P9_TA(2024)0127

Uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, modificación de la Directiva 2012/34/UE y derogación del Reglamento (UE) n.º 913/2010

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de marzo de 2024, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(C/2025/1020)

El Parlamento Europeo,

— Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0443),

— Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0304/2023),

— Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

— Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 25 de octubre de 2023 ([1]),

— Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 1 de febrero de 2024 ([2]),

— Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,

— Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0069/2024),

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;

2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;

3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

([1]) DO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.
([2]) Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

P9_TC1-COD(2023)0271

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2024 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2024/... del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo» ([3]) establece un objetivo de neutralidad climática que debe alcanzar la Unión para 2050, así como un objetivo claro de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % para 2030, en comparación con los niveles de 1990. Exige una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y persigue al mismo tiempo el objetivo de contaminación cero ([4]) para disminuir en más de un 55 % los efectos sobre la salud de las emisiones de contaminantes atmosféricos y en un 30 % el porcentaje de personas que padecen perturbaciones crónicas por el ruido del transporte para 2030. El transporte supone alrededor del 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión, y van en aumento en los últimos años. El Pacto Verde Europeo da prioridad a la transición de una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías actualmente realizado por carretera hacia el ferrocarril y las vías de navegación interiores. Dado que el ferrocarril es un modo de transporte en gran medida electrificado y eficiente desde el punto de vista energético, un mayor uso de los servicios ferroviarios debería contribuir a reducir las emisiones y el consumo de energía del transporte.

(2) La Comunicación sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ([5]) establece hitos para mostrar el camino del sistema de transporte de la Unión hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé, asimismo, que el tráfico ferroviario de mercancías aumente un 50 % para 2030 y se duplique para 2050; el tráfico ferroviario de alta velocidad debería duplicarse para 2030 y triplicarse para 2050, y los desplazamientos colectivos programados de menos de 500 km deberían ser neutros en carbono para 2030 dentro de la Unión. Para alcanzar estas metas, el transporte ferroviario debe resultar más atractivo en términos de asequibilidad ~~y~~***,*** fiabilidad y ~~ofrecer~~***accesibilidad, y los*** servicios ***deben estar*** más adaptados a las necesidades de los viajeros y cargadores de mercancías. **[Enm. 1]**

(2 bis) El objetivo subyacente del presente Reglamento es aumentar la utilización de la infraestructura ferroviaria y, por lo tanto, aumentar el porcentaje modal del ferrocarril. Sin embargo, el presente Reglamento no puede abordar por sí solo los objetivos de descarbonización y cambio modal de la Unión. Tanto los Estados miembros como la Comisión deben seguir trabajando en muchos otros elementos que pueden ayudar a aumentar aún más la capacidad de la infraestructura del ferrocarril y la capacidad del transporte, como la agrupación de surcos ferroviarios, la armonización de la velocidad, la transición eficiente de viajeros, el uso de trenes más largos con una mayor carga por eje, el despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) armonizado en toda Europa y la conducción automática de trenes. **[Enm. 2]**

([1]) DO C de, p..
([2]) DO C de, p..
([3]) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, de 11.12.2019.
([4]) Comunicación de la Comisión titulada «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: "Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo"», COM(2021) 400 final, de 12.5.2021.
([5]) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», COM(2020) 789 final, de 9.12.2020.

(2 ter) Abordar la eficacia del ferrocarril para aumentar el aspecto competitivo multimodal entre los diferentes modos de transporte es importante para facilitar un cambio modal sustancial y lograr los objetivos establecidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. Por lo tanto, también deben considerarse otras medidas para aumentar la competitividad del ferrocarril, como la reducción de los cánones de acceso a las vías. Con el aumento de la demanda de capacidad ferroviaria tanto del transporte de pasajeros como de mercancías, se necesitarán también inversiones para poner en práctica las medidas de refuerzo de la capacidad. **[Enm. 3]**

(2 quater) Los objetivos de la transición al transporte por ferrocarril a escala de la Unión requieren objetivos nacionales basados en planes nacionales concretos elaborados por los Estados miembros aplicando un enfoque ascendente. **[Enm. 4]**

(3) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) establece las normas aplicables a la gestión y explotación de la infraestructura ferroviaria, así como los principios y procedimientos aplicables a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria para los servicios ferroviarios nacionales e internacionales.

