equiparables al nivel B1, según las tablas y definiciones del *European Language Levels*.

Aussi, les qualifications standards internationales de chaque **EF** équivalentes au niveau B1 seront acceptées. Voir les tableaux et les définitions du *European Language Levels*.

In this respect, international standard qualifications of each **RU** equivalent to level B1 will be accepted, according to the tables and definitions of *European Language Levels*.

2.9 ACUERDOS COMERCIALES – ACCORDS COMMERCIAUX – COMMERCIAL AGREEMENTS

Los acuerdos comerciales entre TP Ferro y las diferentes **EF** interesadas en utilizar la

Les accords commerciaux entre TP Ferro et les différents **EF** intéressés par l'utilisation de

Commercial agreements between TP Ferro and the different **RU** interested in using TP Ferro

infraestructura de TP Ferro, se basarán en sendos contratos de prestación de servicio que servirán como entorno jurídico para las relaciones comerciales entre las partes.

Los Cánones aplicables están descritos en el *Capítulo 6* de la presente **DR**.

l'infrastructure de TP Ferro, se fonderont sur chacun des contrats de prestation de service qui serviront de cadre juridique pour les relations commerciales entre les parties.

Les redevances applicables sont décrites au *Chapitre 6* du présent **DRR**.

infrastructure will each be based on contracts to provide service that will serve as the legal environment for commercial relations between the parties.

The applicable Charges are described in *Chapter 6* of this **NS**.

2.10 NORMATIVA DE CIRCULACION – RÉGLEMENTATION DE CIRCULATION – TRAFFIC REGULATIONS

Todas las **EF** susceptibles de utilizar la infraestructura de la red gestionada por TP Ferro tendrán que tener en cuenta las diferentes normativas de circulación establecidas por ambos **GI** adyacentes a la **S.I.** En concreto, ADIF en España y RFF en Francia.

Así mismo, en la **S.I.** se establece el siguiente orden de prioridad en los textos aplicables relativos a la normativa de circulación ferroviaria:

- Las especificaciones técnicas de interoperabilidad (**ETI**) elaboradas en aplicación de la directiva europea 2008/57/CE de 17 de junio de 2008
- Los otros textos con valor de norma europea en estado EN, y en estados ENV, PRENV y draft si su aplicación fuere requerida por los Estados Concedentes
- Los reglamentos internacionales para tráfico de viajeros (RIC), mercancías (RIV), tráfico intermodal (RICO) y

Toutes les **EF** susceptibles d'utiliser l'infrastructure du réseau géré par TP Ferro, devront tenir compte des différentes réglementations de circulation établies par les deux **GI** adjacents à la **S.I.**, c'est-à-dire, ADIF en Espagne et RFF en France.

De même, l'ordre de priorité suivant est établi dans les textes applicables concernant la réglementation de circulation ferroviaire sur la **S.I.**:

- Les spécifications techniques d'interopérabilité (**STI**) élaborées en application de la directive européenne 2008/57/CE du 17 juin 2008
- Les autres textes ayant valeur de norme européenne en situation EN, y en situations ENV, PRENV et draft si leur application est requise par les États Concédants
- Les règlements internationaux pour trafic de voyageurs (RIC), marchandises (RIV), trafic intermodal (RICO) et marchandises

All **RU** likely to use the network infrastructure maintained by TP Ferro will have to take into account the different traffic regulations set by the two adjacent **IM** to the **S.I.**, ADIF in Spain and RFF in France.

The **S.I.** also establishes the following order of priority in the applicable provisions relating to railway traffic regulations:

- The technical specifications for interoperability (**TSI**) prepared in the implementation of European Directive 2008/57/EC of 17 June 2008
- Other texts with European standard in EN state, and in ENV, prENV and draft states if their application is required by the Granting State
- International regulations for passenger traffic (RIC), freight (RIV), intermodal traffic (RICO) and dangerous goods (RID)

mercancías peligrosas (RID)

- Cualquier otra nueva norma de la Unión Europea o de los Estados Concedentes, aplicable en materia de seguridad ferroviaria, que pueda surgir en el periodo de vigencia de la presente **DR**
- El Manual de Explotación en vigor en la **S.I.**
- Los reglamentos establecidos en la siguiente tabla y/o sus actualizaciones posteriores.

dangereuses (RID)

- Toute autre nouvelle norme de l'Union Européenne ou des États Concédants applicable en matière de sécurité ferroviaire pouvant apparaître pendant la durée d'application du présent **DRR**
- Le Manuel d'Exploitation en vigueur sur la **S.I.**
- Les règlements repris dans le tableau ci-dessous et/ou leurs actualisations postérieures.

- Any other new standard in the European Union or the Grantor States applicable to rail safety that may arise in the lifetime of this **NS**
- The Operation Manual in force in the **S.I.**
- The regulations set out in the table below and/or their subsequent updates.

Normas y Disposiciones de aplicación Règles et Dispositions d'application Applicable Rules and Regulations	Ramas Automotores de alta velocidad Rames Automotrices à grande vitesse High-speed self-propelled Train sets V > 250 km/h	Automotrices Rápidas Automotrices Rapides Self-propelled fast train sets 200 < V ≤ 250 km/h	Tren de Pasajeros Train Voyageurs Passengers Train V 200 < 250 km/h	Tren Mercancías Train Marchandises Freight Train V > 100 km/h
ETI Material Rodante de Alta Velocidad STI Matériel roulant Grande Vitesse High Speed Rolling Stock TSI	2002 / 735 / CE 30/05/2002	2002 / 735 / CE 30/05/2002	2002 / 735 / CE 30/05/2002	
ETI Material Rodante Convencional de Mercancías STI Matériel roulant conventionnel Fret Conventional Freight Rolling Stock TSI			2002 / 735 / CE 30/05/2002	2006 / 861 / CE 28/07/2006
ETI Energía STI Énergie Energy TSI	2002 / 733 / CE 30/05/2002	2002 / 733 / CE 30/05/2002	2002 / 733 / CE 30/05/2002	
ETI Control y Mando STI Contrôle et Commande Control and Command TSI	2002 / 731 / CE 30/05/2002	2002 / 731 / CE 30/05/2002	2002 / 731 / CE 30/05/2002	
ETI Túnel STI Tunnel Tunnel TSI				
Normas Europeas EN, ENV y PRENV / Normes européennes EN; ENV y PRENV / European Standards EN; ENV and prENV				
Normas Nacionales / España – Francia Normes Nationales / Espagne – France National Standards / Spain - France				
Reglamentos Internacionales / RIC (Tráfico de Pasajeros) – RIV (Tráfico de Mercancías) – RICO (Tráfico Intermodal) – RID (Tráfico de Mercancías Peligrosas) Règlements internationaux / RIC (Trafic Voyageurs) – RIV (Trafic Marchandises) – RICO (Trafic intermodal) – RID (Trafic de Marchandises dangereuses) International regulations / RIC (Passenger Traffic) – RIV (Freight traffic) – RICO (Intermodal Traffic) – RID (Dangerous Goods by Rail)				
Fichas UIC / Fiches UIC / UIC Leaflets				
Reglamento de Seguridad de Explotación -RSE- de TP Ferro Concesionaria, S.A. Règlements de Sécurité d'Exploitation -RSE- de TP Ferro Concessionnaire, S.A. TP Ferro Concesionaria, S.A. Operating Safety Regulations				

2.11 MERCANCIAS PELIGROSAS – MARCHANDISES DANGEREUSES – DANGEROUS GOODS

La circulación de trenes de mercancías peligrosas en la **S.I.** se regirá por la reglamentación correspondiente al “Régimen Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas de Ferrocarriles” (**RID**). Los trenes de transporte de mercancías peligrosas deberán estar claramente identificados.

El tránsito de este tipo de trenes deberá ser expresamente declarado por las **EF** responsables de su explotación al PCL (Puesto de Control Local) de TP Ferro, para garantizar en caso de siniestro, la distribución de toda la información solicitada por los servicios de socorro.

En tanto en cuanto las prescripciones del **RID** sean aplicadas, el Túnel del Pertús no constituye ninguna limitación para el tráfico de materiales peligrosos.

La circulation de marchandises dangereuses sur la **S.I.** sera régie par la réglementation correspondant au «Régime international de Transport de Marchandises dangereuses par Chemin de fer» (**RID**). Les trains de transport de marchandises dangereuses devront être clairement identifiés.

Le trafic de ce type de trains devra être expressément déclarés par les **EF** responsables de leur exploitation à le Poste de Contrôle Local (PCL) de TP Ferro, afin de garanti, en cas de sinistre, la bonne distribution de toute la information demandés par les services de secours.

Dans la mesure où les prescriptions du **RID** sont appliquées, le tunnel du Perthus ne constitue aucune limitation pour le trafic de marchandises dangereuses.

The operation of trains transporting hazardous materials in the **S.I.** is governed by regulations of the «International Rule for Transport of Dangerous Substances by Railway» (**RID**). Trains carrying dangerous goods must be clearly identified.

The operation of such trains shall be clearly declared by the **RU** responsible for their operation to the TP Ferro PCL (Control Centre) to ensure, in case of accident, the distribution of all information requested by the emergency services.

As long as the **RID** requirements are applied, the Pertús tunnel does not pose any limitation for the transit of dangerous materials.

2.12 RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS – RESPONSABILITÉ CIVILE ET ASSURANCES – LIABILITY AND INSURANCE

Todas las **EF** susceptibles de utilizar la **S.I.** tendrán que cumplir con las garantías exigidas por ambos países Concedentes en cuanto a la responsabilidad civil y seguros relativos al uso de la infraestructura ferroviaria y daños derivados.

Será responsabilidad de las diferentes **EF** que quieran utilizar la infraestructura de TP Ferro, las necesarias adaptaciones o modificaciones contractuales que garanticen las cuantías y las

Toutes les **EF** susceptibles d'utiliser la **S.I.** devront fournir les garanties exigées par les deux États Concédants en ce qui concerne la responsabilité civile et les assurances relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et aux dommages pouvant en découler.

Il incombera aux différentes **EF** désireuses d'utiliser l'infrastructure de TP Ferro, de procéder aux nécessaires adaptations ou modifications contractuelles garantissant les montants et les

All **RU** likely to use the **S.I.** shall have the necessary insurance coverage as required by both Grantor countries regarding liability and insurance related to the use of railway infrastructure and consequential damages.

The different **RU** that wish to use TP Ferro railway infrastructure will be responsible for the necessary adjustments or amendments to its insurance agreement to ensure the amounts and

condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil en la inclusión específica de la **S.I.** en las redes ferroviarias utilizadas por la **EF**.

Cualquier empresa que no cumpla con este criterio, no podrá tener acceso a la red gestionada por TP Ferro.

conditions de couverture de responsabilité civile suite à l'inclusion spécifique de la **S.I.** dans les réseaux ferroviaires utilisés par l'**EF**.

Toute entreprise ne remplissant pas ce critère ne pourra avoir accès au réseau géré par TP Ferro.

conditions of Liability coverage in the specific inclusion of the **S.I.** in the rail networks used by the **RU**.

Any company that does not meet this criterion will not have access to the network operated by TP Ferro.



3

**DESCRIPCIÓN DE LA RED
DESCRIPTION DU RÉSEAU
DESCRIPTION OF THE NETWORK**

3 DESCRIPCIÓN DE LA RED – DESCRIPTION DU RÉSEAU – DESCRIPTION OF THE NETWORK

3.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

Los datos contenidos en este capítulo de la **DR** tienen carácter meramente informativo y general sobre las características principales de la red de TP Ferro y el material rodante admitido.

Les données contenues dans ce chapitre du **DRR** ont un caractère purement informatif et général et concernent les caractéristiques principales du réseau de TP Ferro et le matériel roulant admis.

The data contained in this chapter of the **NS** are merely of a general and informative nature about the main features of the TP Ferro network and rolling stock allowed.

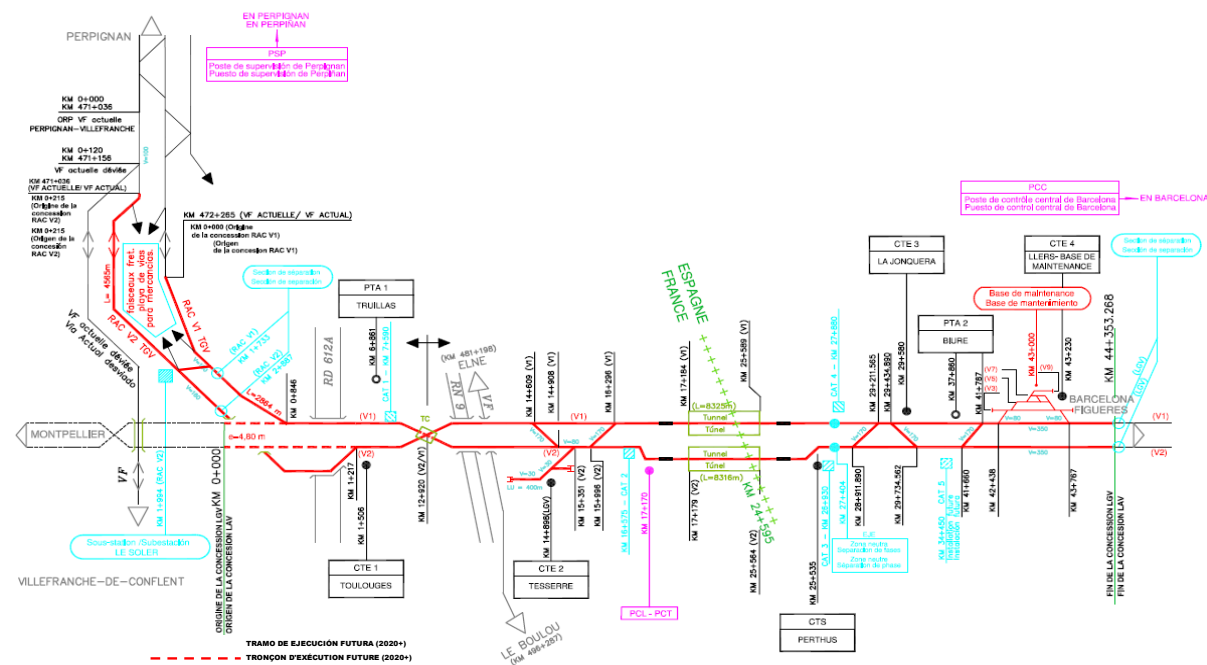
3.2 DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA - DESCRIPTION DE LA LIGNE – DESCRIPTION OF THE LINE

Se trata de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad de doble vía, entre Llers y Le Soler (en las cercanías de Figueres y de Perpignan respectivamente), con una longitud de 44,4 km que se reparten de la siguiente forma:

Il s'agit d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse et à double voie entre Le Soler et Llers (à proximité de Perpignan et de Figueras respectivement) ayant une longueur de 44,4 km répartis comme suit:

This is a new high speed double track railway line between Llers and Le Soler (near Figueres and Perpignan respectively) with a length of 44.4 km which is distributed as follows:

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • En Francia un tramo al aire libre de doble vía de 17,26 km, que se extiende desde el origen de la concesión en Le Soler (pk 0+000) hasta la entrada al Túnel del Pertús y dos plataformas de vía única de 4,59 km y 2,90 km de longitud para enlazar con la red clásica en Le Soler • Un túnel transfronterizo de dos tubos que comprende 8,25 km (Túnel del Pertús) • En España un tramo al aire libre de doble vía de 18,85 km, que se extiende desde la salida del túnel hasta el otro extremo de la concesión en Llers (pk 44+353) | <ul style="list-style-type: none"> • En France, un tronçon à ciel ouvert et à double voie de 17,26 km entre l'origine de la concession au Soler (pk 0+000) et l'entrée du tunnel du Perthus et deux plates-formes pour voie unique de 4,59 km et 2,90 km de longueur pour les raccordements avec le réseau classique au Soler • Un tunnel transfrontalier bitube de 8,25 km (Tunnel du Perthus) • En Espagne, un tronçon à ciel ouvert et à double voie de 18,85 km entre la sortie du tunnel et l'autre extrémité de la concession à Llers (pk 44+353) | <ul style="list-style-type: none"> • In France a 17.26 km open air stretch of double track extending from the start of the concession in Soler (PK 0+000) to the entrance to the Pertús tunnel and two RAC Single tracks (2.9 + 4.6 km) to link up with the French network at Le Soler • A cross-border tunnel of two tubes comprising 8.25 km (Perthus Tunnel) • In Spain, a 18.85 km open air stretch of double track extending from the tunnel exit to the other end of the Concession in Llers (PK 44 +353) |
|--|--|--|



3.3 CONEXIONES CON OTRAS REDES - CONNEXIONS AVEC D'AUTRES RÉSEAUX – LINKS WITH OTHER NETWORKS

La infraestructura de TP Ferro está conectada con la red ferroviaria española de ADIF en su extremo sur y con la red ferroviaria francesa de RFF, en su extremo norte.

El Anexo 2 describe los puntos de conexión con ambas redes ferroviarias internacionales.

L'infrastructure de TP Ferro est connectée au réseau ferroviaire français de RFF à son extrémité nord aux environs de Perpignan, et au réseau ferroviaire espagnol d'ADIF à son extrémité sud.

L'Annexe 2 décrit les points de connexion avec les deux réseaux ferroviaires internationaux.

TP Ferro infrastructure is connected to the ADIF Spanish railway network at its southern end and to the RFF French railway network at its northern end.

Annex 2 shows both points of connection with international railway networks.

- Vías Principales

Las dos vías principales están equipadas con circuitos de vía y están numeradas como "V1" y "V2".

La **S.I.** presenta una particularidad: al tratarse del enlace de la red ferroviaria española (en la que los trenes circulan normalmente por la derecha) con la red ferroviaria francesa (en la que los trenes circulan normalmente por la izquierda), es necesario un cambio de paridad que permita que los trenes estén en la vía y sentido normales de circulación cuando lleguen a cada una de las dos redes limítrofes, en la situación normal de circulación. Este cambio se efectúa mediante un salto de carnero, cuyo principio funcional es el siguiente:

- Voies principales

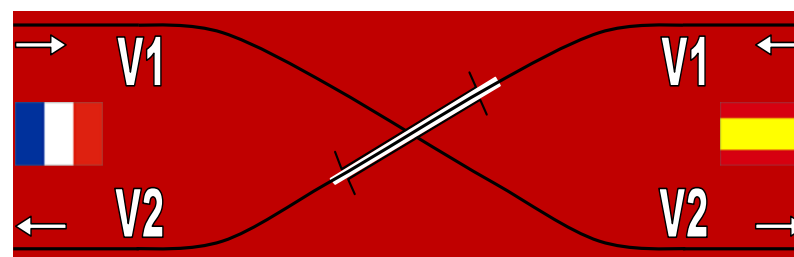
Les deux voies principales sont équipées de circuits de voie et sont numérotées «V1» et «V2».

La **S.I.** présente une particularité: s'agissant de la jonction entre le réseau ferroviaire français (où les trains roulent normalement à gauche) et le réseau ferroviaire espagnol (où les trains roulent normalement à droite), un changement de parité est nécessaire pour permettre aux trains d'être sur la voie et sens normaux de circulation en arrivant sur chacun des deux réseaux limitrophes dans la situation normale de circulation. Ce changement se fait grâce à un saut-de-mouton dont le principe fonctionnel est le suivant :

- Main Lines

The two main lines are equipped with track circuits and are numbered "V1" and "V2".

The **S.I.** has a peculiarity: since it connects the Spanish railway network (on which the trains run normally on the right) with the French railway network (on which the trains run normally on the left), a change of parity is needed to allow the trains to be on the normal track and run direction when they reach each of the two adjacent networks in normal traffic situations. This change takes place through a flyover jumper structure designed according to the following functional principle:



3.4 EL TUNEL DEL PERTUS – LE TUNNEL DU PERTHUS – THE PERTHUS TUNNEL

La **S.I.** comprende un túnel bitubo de 8,3 km entre España y Francia (1 tubo para cada vía).

La orientación del túnel es Norte-Sur.

La **S.I.** comprend un tunnel bitube de 8,3 km entre la France et l'Espagne (1 tube par voie).

Le tunnel a une orientation Nord-Sud.

The **S.I.** includes a bi-tube tunnel of 8.3 km between Spain and France (1 tube per track).

Tunnel orientation is North-South.

La Boca Norte del túnel está situada en el término municipal de Montesquieu des Albères, en territorio francés. La Boca Sur está ubicada en territorio español, en el término municipal de La Jonquera.

El túnel consta de dos tubos, uno para cada vía. Los dos tubos están comunicados, cada 200 m, mediante 41 galerías de comunicación para evacuación en situaciones de emergencia y 4 galerías técnicas para el alojamiento de las instalaciones del túnel.

En el *Anexo 3* se presenta la sección típica de uno de los tubos.

Las principales exigencias de circulación y seguridad del túnel del Pertús, consecuencia de la "condición túnel", son las siguientes:

- a) Un (1) solo tren en el túnel por sentido de circulación.
- b) Para los trenes de pasajeros, es necesario un personal de a bordo de 3 Auxiliares + 1 Conductor, encargado para realizar las tareas de ayuda y coordinación de evacuación del tren en caso de incidencia.

La Tête Nord du tunnel est située au niveau de la commune de Montesquieu des Albères en territoire français. La Tête Sud est située en territoire espagnol sur le territoire municipal de La Jonquera.

Le tunnel se compose de deux tubes, un pour chaque voie. Les deux tubes communiquent, tous les 200m, par le biais de 41 galeries de communication pour l'évacuation dans les situations d'urgence et de 4 galeries techniques qui abritent des installations du tunnel.

Une section type de l'un des tubes est présentée à l'*Annexe 3*.

Les principales exigences de circulation et de sécurité du tunnel du Perthus, conséquence de la « condition tunnel », sont les suivantes :

- a) Un (1) seul train présent dans le tunnel par sens de circulation.
- b) Pour les trains de passagers, le personnel de bord est constitué de 3 Auxiliaires + 1 Conducteur en charge d'effectuer les tâches d'assistance et de coordination de l'évacuation du train en cas d'incident.

The Northern entrance of the tunnel is located in the municipality of Montesquieu des Albères in France. The Southern entrance is located in Spanish territory, in the municipality of La Jonquera.