(4) El Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ([7]) prevé el establecimiento de corredores ferroviarios de mercancías y ventanillas únicas para facilitar las solicitudes de capacidad de infraestructura para servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril.

(5) La gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la gestión del tráfico ferroviario son cruciales para el buen funcionamiento del sector ferroviario. La explotación de los servicios de transporte ferroviario debe planificarse y coordinarse al detalle para que los trenes con características muy diferentes, como la velocidad y la distancia de frenado, puedan compartir las mismas vías de forma segura. Una gestión óptima de la capacidad genera más oportunidades para los servicios ferroviarios y refuerza la fiabilidad de estos***, lo que constituye un requisito especialmente importante para el mercado al alza de los trenes nocturnos y las ambiciones de desviar las mercancías al transporte ferroviario***. El Reglamento debe proporcionar a los administradores de infraestructuras una flexibilidad suficiente para gestionar la capacidad de forma efectiva, garantizando al mismo tiempo un trato sin discriminación a todas las empresas ferroviarias en cuanto al acceso a la red. **[Enm. 5]**

(6) La Directiva 2012/34/UE reconoce el derecho de los Estados miembros a no aplicar las normas sobre adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria a ciertas partes de la red ferroviaria o ciertos servicios ferroviarios cuando tal exclusión del ámbito de aplicación del Derecho de la Unión no afecte al funcionamiento del espacio ferroviario europeo único. Estas exclusiones***, aunque con limitaciones estrictas,*** deben seguir aplicándose, y los Estados miembros deben conservar el derecho a solicitarlas en el futuro, también en relación con el presente Reglamento. **[Enm. 6]**

(7) Las normas y procedimientos sobre la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria deben ~~reflejar mejor~~***tener en cuenta y satisfacer*** las necesidades de todos los segmentos del mercado ferroviario ***de manera no discriminatoria***. En particular, deben tener en cuenta la necesidad de estabilidad a largo plazo en cuanto a la capacidad disponible para los servicios de transporte de pasajeros, así como de flexibilidad a corto plazo para el tráfico de mercancías, a fin de responder a la demanda del mercado. Por tanto, el proceso de gestión de la capacidad ya no debe ajustarse a un marco predominantemente anual, sino que debe organizarse en tres fases sucesivas: planificación estratégica de la capacidad, programación del servicio ferroviario y adjudicación de la capacidad, y adaptación y reprogramación de la capacidad. El establecimiento de fases mejor definidas y estructuradas que prevén la posibilidad de una planificación a largo plazo y de una adaptación a corto plazo en la gestión de la capacidad beneficiaría especialmente a los servicios menos fáciles de planificar de antemano o más complejos de organizar, como los trenes de mercancías y los trenes transfronterizos de pasajeros***, incluidos los trenes nocturnos***. **[Enm. 7]**

(8) Una parte cada vez mayor de la red ferroviaria de la Unión está congestionada o casi congestionada y no puede satisfacer las necesidades de capacidad de infraestructura ferroviaria de todos los candidatos ni permitir un mayor crecimiento del volumen de transporte ferroviario. Se prevé que el desarrollo y la digitalización de la infraestructura, con arreglo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad elaboradas en virtud de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ([8]) —en particular, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario—, den como resultado un aumento de la capacidad disponible a medio y largo plazo. No obstante, los administradores de infraestructuras deberán asignar prioridades en el uso de tramos congestionados. Sin perjuicio de los principios generales en materia de prioridad definidos por los Estados miembros en el marco de la adjudicación de capacidad de infraestructura, los administradores de infraestructuras deben tomar decisiones sobre las prioridades usando

([6]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único las normas aplicables a la gestión de la infraestructura ferroviaria (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

([7]) Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

([8]) ***Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).***

metodologías transparentes y armonizadas que aclaren cómo se han tenido en cuenta los factores sociales, económicos y medioambientales y cómo estos afectan a sus decisiones. ***Estos criterios medioambientales y socioeconómicos deben basarse en métodos aceptados y en los mejores conocimientos disponibles. Por consiguiente, la Comisión debe estar facultada para adoptar un acto delegado en el que se establezcan los procedimientos, criterios y metodologías. Al preparar dicho acto delegado, la Comisión debe cooperar con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE), creada por el Reglamento (UE) 2016/796.*** **[Enm. 8]**