The tunnel has two tubes, one for each track. The two tubes are connected, every 200m, through 41 communication galleries (cross passages) for emergency evacuation and another 4 technical galleries for housing tunnel equipment.

Annex 3 shows a typical section of one of the tubes.

The main requirements regarding traffic and safety in the Perthus tunnel, due to the «tunnel condition», are:

- a) Only (1) train present in the tunnel for each running direction.
- b) Passenger trains on-board staff require 3 Assistants + 1 Driver responsible for assistance efforts and coordination of train evacuation in case of incidents.

3.5 SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN – SYSTÈMES DE SIGNALISATION – SIGNALLING SYSTEMS

La **S.I.** cuenta con el sistema de señalización ERTMS/ETCS Nivel 1. En caso de incidencia con un fallo de ERTMS Nivel 1, en ausencia de otro sistema de seguridad en la **S.I.** tal como ASFA, TVM, KVB o LZB, se establece un método manual

La section à grande vitesse de la **S.I.** dispose du système de signalisation ERTMS/ETCS Niveau 1. En cas d'incident causant la perte du système ERTMS niveau 1, en absence de tout autre système de sécurité sur la **S.I.** tel que l'ASFA,

The **S.I.** operates under the ERTMS/ETCS Level 1 signalling system. In case of an incident with ERTMS Level 1 failure, and in the absence of any other safety system on the **S.I.** such as ASFA, TVM, KVB or LZB, a manual method is

basado en procedimientos, ya sea la marcha a la vista aplicada por el conductor, o un bloqueo telefónico establecido entre los centros de control adyacentes de RFF y ADIF.

Las locomotoras o trenes que no disponen del sistema ERTMS nivel 1 embarcado, no son admitidos en principio.

Solo se puede permitir una eventual admisión de manera derogatoria y limitada en el tiempo, tras estudios específicos para determinar los efectos en la seguridad de explotación, el modo de operaciones y el mantenimiento en función del volumen y de los horarios de circulación de las demás circulaciones comerciales.

En cualquier caso, la admisión derogatoria de locomotoras o trenes no equipados con ERTMS, siempre se efectúa con la aprobación previa de las autoridades de seguridad.

No existe ninguna restricción relativa al número de trenes presentes simultáneamente en la **S.I.**, a condición de que dichos trenes estén todos equipados con ERTMS embarcado.

En caso contrario, la circulación simultánea de trenes con ERTMS y de trenes sin ERTMS circulando en control manual está estrictamente prohibida.

En caso de que algunas locomotoras o trenes dispusieran de una derogación para circular sin ERTMS, es posible tener un máximo de dos (2) trenes sin ERTMS simultáneamente en la línea, a razón de un (1) tren por vía y por sentido, según condiciones de circulación particulares (posición de los aparatos de vía).

TVM, KVB ou LZB, on établit une méthode manuelle basée sur des procédures, qui peut être soit une marche à vue appliquée par le conducteur ou un cantonnement téléphonique établi entre les centres de contrôle limitrophes de RFF et ADIF.

Les locomotives ou trains ne disposant pas de système ERTMS niveau 1 à bord ne sont pas admis(es) en principe.

Une éventuelle admission ne peut se faire qu'à titre dérogatoire et limité dans le temps, après études spécifiques pour déterminer les effets sur la sécurité d'exploitation, le mode d'opérations et la maintenance en fonction du volume et des horaires des autres circulations commerciales.

Toute admission à titre dérogatoire de locomotives ou trains non équipés(es) de l'ERTMS reste dans tous les cas soumise à l'approbation des autorités de sécurité.

Il n'y a pas de restriction relative au nombre de trains présents simultanément sur la **S.I.** dès lors que ces trains sont tous équipés du système ERTMS embarqué.

Dans le cas contraire, la circulation simultanée de trains en ERTMS et de trains sans ERTMS circulant en contrôle manuel est strictement interdite.

Dans le cas où des locomotives ou trains auraient une dérogation pour circuler sans ERTMS embarqué, il est possible d'avoir jusqu'à deux (2) trains sans ERTMS simultanément sur la ligne, à raison d'un (1) train par voie et par sens, suivant des conditions de circulation particulières (position des appareils de voie).

implemented based on procedures that can be either driving under driver's responsibility (visual driving) or a telephone (manual) block system established between the adjacent control centres of RFF and ADIF.

Locomotives or trains that do not have the ERTMS Level 1 onboard system are not admitted in principle.

An eventual admission can be made only as a waiver and during a limited period, following specific studies to determine the effects on operating safety, operation mode and maintenance according to the volume and the time-scheduling of the remaining commercial traffic.

In all cases, any admission by waiver of locomotives or trains not equipped with on-board ERTMS is subject to the prior approval of the safety authorities.

There is no restriction regarding the number of trains present simultaneously in the **S.I.** provided that they said trains are all equipped with the on-board ERTMS.

If this is not the case, the simultaneous presence of trains with ERTMS and trains without ERTMS operating in manual control mode, is strictly prohibited.

In case that certain locomotives or trains have a waiver authorizing them to operate without onboard ERTMS, it is possible to have a maximum of two (2) trains without ERTMS simultaneously in the line, one (1) train per track and run direction, following specific operating conditions (position of the switches).

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de RFF se ha instalado el sistema de señalización KVB. La transición entre el ERTMS y el KVB se hace de manera dinámica sin parada en ambos sentidos.

Les voies de raccordement avec le réseau ferroviaire conventionnel de RFF disposent du système KVB. La transition entre l'ERTMS et le KVB est faite de façon dynamique sans arrêt dans les deux sens.

The KVB signalling system has been installed on crossovers with the conventional RFF rail network. The transition between the ERTMS and the KVB takes place dynamically without stopping in both directions.

3.6 SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE ENERGÍA – SYSTÈME D'ALIMENTATION EN ÉNERGIE – POWER SUPPLY SYSTEM

La **S.I.** se alimenta mediante una línea aérea de contacto, presentando una tensión nominal de 25.000 V CA de 50 Hz. Toda la línea está alimentada desde una subestación ubicada en las proximidades de Perpiñán - Le Soler. La subestación tiene una redundancia **interna** con dos (2) acometidas diferentes. Sin embargo, en ausencia de la subestación de Santa Llogaia (2012), la alimentación en energía de la línea no tiene redundancia **externa**.

La **S.I.** est alimenté au moyen d'une ligne aérienne de contact, avec une tension d'alimentation nominale de 25 000 V CA de 50 Hz. Toute la ligne est alimentée depuis une sous-station située aux alentours de Perpignan - Le Soler. La sous-station a une redondance **interne** avec deux (2) alimentations différentes. Cependant, en absence de la future sous-station de Santa Llogaia (2012), l'alimentation en énergie de la ligne n'a pas de redondance **externe**.

The **S.I.** is powered by an overhead contact line, having a rated voltage of 25,000 VAC 50 Hz. The entire line is powered from a substation located near Perpignan - Le Soler. The substation has **internal** redundancy with two (2) different power in-feeds. However, in the absence of the Santa Llogaia substation (2012), the power supply on the line does not have **external** redundancy.

La catenaria está situada actualmente a una altura de 5.300 mm y podrá elevarse en el futuro hasta una altura de 5.600 mm para adaptarse al gálibo "autopista ferroviaria" (AF) si fuera necesario.

La caténaire se trouve actuellement à une hauteur de 5 300 mm et pourra être levée, à une hauteur de 5 600 mm pour l'adaptation au gabarit «autoroute ferroviaire» (AF), si besoin dans le futur.

The catenary is currently located at a height of 5,300 mm and in the future it may be raised to a height of 5,600 mm to adapt it to the "rolling motorway" (AF) gauge in the future if necessary.

El equipamiento de la catenaria permite el funcionamiento normal del tren en tracción y en frenado, las tensiones de la línea cumplen con la **ETI** de energía según la tabla adjunta.

L'équipement caténaire permet le fonctionnement normal du train en traction et en freinage. Les tensions de la ligne sont conformes à la **STI** d'énergie selon le tableau ci-dessous.

The catenary equipment allows normal train operation under traction and braking, and the line voltages comply to the **TSI** energy in the attached chart.

Tensión mínima Tension minimale Minimum voltage	Tensión nominal Tension nominale Rated voltage	Tensión máxima Tension maximale Maximum voltage
19 kV	27,5 kV	29 kV
Frecuencia mínima Fréquence minimale Minimum frequency	Frecuencia nominal Fréquence nominale Rated frequency	Frecuencia máxima Fréquence maximale Maximum frequency
49,5 Hz	50Hz	50,5 Hz

La tensión mecánica del cable sustentador es de 15,75 kN y la del hilo de contacto es de 31,5 kN. Tanto la tensión del cable sustentador como la del hilo de contacto se compensan automáticamente. El descentrado del hilo de contacto es ± 200 mm y el desplazamiento lateral máximo por acción del viento es ± 400 mm.

La **S.I.** dispone de una zona neutra interoperable de unos 590 m cuyo eje se sitúa en el km 27+404 (para la separación de fases) y una zona de separación de 25 kV y 1,5 kV en la transición con la red francesa de RFF.

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de RFF se dispone de una tensión 1.500 kV continua.

En el *Anexo 6* se muestra el diagrama general de electrificación de línea única de la **S.I.**

La tension mécanique du fil de support est de 15,75 kN et celle du fil de contact est de 31,5 kN. Aussi bien la tension du fil de support que celle du fil de contact sont automatiquement compensées. Le désaxement du fil de contact est de ± 200 mm et déplacement latéral maximum par l'action du vent est de ± 400 mm.

La **S.I.** dispose d'une zone neutre interoperable d'environ 590 m dont l'axe est situé au km 27+404 (pour la séparation de phases) et d'une zone de séparation de 25 kV et 1,5 kV dans la transition au réseau français de RFF.

Les voies de raccordement avec le réseau ferroviaire conventionnel de la RFF, disposent d'une tension continue de 1.500 VCC.

L'*Annexe 6* montre le diagramme général d'électrification de la **S.I.**

The mechanic tension of the support cable is 15.75 kN; mechanical tension of the contact wire is 31.5 kN. Tensions of both support cable and contact wire are automatically compensated. Contact wire horizontal positions range from ± 200 mm, while maximum lateral displacement due to wind effect is ± 400 mm.

One interoperable neutral zone of about 590 m whose axis is close to km 24+404 (for phase separation), as well as one separation section (buffer zone between 25 kV and 1.5 kV in the transition to the RFF French network) are implemented in the **S.I.**

The connection tracks (RAC) to RFF rail network operate under 1,500 kVDC.

Annex 6 shows the general single track electrification diagram of the **S.I.**

3.7 CIRCULACIÓN DE TRENES Y MATERIAL RODANTE – CIRCULATION DES TRAINS ET DU MATÉRIEL ROULANT – OPERATION OF TRAINS AND ROLLING STOCK

Las dos vías principales de la S.I. son banalizadas, es decir, que los trenes pueden circular en los dos sentidos por ambas vías. Sin embargo, se ha prefijado un sentido de circulación para cada vía de la **S.I.**, dado el sentido de circulación preferencial en las redes adyacentes de ADIF y RFF.

Les deux voies principales de la S.I. sont banalisées, c'est-à-dire que les trains peuvent circuler dans les deux sens sur les deux voies. Toutefois, un sens de circulation pour chaque voie est prédéterminé sur la **S.I.** étant donné le sens de circulation préférentiel sur les réseaux limitrophes d'ADIF et RFF.

The two main tracks of the S.I. are bi-directional, thus allowing the trains to operate in both directions and in both tracks. Nevertheless, given the preferred running direction of the adjacent networks of ADIF and RFF, a predetermined direction is set for each track within the **S.I.**

3.8 PUESTOS DE CONTROL – POSTES DE CONTRÔLE – CONTROL CENTRES

La **S.I.** dispone de un Puesto de Control Central (PCC) y de un Puesto de Control Local (PSL) para mantener la redundancia y garantizar la disponibilidad de la línea.

La **S.I.** dispose d'un Poste de Contrôle central (PCC) et d'un Poste de Contrôle Local (PCL) redondants pour assurer et maintenir la disponibilité de la ligne.

The **S.I.** has one Central Control Centre (PCC) and a Local Control Centre (PCL) for redundancy purposes and in order to maintain the availability of the line.

La gestión del tráfico de los trenes de la **S.I.**, de la energía, de las instalaciones de seguridad del túnel y demás sistemas de supervisión instalados en la vía se realiza desde un único puesto de control (PCC o PCL).

La gestion du trafic des trains de la **S.I.**, de l'énergie, des installations de sécurité du tunnel et des autres systèmes de supervision installés sur la voie, est effectuée depuis un seul et unique poste de contrôle (PCC ou PCL).

Train operations on the **S.I.**, as well as traction power, tunnel safety facilities and other monitoring systems installed on the line are managed from a sole operations centre (PCC or PCL).

La transferencia de mando entre los dos puestos de control se realiza sin ningún efecto sobre las circulaciones comerciales.

Le transfert de commande entre les deux postes de contrôle s'effectue sans aucun effet sur les circulations commerciales.

The transfer of the command between the two control centres is carried out without any effect on the commercial services.

Existe una redundancia **interna** (servidores redundantes y puestos locales de operación para el tráfico y la energía).

Il existe une redondance **interne** (serveurs redondants et postes locaux d'opération pour le trafic et l'énergie).

An **internal** redundancy is implemented (redundant servers and local operating workstations for traffic and power).

3.9 TIPOS DE MATERIAL RODANTE ADMITIDOS – TYPES DE MATÉRIEL ROULANT ADMIS – TYPES OF ROLLING STOCK ACCEPTED

La **S.I.** ha sido concebida y realizada según las **ETI** en vigor.

La **S.I.** a été conçue et réalisée conformément aux **STI** en vigueur.

The **S.I.** has been designed and built according to the applicable **TSI**.

La **S.I.** no presenta particularidades que

La **S.I.** ne présente pas de particularités

Therefore, the **S.I.** does not have any

modifiquen las reglas de acceso para el material que esté en conformidad con las normas establecidas en las **ETI**.

Por consiguiente, los trenes de viajeros y de mercancías son admitidos en la S.I. a condición de que cumplan con las ETI, tal como se indica en el párrafo 2.10.

Sin embargo, excepcionalmente, con el fin de garantizar la seguridad de la circulación y la integridad de la infraestructura, TP Ferro podrá imponer restricciones relativas a la aceptación de material destinado al transporte de mercancías.

Para el caso concreto de circulaciones de trenes de mercancías sin sistema de señalización ERTMS, TP Ferro autorizará a cualquier **EF** que lo solicite, una derogación para poder circular durante un plazo de tiempo determinado en modo de control manual.

modifiant les règles d'accès pour du matériel qui serait conforme aux normes établies dans les **STI**.

Par conséquent, les trains de voyageurs et les trains de marchandises sont admis sur la S.I. à condition qu'ils soient conformes aux STI tel qu'indiqué au paragraphe 2.10.

Néanmoins, exceptionnellement, des restrictions relatives à l'admission de matériel dédié au fret pourront être imposées par TP Ferro dans le but de garantir la sécurité des circulations et l'intégrité de l'infrastructure.

Dans le cas concret des circulations des trains fret sans le système de signalisation ERTMS, TP Ferro autorisera à toutes les **EF** qui le souhaitent, une dérogation pour pouvoir circuler pendant un délai de temps déterminé en mode de contrôle manuel.

particularities likely to modify access rules or conditions for rolling stock that complies with the **TSI**.

Consequently, passengers' and freight trains are admitted (accepted) in the S.I. provided that they comply with the TSI as indicated in the previous section 2.10.

However, in exceptional cases, in order to ensure operations safety and the integrity of the infrastructure, TP Ferro may impose restrictions on the acceptance of rolling stock used for the carriage of freight.

For the specific case of the freight trains not fitted with the ERTMS on-board signaling system and following specific **RU**'s request, TP Ferro may deliver a waiver authorizing trains to operate without ERTMS on-board system for a specific period of time, operating under manual mode.

3.10 VELOCIDADES MÁXIMAS/MÍNIMAS – VITESSES MAXIMALES/MINIMALES – MAXIMUM/MINIMUM SPEEDS

Las velocidades en la infraestructura gestionada por TP Ferro están resumidas en el siguiente cuadro:

Les vitesses dans l'infrastructure gérée par TP Ferro sont résumées dans le tableau suivant:

The speeds in the infrastructure maintained by TP Ferro are summarized in the following table:

TIPO DE TREN TYPE DE TRAIN TYPE OF TRAIN	VELOCIDAD MAXIMA VITESSE MAXIMALE MAXIMUM SPEED	VELOCIDAD MINIMA VITESSE MINIMALE MINIMUM SPEED
Trenes pasajeros alta velocidad Trains de voyageurs à grande vitesse High Speed passenger trains	300 km/h	120 km/h
Trenes mercancías equipados con ERTMS N1 (*) Trains marchandises équipés ERTMS N1 (*) Freight trains equipped with ERTMS L1 (*)	140 km/h	80 km/h
Trenes mercancías no equipados con ERTMS N1 (*) Trains marchandises non équipés ERTMS N1 (*) Freight trains not equipped with ERTMS L1 (*)	100 km/h	80 km/h
Locomotoras aisladas equipadas con ERTMS N1 Locomotives isolées équipées ERTMS N1 Isolated locomotives equipped with ERTMS L1	160 km/h	60 km/h
Locomotoras aisladas no equipadas con ERTMS N1 Locomotives isolées non équipées ERTMS N1 Isolated locomotives not equipped with ERTMS L1	100 km/h	60 km/h
Transportes especiales Transports spéciaux Special transport	Según el caso Selon le cas According to the case	Según el caso Selon le cas According to the case

(*) La admisión de locomotoras que no cumplen la velocidad mínima, se hará a través de estudios específicos conjuntos con las redes adyacentes (ADIF y RFF) para determinar los efectos sobre la capacidad de la S.I., con una velocidad mínima absoluta de 60 km/h.

(*) L'admission des locomotives n'accomplissant pas la vitesse minimale se fera moyennant des études spécifiques conjointes avec les réseaux adjacents (RFF et ADIF) pour déterminer les effets sur la capacité de la S.I., avec une vitesse minimale absolue de 60 km/h.

(*) The acceptance of locomotives that do not comply with the minimum speed will be through specific joint studies with the adjacent networks (ADIF and RFF) to determine the effects of the S.I. capacity, with an absolute minimum speed of 60 km/h.

3.11 GÁLIBO – GABARIT – GAUGE

El gálibo cinemático que debe ser respetado corresponde a las normas UIC 505-1 y 506 y a la **ETI** Material Rodante 2002/735/CE. En el *Anexo 4* se detalla el esquema del gálibo.

Le gabarit cinématique à respecter répond aux normes UIC 505-1 et 506 et à la **STI** Matériel roulant 2002/735/CE. Le schéma du gabarit est détaillé à l'*Annexe 4*.

The kinematic gauge that must be respected corresponds to UIC 505-1 and 506 standards and the Rolling Stock TSI 2002/735/EC. *Annex 4* shows a diagram of the gauge.

3.12 VÍAS – VOIES – TRACKS

El ancho de las vías de la **S.I.** es el ancho internacional (UIC) de 1.435 mm.

L'écartement des voies de la **S.I.** est l'écartement international (UIC) de 1.435 mm.

The **S.I.** track gauge is the standard gauge (UIC) of 1,435 mm.

Declividades y longitudes máximas:

Déclivités et longueurs maximales :

Gradients and maximum lengths:

- Declividad máxima 18‰, radio mínimo 7.000 m, peralte máximo 135 mm
- Declividad máxima en curva: 18‰ a lo largo de 1.944 m con un radio mínimo de 15.000 m y un peralte máximo de 60 mm; este tramo se encuentra en exterior, salvo 200 m que están dentro del túnel
- Declividad máxima en recta de 18‰ a lo largo de 3.077 m
- Longitud máxima con declividad: 10.9‰ a lo largo de 6.420 m con un radio mínimo de 8.333 m y un peralte máximo de 110 mm; este tramo se encuentra dentro del túnel.

- Déclivité maximale: 18‰, rayon minimal 7.000 m, dévers maximal 135 mm
- Déclivité maximale en courbe : 18‰ le long de 1.944m, avec un rayon minimal de 15.000 m et un dévers maximal de 60mm; ce tronçon se trouve à l'extérieur, sauf 200 m qui sont à l'intérieur du tunnel
- Déclivité maximale de 18‰ sur 3.077 m en alignement droit
- Longueur maximale avec déclivité: 10,9‰ le long de 6.420 m, avec un rayon minimale de 8.333 m et un dévers maximal de 110 mm ; ce tronçon se trouve dans le tunnel.

- Maximum gradient 18‰, minimum radius 7,000 m, maximum cant of 135 mm
- Maximum gradient in curve: 18‰ along 1,944 m with a minimum radius of 15,000 m and a maximum cant of 60 mm; this section is open air, except for 200 m in the tunnel
- Maximum gradient in alignment: 18‰ along 3,077 m on straight track
- Maximum length with gradient: 10.9‰ along 6,420 m with a minimum radius of 8,333 m and a maximum cant of 110 mm; this section is in the tunnel.

3.13 ESFUERZOS MÁXIMOS – EFFORTS MAXIMUMS – MAXIMUM EFFORT

La **S.I.** es una línea de clase D4. La masa estática para cada eje siempre deberá ser igual o inferior a 22,5 toneladas y la masa por unidad de

La **S.I.** est une ligne de la classe D4. La masse statique par essieu sera toujours égale ou inférieure à 22,5 tonnes et la masse par unité de

The **S.I.** is a D4 class line. The static mass for each axle must always be equal to or less than 22.5 tons and the mass per unit length less than

longitud igual o inferior a 8,0 t/m.

longueur égale ou inférieure à 8,0 t/m.

or equal to 8.0 t/m.

3.14 TRACCIONES ADMITIDAS – TRACTION ADMISES – TRACTION ALLOWED

La **S.I.** admite tracciones Eléctricas y Diesel que cumplan con las especificaciones técnicas definidas por TP Ferro.

La **S.I.** admet les tractions Électriques et Diesel qui répondent aux spécifications techniques définies par TP Ferro.

The **S.I.** allows Diesel and Electric traction that comply with the technical specifications defined by TP Ferro.

La tracción eléctrica es el modo de tracción preferencial de la línea, desde el punto de vista de la seguridad del Túnel del Pertús, condiciones de circulación, velocidad y respeto al medioambiente.