(8 bis) La capacidad de infraestructura ferroviaria existente no es suficiente para alcanzar los objetivos ferroviarios de la Unión para 2030 y 2050. De hecho, entre 1990 y 2021 la red ferroviaria en la Unión se redujo en aproximadamente 12 000k. Para alcanzar los objetivos de cambio modal de la Unión es necesario en primer lugar aumentar la eficacia del ferrocarril y reforzar la capacidad ferroviaria, lo que requiere inversiones para el mantenimiento, la renovación y la nueva construcción de infraestructura ferroviaria. Esto incluye aprovechar los presupuestos nacionales, el Mecanismo «Conectar Europa» establecido en virtud del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo [9] ***y las inversiones privadas para resolver la cuestión de los enlaces pendientes fundamentales y aliviar los cuellos de botella, así como la obtención de niveles adecuados de financiación para mantenimiento. En particular, los Estados miembros deben evitar la degradación de la infraestructura ferroviaria y minimizar el impacto de las posibles restricciones de capacidad garantizando una financiación adecuada, estable y oportuna a largo plazo mediante acuerdos plurianuales de rendimiento que deben celebrarse entre el Estado miembro y el administrador de infraestructuras para un período mínimo de cinco años.*** **[Enm. 9]**

(9) La planificación estratégica de la capacidad debe mejorar el uso de la infraestructura ferroviaria anticipando la demanda de servicios ferroviarios y teniendo en cuenta el desarrollo, la renovación y el mantenimiento previstos de la infraestructura. Más aún, debe asegurar una adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria que maximice el valor de los servicios ferroviarios para la sociedad ***teniendo en cuenta los beneficios socioeconómicos y medioambientales***. Los administradores de infraestructuras deben garantizar que la planificación estratégica muestre cada vez más detalles sobre la capacidad disponible y que la adjudicación de capacidad se base en ella. ***Los solicitantes, la Plataforma Ferroviaria Europea, los clientes de los servicios de transporte ferroviario y sus asociaciones, las autoridades públicas nacionales y de la Unión deben ser consultadas durante la planificación estratégica, y deben tener la oportunidad de aportar información sobre el estudio «Análisis de la evolución prevista del mercado del transporte» a que se refiere el artículo 15 y de formular observaciones independientes sobre las conclusiones.*** **[Enm. 10]**

(10) Para asegurar que haya capacidad disponible para su adjudicación en diferentes segmentos del mercado ferroviario y, en particular, en servicios ferroviarios de transporte de mercancías y transfronterizos, los administradores de infraestructuras deben estar autorizados a planificar previamente la utilización de la capacidad en tramos congestionados o muy utilizados de la red ferroviaria y a ampliar dicha planificación a otros tramos de la red si se considera necesario. Esta planificación previa de la capacidad debe considerar los diferentes métodos de adjudicación y las características de los distintos segmentos del mercado ferroviario. Debe asimismo permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria agrupando trenes con rendimientos similares en la fase de adjudicación de capacidad.

(11) Al adjudicar capacidad, los administradores de infraestructuras deben atenerse a los planes estratégicos de suministro de capacidad y, al mismo tiempo, garantizar que esta se adjudique en función de la demanda del mercado de manera justa y no discriminatoria. A tal fin, pueden ***atenderse con capacidad alternativa o, en última instancia,*** rechazarse algunas solicitudes de capacidad; y el plan de suministro de capacidad debe actualizarse periódicamente para reflejar la demanda real. **[Enm. 11]**

(11 bis) En varios mercados ferroviarios nacionales, el administrador de infraestructuras forma parte de una sociedad de cartera integrada verticalmente con uno o varios explotadores de transporte ferroviario de pasajeros o mercancías. A la hora de adjudicar capacidad a estas empresas ferroviarias, es de la máxima importancia para el buen funcionamiento del mercado que la capacidad se adjudique de manera equitativa, razonable y no discriminatoria. En particular, la información sensible que se comparta con el administrador de infraestructuras en el contexto del proceso de adjudicación de capacidad debe considerarse confidencial. **[Enm. 12]**