La traction électrique est le mode préférentiel de la ligne, du point de vue de la sécurité du Tunnel du Perthus, des conditions de circulation, de vitesse et de respect de l'environnement.

From Perthus tunnel safety, operating conditions, speed and environmental conditions point of view, electrical traction is the preferred traction mode in the line.

La tracción diesel debe cumplir la directiva 97/68/CE del 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.

La traction diesel doit être conforme à la directive 97/68/CE du 16 décembre 1997, relative aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Diesel traction must comply with the directive 97/68/EC of 16 December 1997 on the approximation of the laws of Member States relating to measures against the emission of gaseous and particulate pollutants from internal combustion engines to be installed in non-road mobile machinery.

La admisión de locomotoras que no cumplen esta normativa se hará a través de estudios específicos, en particular para determinar los efectos de la circulación dentro del túnel y de la obligación eventual de inhibir los opacímetros y la detección de incendio.

L'admission des locomotives n'accomplissant pas ces normes sera réalisée moyennant des études spécifiques notamment pour déterminer les effets de la circulation dans le tunnel et l'obligation éventuelle d'inhiber les opacimètres et la détection incendies.

The acceptance of locomotives that do not comply with this standard will involve specific studies to determine in particular the effects of movement inside the tunnel and of the potential obligation of inhibiting opacimeters and fire detection.

3.15 LONGITUD DEL TREN – LONGUEUR DU TRAIN – TRAIN LENGTH

La longitud máxima comercial admitida por la **S.I.** es la siguiente:

La longueur maximale admise pour la **S.I.** est la suivante:

The maximum commercial length allowed by the **S.I.** is:

- Trenes de Pasajeros: 400 metros (± 1%)

- Trains voyageurs: 400 mètres (± 1%)

- Passenger Train: 400 metres (± 1%)

- Trenes de Mercancías: 750 metros.

Es responsabilidad de las **EF** verificar las longitudes máximas autorizadas en las redes adyacentes.

- Trains marchandises: 750 mètres.

Les **EF** vérifieront les longueurs maximales autorisées sur les réseaux adjacents.

- Freight Train: 750 metres.

The **RU** are responsible for checking the maximum length allowed in the adjacent networks.



4

**ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES
ATTRIBUTION DE CAPACITÉS
CAPACITY ALLOCATIONS**

4 ADJUDICACION DE CAPACIDADES – ATTRIBUTION DE CAPACITÉS – CAPACITY ALLOCATIONS

4.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

La adjudicación de capacidades por parte de TP Ferro responde al principio de igualdad entre los diferentes usuarios de la **S.I.**, y al cumplimiento de las normas internacionales de interoperabilidad y la Directiva Comunitaria 2001/14/CE.

L'attribution de capacités de la part de TP Ferro répond au principe d'égalité entre les différents utilisateurs de la **S.I.**, et au respect des normes internationales d'interopérabilité et de la Directive communautaire 2001/14/CE.

Capacity allocation by TP Ferro reflects the principle of equality between the different users of the **S.I.**, and in compliance with international standards for interoperability and European Directive 2001/14/EC.

En caso de fuerza mayor o de situación de emergencia, TP Ferro como gestor de su infraestructura podrá modificar, alterar o suprimir las capacidades adjudicadas de forma unilateral.

En cas de force majeure ou de situation d'urgence, TP Ferro, en tant que gestionnaire de son infrastructure, pourra modifier, altérer ou supprimer les capacités attribuées de manière unilatérale.

In case of force majeure or emergency, TP Ferro may as the infrastructure manager unilaterally amend, alter or cancel the capacity allocated.

4.2 CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – CONDITIONS DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION CONDITIONS

Podrán realizar solicitudes de capacidad a TP Ferro:

- Las **EF** con licencia Comunitaria en vigor según la Directiva 2001/14/CE y las transposiciones legales aplicables en el territorio de ambos Estados Concedentes.
- Las Administraciones Públicas de los estados Concedentes que tengan atribuciones en materia de transporte ferroviario (Organismo Regulador del transporte ferroviario "*regulatory body*").

Les organismes suivants pourront effectuer des demandes de capacité à TP Ferro:

- Les **EF** en possession d'une licence communautaire en vigueur selon la Directive 2001/14/CE et selon les transpositions légales applicables sur le territoire des deux États Concedants.
- Les Administrations publiques des États Concedants ayant des attributions en matière de transport ferroviaire (Autorité Régulatrice du transport ferroviaire "*regulatory body*").

The following may make requests to TP Ferro for capacity:

- **RU** with Community licences in force in accordance with Directive 2001/14/EC and applicable legal transposition in the territory of both Granting States.
- Public authorities in Granting States with powers in rail transport (rail transport regulatory body).

4.3 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA – DOCUMENTATION REQUISE – REQUIRED DOCUMENTATION

Las empresas que deseen realizar una solicitud de reserva de capacidad a TP Ferro tendrán que:

- Haber firmado con TP Ferro previamente el Acuerdo Marco de Colaboración (en el caso que el acuerdo no esté firmado, las reservas de capacidad serán aceptadas pero no serán confirmadas oficialmente hasta la rúbrica definitiva del Acuerdo Marco)
- Acreditar documentalmente las personas autorizadas para realizar dicho trámite
- Confirmar una dirección oficial a la que TP Ferro pueda dirigirse por escrito para comunicaciones oficiales
- Confirmar otros canales de comunicación operativa entre las partes (teléfono, fax, email, etc.)
- Presentar a TP Ferro la documentación y las garantías correspondientes, con arreglo a las legislaciones vigentes de ambos países, para las reservas de capacidad que incluyan un transporte de mercancías peligrosas.

Les entreprises désireuses d'adresser une demande de réserve de capacité à TP Ferro, devront :

- Avoir signé au préalable l'Accord Cadre de Collaboration avec TP Ferro; (dans le cas où cet accord ne serait pas signé, les réserves de capacité seront acceptées mais ne seront pas confirmées officiellement avant la signature définitive de l'Accord-cadre)
- Accréditer, à l'aide de documents, les personnes autorisées à effectuer cette démarche
- Confirmer une adresse officielle à laquelle TP Ferro pourra s'adresser par écrit pour les communications officielles
- Confirmer d'autres canaux de communication opérationnelle entre les parties. (téléphone, fax, e-mail, etc.)
- Présenter à TP Ferro la documentation et les garanties correspondantes, conformément aux législations en vigueur des deux pays, pour les réserves de capacité qui incluent un transport de marchandises dangereuses.

Companies wishing to make a capacity reservation application to TP Ferro, must:

- Have previously signed with TP Ferro the Framework Partnership Agreement. (If the agreement is not signed, capacity reservations will be accepted but not officially confirmed until the Framework Agreement is finally signed)
- Document the persons authorized to perform that procedure
- Confirm an official address to which TP Ferro can write for official communications
- Confirm other communication channels in operation between the parties (phone, fax, email, etc.)
- Submit the corresponding documentation and guarantees to TP Ferro, in accordance with the laws in force in both countries for capacity reservations that include the transport of dangerous goods.

4.4 MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – MODÈLES DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION FORMS

Todas las solicitudes de capacidad deben ser tramitadas a TP Ferro a través del sistema "Pathfinder". En ausencia de este sistema informático y de forma excepcional, las **EF** podrán solicitar la reserva de capacidad por escrito a la Dirección Comercial de TP Ferro.

Toutes les demandes de capacité devront être transmises à TP Ferro par l'intermédiaire du système « Pathfinder ». En l'absence de ce système informatique, les **EF** pourront exceptionnellement demander la réserve de capacité par écrit à la Direction Commerciale de

All capacity applications must be processed to TP Ferro through the "Pathfinder" system. In the absence of this computer system and as an exception, the **RU** may request the capacity reservation in writing to the Commercial Division of TP Ferro.

TP Ferro.

4.5 TIPOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – TYPES DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION TYPES

TP Ferro pone a disposición de las **EF** distintos tipos de capacidad: servicio estándar, servicio especial y servicio urgente.

Servicio Estándar: el servicio Estándar define los surcos que tienen una frecuencia regular y programada a lo largo de todo el año.

Servicio Especial: son aquellos surcos que se ponen a disposición de los clientes en respuesta a sus necesidades puntuales. No requieren de una programación anual y se adaptan a las necesidades comerciales de los clientes.

Servicio Urgente: son los surcos que pueden ser solicitados por los clientes sin necesidad de reservas previas y consecuentes a situaciones especiales.

TP FERRO met à disposition des **EF** différents types de capacité : service standard, service spécial et service urgent.

Service standard : le service définit les sillons ayant une fréquence régulière et programmée tout au long de l'année.

Service spécial : il correspond aux sillons mis à la disposition des clients en réponse à leurs besoins ponctuels. Ils ne requièrent pas de programmation annuelle et s'adaptent aux éventuels besoins commerciaux des clients.

Service urgent : il correspond aux sillons pouvant être demandés par les clients sans besoin de réservations préalables et pour des circonstances spéciales.

TP Ferro offers the **RU** different capacity types: standard service, special service and emergency service.

Standard Service: the standard service defines paths having a regular frequency and scheduled throughout the year.

Special services: are those paths made available to customers in response to their specific needs. They do not require annual scheduling and are adapted to customers' business needs.

Emergency Service: these are paths that can be requested by customers without needing prior reservations or being consistent with special situations.

4.6 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE SURCOS – PROCÉDURE DE DEMANDE DE SILLONS – TRAIN PATH APPLICATION PROCEDURE

El procedimiento de solicitud de capacidad de TP Ferro es el siguiente:

Servicios Estándar y Especial

En caso de no poder utilizar el sistema informático "Pathfinder", la **EF** podrá realizar la petición de reserva de surcos enviando el modelo de solicitud de capacidad correspondiente y toda la documentación requerida a la Dirección Comercial de TP Ferro, por carta certificada con

La procédure de demande de capacité de TP Ferro est la suivante:

Services Standard et Spécial

Dans le cas où il lui serait impossible d'utiliser le système informatique "Pathfinder", l'**EF** pourra effectuer la demande de réservation de sillons en envoyant le modèle de demande de capacité correspondant et toute la documentation requise à la direction commerciale de TP Ferro, par lettre

The TP Ferro capacity application procedure is:

Standard and Special Services

In case it is not possible to use the "Pathfinder" computer system, the **RU** can make the train path reservation request by sending the corresponding train path application form and all required documentation to the TP Ferro Commercial Department by registered letter with

acuse de recibo, dentro de los plazos establecidos por TP Ferro y detallados en esta **DR**.

Una vez acusada la solicitud (de cualquiera de los modos autorizados), se procederá a integrar la petición en el sistema informático interno de TP Ferro, emitiendo el correspondiente accuse de recibo al solicitante dentro de los 2 siguientes días hábiles a la recepción.

Para los servicios Especiales se establece un mínimo de anterioridad de 7 días al horario de surco solicitado para poder proceder a su solicitud.

Surcos Urgentes

Teniendo en cuenta la escasa antelación con la que se puede realizar esta solicitud de capacidad, se podrá realizar este tipo de solicitud, directamente a la Dirección de Explotación de TP Ferro:

- 1) Vía email oficial
- 2) Por telegrama
- 3) Por teléfono
- 4) Por fax

4.7 AJUSTES CONCERTADOS – AJUSTEMENTS CONCERTÉS – AGREED ADJUSTMENTS

Una vez se realicen las correspondientes solicitudes de capacidad, TP Ferro establecerá los contactos directos con las **EF** para realizar los oportunos ajustes que optimicen la asignación de surcos o para solucionar posibles conflictos de horarios.

recommandée avec accusé de réception, dans les délais établis par TP Ferro et détaillés dans ce **DRR**.

Une fois la demande officiellement reçue (par n'importe lequel des moyens autorisés), elle sera intégrée dans le système informatique interne de TP Ferro, en émettant l'accusé de réception correspondant pour le demandeur dans les 2 jours ouvrés suivant la réception.

Pour les services Spéciaux, un délai minimum de 7 jours préalablement à l'horaire de sillon demandé est établi pour pouvoir en effectuer la demande.

Pour les sillons Urgent

Étant donné que ce type de demande de capacité peut seulement être effectué peu de temps à l'avance, il pourra être réalisé directement auprès de la direction d'exploitation de TP Ferro, des manières suivantes:

- 1) Via e-mail officiel
- 2) Par télégramme
- 3) Par téléphone
- 4) Par fax

acknowledgment of receipt within the limits set by TP Ferro and detailed in the **NS**.

Once the application is received (in any authorized mode), the request will subsequently be included in the TP Ferro internal computer system, issuing the corresponding acknowledgment of receipt to the applicant within 2 working days following receipt.

A minimum notice of at least 7 days prior to the train path time requested is established to be able to proceed with their application.

Emergency Train Paths

Given the short notice with which a capacity application may be made, this type of application may be made directly to the TP Ferro Operating Department:

- 1) Via official Email
- 2) By telegram
- 3) By telephone
- 4) By Fax

Once the corresponding train path applications have been made, TP Ferro will establish direct contacts with the **RU** to make the necessary adjustments to optimize the allocation of train paths or to solve possible conflicts in schedules.

4.8 **PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE SURCOS – PROCÉDURE DE CONFIRMATION DE SILLONS – TRAIN PATH CONFIRMATION PROCEDURE**

Realizadas las correspondientes fases de solicitud de capacidad y ajustes concertados, TP Ferro informará debidamente y por escrito la asignación oficial del horario de servicio o, en su caso, la no viabilidad del mismo, en cuyo caso el solicitante podrá iniciar las alegaciones oportunas para la revisión de las solicitudes no aceptadas.

Une fois réalisées les différentes phases de demande de capacité et d'ajustements concertés, TP Ferro informera, selon la forme prescrite et par écrit, quant à l'attribution officielle de l'horaire correspondant de service ou de sa non-viabilité, auquel cas le demandeur pourra commencer à présenter les démarches opportunes en vue de la révision de la demande non acceptée.

Once the corresponding train path application and agreed adjustment phases have been completed, TP Ferro will duly give information in writing regarding the official allocation of the service timetable or, where appropriate, the non-feasibility of these in which case the applicant may initiate the appropriate claims to review applications not accepted.

4.9 **CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – CALENDRIER DE DEMANDE DE CAPACITÉ – TRAIN PATH APPLICATION CALENDAR**

En el siguiente cuadro se detalla el calendario oficial de TP Ferro, que está conforme al de RailNetEurope, para los procesos de presentación y tramitación de solicitudes de reserva de capacidad y sus fechas límites correspondientes.

Dans le tableau ci-dessous est détaillé le calendrier officiel de TP Ferro, conforme à celui de RailNetEurope, pour les processus de présentation et de démarches de demandes de réserve de capacité ainsi que leurs dates limites correspondantes.

The following table details the official calendar for TP Ferro, which is in accordance with the RailNetEurope rules, for the process of filing and processing capacity reservation applications and their corresponding deadlines.

Estudios de viabilidad – Études de faisabilité – Feasibility studies

16 de enero 2013 16 janvier 2013 16 January 2013	Fecha límite para las solicitudes de estudios de viabilidad Date limite pour les demandes d'étude de faisabilité Deadline for feasibility study applications
12 de marzo 2013 12 mars 2013 12 March 2013	Fecha límite para contestar a las solicitudes de surcos Date limite pour les réponses aux demandes d'étude de sillons Deadline for replying to train path applications

Solicitudes iniciales de surcos para el servicio anual 2014 - Demandes initiales de sillons pour le service annuel 2014 – Initial train path applications for the annual 2014 service

8 de enero 2013 8 janvier 2013 8 January 2013	Finalización del catálogo de surcos Finalisation du catalogue sillons Train path catalogue completion
12 de dic. 2012 - 9 de abril 2013 12 déc. 2012 - 9 avril 2012 12 December 2012 - 9 April 2013	Presentación de solicitudes de surcos Soumission des demandes de sillons Train path applications submitted
10 de abril 2013 - 2 de julio 2013 10 avril 2013 - 2 juillet 2013 10 April 2013 - 2 July 2013	Construcción del horario Construction de l'horaire Timetable construction
18 - 21 de junio 2013 18 - 21 juin 2013 18 - 21 June 2013	Reunión técnica RNE Réunion technique RNE RNE technical meeting
2 de julio 2013 2 juillet 2013 2 July 2013	Publicación del anteproyecto para el horario internacional Publication de l'avant-projet pour l'horaire international Publication of draft project for international timetable
3 de julio 2013 - 3 de agosto 2013 3 juillet 2013 - 3 août 2013 3 July 2013 - 3 August 2013	Observación y comentarios de las EF Observation et commentaires des EF RU observations and comments
20 de agosto 2013 20 août 2013 20 August 2013	Fecha límite para contestación final a las EF (inicio de la adjudicación contractual de surcos) Date limite de réponse finale aux EF (début de l'attribution contractuelle de sillons) Deadline for final reply to RU (start of contractual allocation of train paths)

Solicitudes tardías de surcos para el servicio anual 2014 - Demandes tardives de sillons pour le service annuel 2014 – Late train path applications for the annual 2014 service

11 de abril 2013 11 avril 2013 11 April 2013	Primer día para la presentación de solicitudes tardías Premier jour pour la soumission des demandes tardives First day for submission of late applications
21 de agosto 2013 21 août 2013 21 August 2013	Primer día para contestar a las solicitudes tardías Premier jour de réponses aux demandes tardives First day for replying to late applications
8 de octubre 2013 8 octobre 2013 8 October 2013	Fecha límite para la presentación de solicitudes tardías Date limite pour la soumission des demandes tardives Deadline for submission of late applications
5 de noviembre 2013 5 novembre 2013 5 November 2013	Fecha límite para contestar a las solicitudes tardías Date limite pour les réponses aux demandes tardives Deadline for replying to late applications

Solicitudes ad-hoc de surcos durante el servicio anual 2014 - Demandes ad-hoc de sillons pendant le service annuel 2014 – Ad-hoc train path applications during the annual 2014 service

9 de octubre 2013 9 octobre 2013 9 October 2013	Primer día para las peticiones ad-hoc para el S.A. 2014 Premier jour pour les demandes ad-hoc du S.A. 2014 First day for ad-hoc requests for the S.A. 2014
---	--

Servicio anual 2014-Service annuel 2014 – Annual 2014 Service

9 de diciembre 2013 (00:01) 9 décembre 2013 (00:01) 9 December 2013 (00:01)	Inicio del S.A. 2014 Début du S.A. 2014 Start of the S.A. 2014
---	--

4.10 CRITERIOS DE PRIORIDAD Y MODALIDADES DE TRÁFICO – CRITÈRES DE PRIORITÉ ET MODALITÉS DE CIRCULATION – CRITERIA FOR PRIORITY AND TYPES OF TRAFFIC

Se establecen unos principios de prioridad en la asignación de capacidad en caso de conflicto en el horario de servicio.

Certains principes de priorité dans l'attribution de capacité sont établis en cas de conflit dans l'horaire de service.

Priority principles have been established in the allocation of capacity in the event of timetable conflict.

Estos criterios son:

Ces critères sont les suivants:

These criteria are:

- la seguridad del tráfico ferroviario
- los servicios declarados de interés público
- los servicios prioritarios establecidos por ambos Estados Concedentes
- los surcos asignados y utilizados regularmente durante la vigencia del horario de servicio anterior
- los servicios internacionales Larga Distancia
- la eficiencia del sistema.

- la sécurité du trafic ferroviaire
- les services déclarés d'intérêt public
- les services prioritaires établis par les deux États Concedants
- les sillons attribués et régulièrement utilisés pendant la période d'horaire du service précédent
- les services internationaux Longue Distance
- l'efficiency du système.

- rail traffic safety
- services declared in the public interest
- priority services provided by both Granting States
- paths allocated and used regularly for the duration of the previous service timetable
- Long Distance international services
- system efficiency.

4.11 COORDINACION CON LAS REDES DE RFF Y ADIF – COORDINATION AVEC LES RESEAUX DE RFF ET ADIF – COORDINATION WITH RFF AND ADIF NETWORKS

La adjudicación de capacidad en la **S.I.** se hace de manera coordinada con las redes de TP Ferro, ADIF y RFF. La coordinación se hace de dos

L'attribution de capacité dans la **S.I.** se réaliser de façon coordonnée avec les réseaux de TP Ferro, RFF et ADIF. La coordination se fait de

Capacity in the **S.I.** is allocated in coordination with the TP Ferro, ADIF and RFF networks. Coordination is carried out in two ways:

formas:

- a través de la Comisión de Explotación
- a través de la Ventanilla Única (**OSS**) de ADIF o RFF

deux façons :

- au moyen de la Commission d'Exploitation
- au moyen de l'**OSS** de RFF ou d'ADIF

- through the Operating Committee
- through the ADIF or RFF **One Stop Shops**

4.12 DISPONIBILIDAD HORARIA – DISPONIBILITÉ HORAIRE – HOURLY AVAILABILITY

TP Ferro establece el horario de mantenimiento regular de su red entre las 00h00 y 05h30 diariamente en ambas vías. Consecuentemente, no se podrá adjudicar ninguna capacidad comprendida en esta franja horaria, salvo petición especial por parte de la **EF** y estudio por parte de TP Ferro.

TP Ferro établit l'horaire de maintenance régulière de son réseau tous les jours entre 00h00 et 05h30 dans les deux voies. Par conséquent, aucune capacité ne pourra être attribuée dans ce créneau, sauf en cas d'une demande spéciale de la part de l'**EF** et d'une étude de la part de TP Ferro.

TP Ferro sets a regular maintenance timetable for its network between 00h00 and 05h30 daily on both tracks. Consequently, no capacity may be awarded within these hours, unless specially requested by the **RU** and studied by TP Ferro.



5

**SERVICIOS COMPLEMENTARIOS
SERVICES COMPLÉMENTAIRES
SUPPLEMENTARY SERVICES**

5 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS – SERVICES COMPLÉMENTAIRES – SUPPLEMENTARY SERVICES

5.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION - INTRODUCTION

Los servicios adicionales ofrecidos por TP Ferro a las **EF** están regulados por el contrato de Concesión y por la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y, más detalladamente, por el Anexo II de la citada directiva, en la que se establece el catálogo de servicios adicionales que se pueden ofertar.