[9] ***Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38).***

(12) Los diferentes segmentos del mercado ferroviario cuentan con distintas herramientas para anticipar sus necesidades en materia de capacidad de infraestructura ferroviaria. Es posible que algunos proveedores de servicios de transporte de mercancías, en particular, no puedan identificar sus necesidades de capacidad a tiempo para que estas se incluyan en el horario de servicio (es decir, en el plan anual de circulación de trenes y material rodante), ni puedan adaptarse a su calendario anual. Por lo tanto, los administradores de infraestructuras deben poder ofrecer capacidad de una calidad suficiente y en una cantidad suficiente también para los servicios ferroviarios que tengan una demanda inestable, se organicen con un plazo relativamente corto, incluyan más de un único trayecto y puedan circular repetidas veces durante un período de tiempo que quizá no coincida con la duración del horario de servicio. ***Este tipo de oferta de capacidad también podría ofrecerse en un paquete de surcos ferroviarios mínimos no reservados y calculados previamente que pueden adjudicarse a corto plazo.*** **[Enm. 13]**

(12 bis) En los Estados miembros se utilizan diferentes prácticas de planificación de horarios y estos conceptos deben tenerse en cuenta en la planificación estratégica de la capacidad. Estas prácticas requieren una mayor coordinación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras, en particular cuando el administrador de infraestructuras preplanifica la capacidad utilizando calendarios integrados de ventanilla única. **[Enm. 14]**

(13) Los candidatos a obtener capacidad de infraestructura ferroviaria deben poder planificar y pedir dicha capacidad de forma anual a través del horario de servicio. También deben poder solicitar capacidad con mayor antelación para lograr unos servicios ferroviarios estables y plurianuales mediante acuerdos marco. Por último, deben poder solicitar capacidad cerca del momento de la circulación a través de solicitudes ad hoc, en el caso de los trenes individuales, o a través de solicitudes de planificación continua, en el caso de servicios ferroviarios repetidos.

(14) Una parte sustancial del transporte de mercancías por ferrocarril es de larga distancia y necesita la coordinación transfronteriza de los administradores de infraestructuras. El objetivo estratégico de incrementar el tráfico ferroviario también depende del aumento de los servicios transfronterizos de transporte de viajeros. Para facilitar y promover el aumento del tráfico transfronterizo en el espacio ferroviario europeo único, debe garantizarse una mayor coherencia y armonización de las normas y los procedimientos de gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria. En consecuencia, debe reforzarse el papel de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras con vistas a encomendarle la elaboración de directrices para la aplicación armonizada del presente Reglamento sobre procedimientos y metodologías para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria, así como la coordinación activa de la capacidad y el tráfico transfronterizos. En particular, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe desarrollar marcos europeos para la gestión de la capacidad, para la coordinación de la gestión del tráfico transfronterizo, de perturbaciones y de crisis, y para la evaluación del rendimiento. ***También deberá consultarse a las empresas ferroviarias, los candidatos y otras partes interesadas operacionales durante el desarrollo de estos marcos europeos.*** **[Enm. 15]**

(15) Los marcos europeos desarrollados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras deben contener directrices; el administrador de infraestructuras debe hacer todo lo posible por seguir tales directrices y, al mismo tiempo, conservar la responsabilidad de sus decisiones operativas. Los administradores de infraestructuras deben justificar cualquier desviación de los marcos elaborados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, que solo se permitirá en casos excepcionales y previa aprobación del organismo regulador ferroviario nacional***. Se considera que con esta estrategia se alcanza un equilibrio entre las necesidades de coordinación y aplicación de enfoques armonizados en el espacio ferroviario europeo único y la necesidad de adaptar los procedimientos y las metodologías a las circunstancias específicas de determinadas zonas geográficas. Transcurridos cinco años desde el inicio de la aplicación del presente Reglamento, la Comisión debe evaluar si el estado de convergencia de los procedimientos y metodologías, la eficacia del proceso de coordinación entre los administradores de infraestructuras, y los avances generales hacia el establecimiento del espacio ferroviario europeo único justifican la introducción de legislación derivada para sustituir elementos de los marcos europeos elaborados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. **[Enm. 16]**