Les services additionnels offerts par TP Ferro aux **EF** sont régis par le Contrat de Concession et par la directive 2001/14/CE relative à l'attribution de la capacité de l'infrastructure ferroviaire et plus concrètement par l'Annexe 2 de cette directive qui établit le catalogue de services additionnels pouvant être offerts.

Additional services offered by TP Ferro to the **RU** are regulated by the Concession Agreement and Directive 2001/14/EC on the allocation of rail infrastructure capacity and in more detail by Annex II of this directive in establishing a list of additional services that can be offered.

TP Ferro consecuentemente ofrece a sus clientes los servicios detallados en este capítulo de la **DR**.

TP Ferro offre par conséquent à ses clients les services détaillés dans ce chapitre du **DRR**.

TP Ferro consistently offers its customers the services outlined in this chapter of the **NS**.

5.2 SERVICIO DE ACCESO BÁSICO – SERVICE D'ACCÈS DE BASE – BASIC ACCESS SERVICES

Estos servicios están integrados en los servicios de acceso a la infraestructura estándar de TP Ferro e incluyen:

- Posibilidad de tramitar solicitudes de capacidad
- Derecho a utilizar la capacidad concedida
- Control del tren, incluida señalización, regulación expedición, así como suministro de información sobre circulación ferroviaria
- Cualquier otra información necesaria para utilizar o explotar el servicio para el que se ha concedido la capacidad
- Soporte en caso de emergencia.

Ces services sont intégrés dans les services d'accès à l'infrastructure standard de TP Ferro et comprennent:

- Possibilité de traiter des demandes de capacité
- Droit à utiliser la capacité concédée
- Contrôle du train, y compris la signalisation, la réglementation de l'expédition ainsi que la fourniture d'informations sur la circulation ferroviaire
- Toute autre information nécessaire pour utiliser ou exploiter le service pour lequel la capacité a été concédée
- Soutien en cas d'urgence.

These services form part of access services to the TP Ferro standard infrastructure and include:

- Possibility of processing capacity applications
- Right to use the capacity granted
- Train control, including signalling, regulation, issue and supply of information on train movement
- Any other information needed to use or operate the service for which capacity has been granted
- Support in case of emergency.

5.3 SERVICIOS ADICIONALES – SERVICES ADDITIONNELS – ADDITIONAL SERVICES

Estos servicios incluyen los elementos siguientes:

- Utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción en las zonas disponibles, según lo establecido en el *Capítulo 6* de esta **DR**
- La utilización de la vía 3 en la base de mantenimiento de TP Ferro en caso de emergencia
- Servicios de control especiales para el transporte de mercancías peligrosas
- Acceso a la red de telecomunicación
- Suministro de información complementaria necesaria para el correcto uso de la infraestructura.

Ces services comprennent les éléments suivants :

- Utilisation des installations d'électrification pour la traction dans les zones disponibles selon les dispositions établies au *Chapitre 6* du présent **DRR**
- Utilisation de la voie 3 à la base de maintenance de TP Ferro en cas d'urgence
- Services de contrôle spéciaux pour le transport de marchandises dangereuses
- Accès au réseau de télécommunication
- Fourniture d'information complémentaire nécessaire pour une utilisation correcte de l'infrastructure.

These services include the following items:

- Use of electrical equipment for traction in areas available, as provided in *Chapter 6* of this **DR**
- Use of track 3 at the TP Ferro maintenance base in case of emergency
- Special control services for the transport of dangerous goods
- Access to the telecommunication network
- Supply of additional information necessary for the proper use of infrastructure.

5.4 SUMINISTRO DE ENERGIA DE TRACCION – FOURNITURE D'ÉNERGIE DE TRACTION – TRACTION POWER SUPPLY

El suministro de energía para la tracción eléctrica será regulado en los convenios específicos entre TP Ferro y las **EF**.

La fourniture d'énergie de traction électrique sera régulée dans les conventions spécifiques entre TP Ferro et les **EF**.

The traction power supply will be regulated by the specified conventions between TP Ferro and the **RU**.

5.5 SERVICIOS OPCIONALES – SERVICES OPTIONNELS – OPTIONAL SERVICES

- Servicio de Tracking

Este servicio permite a las **EF** realizar un seguimiento en tiempo real a través de una web específica de la situación del tren en determinados puntos de referencia de la **S.I.** Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.

- Service de Tracking

Ce service permet aux **EF** de réaliser un suivi en temps réel, à travers un site spécifique, de la situation du train à des points de référence déterminés de la **S.I.** Les tarifs de ce service sont détaillés au *Chapitre 6* du présent **DRR**.

- Tracking Service

This service allows the **RU** to carry out real time monitoring through a specific website of train location at certain points of reference on the **S.I.**: The fees for this service are detailed in *Chapter 6* of this **NS**.

- Servicio de cambio de locomotora

TP Ferro pone a disposición de las **EF** la posibilidad de realizar las maniobras necesarias de cambio de locomotora de tracción en las vías de servicio de la base de mantenimiento de TP Ferro. Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.

- Servicio de Estacionamiento de locomotoras

Se podrán estacionar locomotoras en la Base de Mantenimiento de TP Ferro por un período determinado y siempre que se vayan a realizar las operaciones de cambio de locomotoras descrito en el apartado anterior.

Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.

- Service de changement de locomotive

TP Ferro met à disposition des **EF** la possibilité d'effectuer les manœuvres nécessaires au changement de locomotive de traction sur les voies de service de la base de maintenance de TP Ferro. Les tarifs de ce service sont détaillés au *Chapitre 6* du présent **DRR**.

- Service de stationnement de locomotives

Il sera possible de garer des locomotives à la Base de Maintenance de TP Ferro pour une période déterminée si l'on va réaliser les opérations de changement de locomotives décrites au paragraphe précédent.

Les tarifs de ce service sont détaillés au *Chapitre 6* du présent **DRR**.

- Locomotive change service

TP Ferro offers the **RU** the possibility of performing the shunting manoeuvres necessary to change traction locomotives on TP Ferro maintenance base service tracks. The fees for this service are detailed in *Chapter 6* of this **NS**.

- Locomotive Parking Service

Locomotives may be parked at the TP Ferro Maintenance Base for a specified period and provided that they carry out the locomotive change operations described in the section above.

The fees for this service are detailed in *Chapter 6* of this **NS**.



6

**CÁNONES Y TARIFAS
REDEVANCES ET TARIFS
CHARGES AND FEES**

6 CÁNONES Y TARIFAS – REDEVANCES ET TARIFS – CHARGES AND FEES

6.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION - INTRODUCTION

TP Ferro podrá exigir a las **EF** cánones a tanto alzado por la utilización de la **S.I.** por los trenes que circulen por la misma.

Tales cánones se establecen de conformidad con el contrato de concesión y con observancia de las normas comunitarias y, en particular, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001, de las normas nacionales dictadas para su transposición y de los reglamentos aplicables a la **S.I.**

Los cánones descritos en esta **DR** NO incluyen los costes de suministro y consumo de energía eléctrica.

TP Ferro pourra exiger des **EF** des redevances forfaitaires pour l'utilisation de la **S.I.** par les trains qui y circulent.

Ces redevances sont établies en conformité avec le contrat de concession et les normes communautaires, et plus particulièrement la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, et en conformité avec les normes nationales adoptées pour leur transposition et avec les règlements applicables à la **S.I.**

Les redevances décrites dans le **DRR** NE comprennent PAS les coûts de fourniture et de consommation d'énergie électrique.

TP Ferro EF may require to **RU** flat-rate fees for the use of the **S.I.** by trains running on it.

Such charges are established in accordance with the concession agreement and in compliance with EU standards and in particular Directive 2001/14/EC of the European Parliament and the Council of 26 February 2001, national standards issued for their transposition and regulations applicable to **S.I.**

The charges described in this **NS** do **NOT** include the cost of electricity supply and consumption.

6.2 RESERVA DE CAPACIDAD – RÉSERVATION DE CAPACITÉ – CAPACITY RESERVATION

La tarifa de Reserva de Capacidad será considerada como un pago a cuenta del canon final, una vez utilizado el surco reservado.

En el caso de no utilizarse el surco, el importe de la reserva no será devuelto.

Le tarif de réservation de capacité sera considéré comme un acompte sur la redevance finale, une fois le sillon réservé utilisé.

Dans le cas de non-utilisation du sillon, le montant de la réservation ne sera pas remboursé.

The Capacity Reservation fee shall be considered as an advance payment of the final charge once the reserved path has been used.

If the path is not used, the reservation amount will not be refunded.

Solicitud de servicio Estándar y Especial – Demande de service Standard et Spécial – Standard and Special service application

	Hora valle Heure creuse Off-peak time	Hora media Heure moyenne Medium time	Hora punta Heure de pointe Peak time
Trenes Pasajeros Trains Voyageurs Passenger Trains	131 €	158 €	264 €
Trenes Mercancías Trains Marchandises Freight Trains	55 €		
Material de Tracción Matériel de Traction Traction Equipment	55 €		

Solicitud de servicio Urgente – Demande de service Urgent – Emergency service application

Capacidad Trenes Pasajeros Capacité Trains Voyageurs Passenger Train Capacity	874 €
Capacidad Trenes Mercancías Capacité Trains Marchandises Freight Train Capacity	263 €
Capacidad Material de Tracción Capacité Matériel de Traction Traction Equipment Capacity	263 €

Solicitud de Capacidad para trenes Mercancías Especiales – Demande de capacité pour trains marchandises spéciaux – Capacity application for Special Freight

Capacidad Trenes Mercancías Especiales
Capacité Trains Marchandises spéciaux
Special Freight Train Capacity

299 €

6.3 CANONES APLICABLES – REDEVANCES APPLICABLES – APPLICABLE CHARGES

Grupo 1 - TRENES PASAJEROS

Se definen como “trenes de pasajeros”, todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de viajeros, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo.

Consecuentemente se definen las siguientes categorías:

- Categoría 1.1: Trenes con una capacidad inferior a 300 plazas sentadas
- Categoría 1.2: Trenes con una capacidad comprendida entre 300 y 410 plazas
- Categoría 1.3: Trenes con una capacidad comprendida entre 411 y 510 plazas
- Categoría 1.4: Trenes con una capacidad superior a 510 plazas sentadas

En el caso de que existan en cualquiera de las categorías del grupo 1 plazas acostadas, cada plaza acostada se contabilizará como 1.4 plazas sentadas a efectos de determinar la categoría

Groupe 1 – TRAINS VOYAGEURS

On appelle “train de voyageurs”, tous les trains dont l’objectif final est le transport de voyageurs, indépendamment des compositions mixtes possibles de celui-ci.

Par conséquent, on définit les catégories suivantes :

- Catégorie 1.1: Trains à capacité inférieure à 300 places assises
- Catégorie 1.2: Trains à capacité comprise entre 300 et 410 places
- Catégorie 1.3: Trains à capacité comprise entre 411 et 510 places
- Catégorie 1.4: Trains à capacité supérieure à 510 places assises

Dans le cas où il existerait, dans une des catégories du groupe 1, des places couchées, chaque place couchée se comptabiliserait comme 1.4 places assises afin de déterminer la catégorie

Group 1 – PASSENGER TRAINS

“Passenger trains” are defined as those trains whose ultimate purpose is to carry passengers, regardless of possible mixed compositions thereof.