(15 bis) A fin de garantizar el buen funcionamiento de la red ferroviaria europea y de mejorar el tráfico ferroviario transfronterizo multirred para el transporte tanto de mercancías como de pasajeros, deben establecerse nuevas tareas a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. La Agencia debe cooperar estrechamente con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y el Coordinador de la Red en el desempeño de sus nuevas tareas. **[Enm. 17]**

(15 ter) Los recursos de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea son insuficientes habida cuenta del alcance del aumento propuesto de las tareas de la Agencia y de la magnitud de las ambiciones de la Unión en el marco del presente Reglamento. Así, el importe de los recursos financieros dedicados al desempeño de las funciones de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en virtud del presente Reglamento debe obtenerse de los márgenes no asignados por debajo de los límites máximos del marco financiero plurianual (MFP) o movilizarse a través de los instrumentos especiales no temáticos de ese marco. Dado que la propuesta de la Comisión de revisión del MFP no reforzó el presupuesto de la Agencia, el aumento de los créditos para la Agencia no puede compensarse con una reducción compensatoria del gasto programado en el marco del MCE Transporte ni dar lugar a una reducción de la financiación para cualquier otro programa de la Unión. **[Enm. 18]**

(16) Las normas sobre la gestión del tráfico ferroviario transfronterizo en condiciones normales y en caso de perturbaciones deben favorecer un funcionamiento eficaz, resiliente y continuo de los servicios de transporte ferroviario. Asimismo, deben prever un sistema de coordinación estructurada entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas.

(17) La explotación de la infraestructura ferroviaria no solo requiere una cooperación estrecha entre los administradores de infraestructuras, sino también una fuerte interacción con las empresas ferroviarias y otras partes interesadas que participen directamente en el transporte ferroviario y multimodal y en las operaciones logísticas. Por este motivo, debe facilitarse una coordinación estructurada entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas. ***Para reforzar el papel de las empresas ferroviarias y los solicitantes, se crea como órgano consultivo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. También pueden formar parte de la Plataforma Ferroviaria Europea los explotadores de instalaciones de servicio y terminales, las partes interesadas en la capacidad multimodal, como los puertos marítimos y fluviales, y los propietarios de otras instalaciones de servicio relacionadas con el ferrocarril. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe consultar a la Plataforma Ferroviaria Europea previamente a la preparación de la adopción de los marcos europeos para la gestión de la capacidad, la gestión del tráfico y la gestión del rendimiento. Además, la Plataforma Ferroviaria Europea podrá proporcionar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras una mirada más cercana a la evolución del mercado, y también puede emitir dictámenes de iniciativa sobre cualquier propuesta o decisión de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras o de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.*** **[Enm. 19]**

(18) La fiabilidad de los servicios ferroviarios es uno de los aspectos más valorados por los clientes del ferrocarril***, pero, sobre todo, un requisito fundamental del nuevo auge del mercado de los trenes nocturnos, en el que los clientes del ferrocarril y los candidatos deben conocer con suficiente antelación cuál puede ser el funcionamiento de sus servicios***. La fiabilidad de los horarios también constituye un elemento esencial para el correcto funcionamiento del sistema ferroviario, en el que se pueden observar fuertes interacciones entre los servicios y las externalidades de la red. Por esta razón, deben reducirse al mínimo las desviaciones con respecto al calendario. Además, debe ponerse en marcha un sistema de incentivos adecuados para favorecer el cumplimiento de los compromisos por parte de los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias***, los explotadores de instalaciones de servicio*** y otras partes interesadas pertinentes. Tales incentivos deben ser tanto económicos como no económicos. **[Enm. 20]**