The following categories are consequently defined:

- Category 1.1: Trains with a capacity of less than 300 seats
- Category 1.2: Trains with a capacity of between 300 and 410 seats
- Category 1.3: Trains with a capacity of between 411 and 510 seats
- Category 1.4: Trains with a capacity of more than 510 seats

In the event that berths exist in any group 1 category, each berth is counted as 1.4 seats in order to determine the appropriate category.

correspondiente.

correspondante.

Grupo 2 - TRENES MERCANCÍAS

Se definen como “trenes de mercancías”, todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de mercancías, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo. Consecuentemente se definen las siguientes categorías:

- Categoría 2.1: Trenes de mercancías convencionales (composición de trenes de vagones con distintas modalidades)
- Categoría 2.2: Trenes de transporte de automóviles (composición de trenes de plataforma destinados al transporte de vehículos)
- Categoría 2.3: Trenes de transporte combinado (composición de trenes destinados al transporte de contenedores)

La asignación a una u otra categoría estará relacionada con el porcentaje de vagones asignados a la misma finalidad (> o = 60%).

Grupo 3 - UNIDADES DE TRACCIÓN AISLADAS, solas o en agrupación

Grupo 4 - TRANSPORTES ESPECIALES

Groupe 2 - TRAINS MARCHANDISES

On appelle “trains de marchandises”, les trains dont l’objectif final est le transport de marchandises, indépendamment des compositions mixtes possibles de celui-ci. Par conséquent, on définit les catégories suivantes:

- Catégorie 2.1: Trains de marchandises conventionnels (composition de trains avec wagons de différentes modalités)
- Catégorie 2.2: Trains de transport d’automobiles (composition de trains avec plateforme destinés au transport de véhicules)
- Catégorie 2.3: Trains de transport combiné (composition de trains destinés au transport de containers)

L’attribution à une des catégories sera liée au pourcentage de wagons ayant la même finalité (> o = 60%).

Groupe 3 - UNITÉS DE TRACTION ISOLÉES, seules ou regroupées

Groupe 4 - TRANSPORTS SPÉCIAUX

Group 2 - FREIGHT TRAINS

“Freight trains” are defined as those trains whose ultimate purpose is to carry freight, regardless of possible mixed compositions thereof. The following categories are consequently defined:

- Category 2.1: Conventional freight trains (wagon train composition with different types)
- Category 2.2: Car transporter trains (platform train composition for the transport of vehicles)
- Category 2.3: Combined transport trains (composition of trains for the transport of containers)

The assignment to one category or another is related to the percentage of wagons assigned to the same purpose (> o = 60%).

Group 3 - ISOLATED TRACTION UNITS, alone or in groups

Group 4 -SPECIAL TRANSPORT

6.4 CÁNONES – REDEVANCES - CHARGES

Estos cánones no incluyen el importe del suministro de energía eléctrica ni de los servicios a él ligados, que serán recogidos en los Acuerdos Marcos que establecerá con cada **EF**.

Ces redevances ne comprennent pas le montant de la fourniture d'énergie électrique ni les services qui y sont liés, qui seront indiqués dans les accords-cadres établis entre TP Ferro et chaque **EF**.

These tolls do not include the amount for electric power or services linked to it, which will be outlined in the framework agreements established with each **RU**.

GRUPO 1 – Trenes de pasajeros GROUPE 1 – Trains de voyageurs GROUP 1 – Passenger trains	Cánones iniciales Redevances initiales Initial charges		
	Hora valle Heures creuses Off peak time Franjas Horarias Tranche Horaire Time slots	Hora media Heures moyennes Medium time	Hora punta Heures de pointe Peak time
	0h30 - 6h30	9h00 - 17h00 20h00 - 0h30	6h30 - 9h00 17h00 - 20h00
Categoría 1.1 Catégorie 1.1 Category 1.1	900,35 €	1.088,33 €	1.484,08€
Categoría 1.2 Catégorie 1.2 Category 1.2	1.226,85 €	1.484,08 €	2.023,28 €
Categoría 1.3 Catégorie 1.3 Category 1.3	1.523,66 €	1.840,25 €	2.513,03 €
Categoría 1.4 Catégorie 1.4 Category 1.4	1.904,68 €	2.318,73 €	3.174,44 €

GRUPO 2 – Trenes de mercancías GROUPE 2 – Trains de marchandises GROUP 2 – Freight trains	Cánones iniciales Redevances initiales Initial charges
Categoría 2.1 Catégorie 2.1 Category 2.1	550,49 €
Categoría 2.2 Catégorie 2.2 Category 2.2	791,02 €
Categoría 2.3 Catégorie 2.3 Category 2.3	770,47 €

GRUPO 3 – Unidades de tracción aisladas GROUPE 3 – Unités de traction isolées GROUP 3 – Isolated traction units	Cánones iniciales Redevances initiales Initial charges
Unidad simple o acoplada Unité simple ou multiple Single or coupled unit	775,62 €

GRUPO 4 – Transportes Especiales
GROUPE 4 – Transports Spéciaux
GROUP 4 – Special Transport

Se determinará un canon especial en cada caso y adaptado a las necesidades específicas del transporte, una vez realizados los estudios de viabilidad del mismo.

Une redevance spéciale sera déterminée dans chaque cas et elle sera adaptée aux besoins spécifiques du transport une fois ses études de viabilité réalisées.

A special charge will be established in each case and adapted to the specific transport needs once the corresponding feasibility studies have been conducted.

6.5 SERVICIOS ADICIONALES – SERVICES ADDITIONNELS – ADDITIONAL SERVICES

- Servicio de Tracking – Service de Tracking – Tracking Service

Servicio de Tracking anual (modalidad simple) Service de Tracking annuel (mode simple) Annual Tracking Service (simple type)	Sin cargos Sans frais No charge
Servicio de Tracking anual (modalidad avanzada) Service de Tracking annuel (mode avancé) Annual Tracking Service (advanced type)	14.362 €

- Servicio de cambio de locomotora – Service de changement de locomotive – Locomotive change service

Realización de toda la maniobra necesaria para el cambio de locomotora Réalisation de toute la manœuvre nécessaire pour le changement de locomotive All shunting manoeuvres necessary to change locomotives	191 €
--	-------

- Servicio de estacionamiento de locomotora – Service de stationnement de locomotive – Locomotive parking service

La coordinación para este tipo de servicio se detallará en los acuerdos marco con las diferentes **EF**. Para este tipo de servicio, se establecen dos modalidades:

Les détails de coordination pour ce type de service seront détaillés dans les accords-cadres avec les différentes **EF**. Pour ce type de service, deux modes sont établis :

The coordination details of for this type of service will be outlined in the framework agreements with the different **RU**. Two types are established for this service:

- *Servicio de estacionamiento horario – Service de stationnement horaire – Parking service timetable*

00.00 - 06.00	06.00 - 18.00	18.01 - 00.00
30 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	14,1 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	21,2€ cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction

- *Servicio de estacionamiento diario – Service de stationnement quotidien – Daily parking service*

00.00 - 00.00
112 €

6.6 FORMAS DE PAGO – MODE DE PAIEMENT – FORMS OF PAYMENT

La modalidad de pago se establece con carácter mensual, si bien se podrán considerar otras modalidades en los acuerdos marco con las diferentes **EF**.

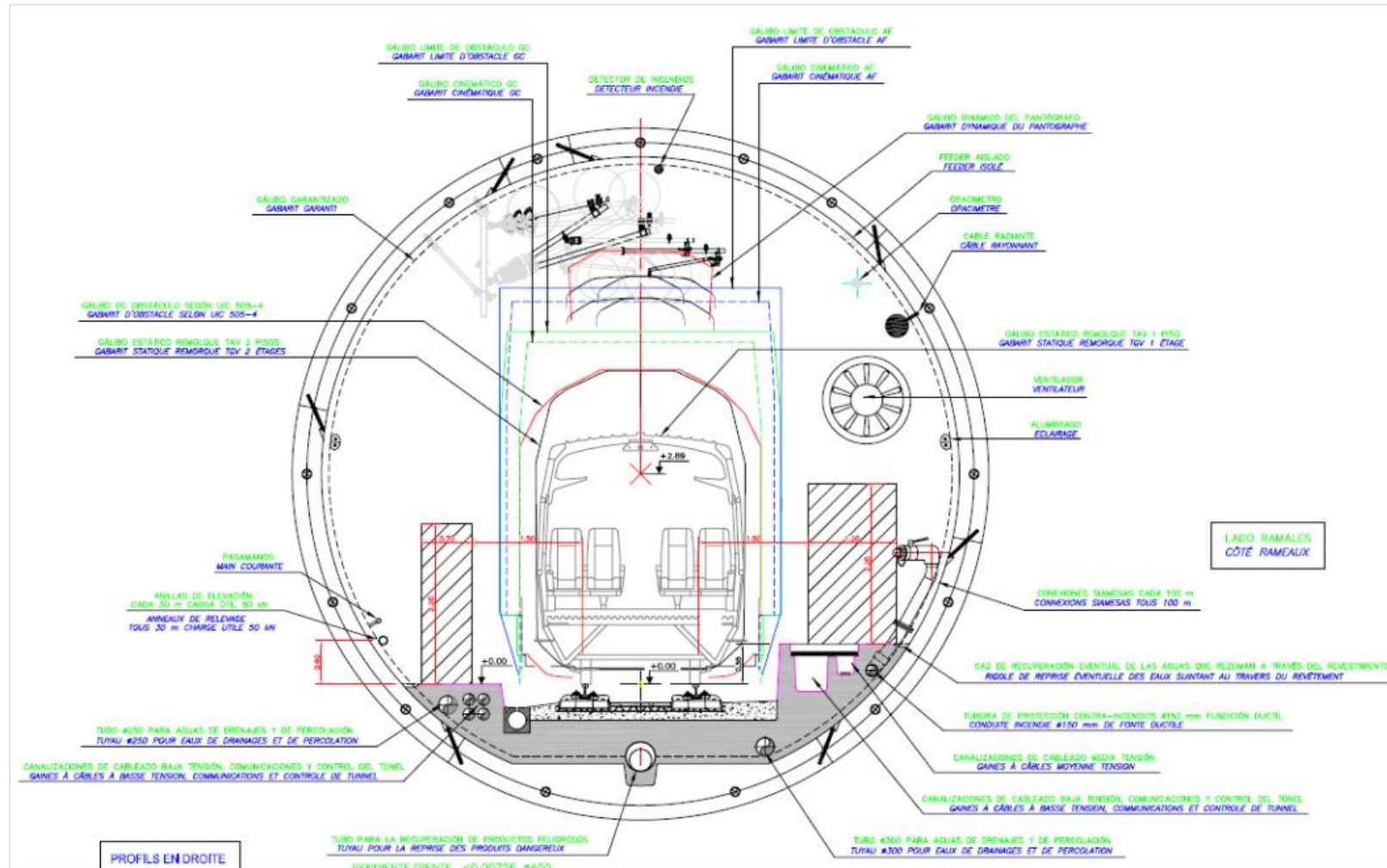
Le paiement constitue une base mensuelle, même si d'autres modalités peuvent être considérées dans les accords-cadres avec les différentes **EF**.

The means of payment are established on a monthly basis, although other means may be considered in the framework agreements with the different **RU**.



Anejos Annexes Annexes

ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3



ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5