(19) Para mejorar el rendimiento de los servicios de transporte, es condición indispensable hacer un seguimiento continuo de la calidad de la infraestructura ferroviaria y de dichos servicios. Por tanto, ***los administradores de infraestructuras deben supervisar y comparar el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario. Al establecer sus propios objetivos de rendimiento en el plan, los administradores de infraestructuras deben consultar a los reguladores nacionales, a los ministerios nacionales y a la Comisión para garantizar que esos objetivos sean coherentes con los objetivos de rendimiento de la Unión. También*** es necesario establecer un sistema transparente y objetivo de indicadores que proporcione información sobre aspectos del rendimiento pertinentes para las distintas partes interesadas operacionales y los clientes finales de los servicios de transporte ferroviario. La función principal de este sistema debe centrarse en supervisar el cumplimiento de los compromisos contraídos por las partes interesadas operacionales y los avances en términos de rendimiento a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta a la vez las diferentes circunstancias y características existentes el sector ferroviario. Para establecer dicho sistema y analizar sus resultados, la Comisión ~~debe~~***y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea deben*** poder contar con expertos independientes ***con profundos conocimientos del sector ferroviario*** que conformen un Organismo de Evaluación del Rendimiento. Este Organismo prestará asesoramiento ***especializado*** independiente a la Comisión ***y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea*** en todos los ámbitos que influyen en el rendimiento de los servicios ferroviarios y la gestión de la infraestructura. **[Enm. 21]**

(20) Para potenciar el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, los administradores de infraestructuras, en estrecha cooperación con la Comisión***, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea***, el Organismo de Evaluación del Rendimiento y las partes interesadas pertinentes, deben establecer y aplicar un marco común para evaluar dicho rendimiento. Tal marco debe garantizar que todos los administradores de infraestructuras de la UE utilicen principios y metodologías comunes para medir el rendimiento utilizando unos indicadores consensuados. También debe permitir detectar deficiencias en el rendimiento de la red ferroviaria de la UE. Asimismo, ha de garantizar que los administradores de infraestructuras fijen objetivos de rendimiento de un modo que tenga en cuenta las especificidades de la red que gestionan y que, al mismo tiempo,

garantice la coherencia a la hora de detectar las deficiencias de rendimiento más significativas. El marco debe permitir a los administradores de infraestructuras cooperar a nivel de la UE***, también en el marco de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea,*** para encontrar medidas que permitan subsanar las deficiencias de rendimiento y hacer un seguimiento de sus efectos. Los administradores de infraestructuras, trabajando juntos ***con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea*** en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y teniendo en cuenta el dictamen del Organismo de Evaluación del Rendimiento y de la Comisión, deben revisar periódicamente este marco para garantizar que se adecua a su finalidad. **[Enm. 22]**

(21) Para que el marco de la UE para la coordinación de los administradores de infraestructuras ferroviarias sea eficaz, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, establecida en virtud de la Directiva 2012/34/UE, debe ser más operativa. Debe incluir mecanismos de toma de decisiones que permitan a los administradores de infraestructuras ferroviarias de la UE coordinar de forma eficaz la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

(22) Los organismos reguladores ferroviarios deben cooperar a nivel de la Unión para lograr una aplicación coherente del marco regulador y un tratamiento uniforme de los candidatos en todo el espacio ferroviario europeo único. Deben hacerlo a través de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, con vistas a desarrollar prácticas comunes para tomar las decisiones para las que les faculta el presente Reglamento. A tal fin, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios debe llevar a cabo tareas de coordinación y adoptar recomendaciones y dictámenes no vinculantes, que no deben afectar a las competencias de los organismos reguladores ferroviarios ni a las de los administradores de infraestructuras. ***La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios debe comprobar la compatibilidad de los marcos europeos con los objetivos normativos del Reglamento. La supervisión reglamentaria debe concebirse de forma que se evite que las decisiones nacionales socaven los procedimientos armonizados descritos en los marcos europeos, salvo disposición contraria del presente Reglamento.*** **[Enm. 23]**

(23) Una gestión eficiente de la capacidad ferroviaria y del tráfico requiere el intercambio de datos e información entre los administradores de infraestructuras, los candidatos y otras partes interesadas operacionales. Este intercambio puede ser considerablemente más eficaz y eficiente con el apoyo de herramientas digitales interoperables y, cuando sea posible, de la automatización. Por consiguiente, las especificaciones de interoperabilidad deben aplicarse con carácter prioritario y seguir desarrollándose para adaptarse a los avances de la tecnología y a los nuevos procesos presentados en el presente Reglamento. ***A fin de garantizar un desarrollo y una aplicación rápidos, la Comisión debe estar facultada para adoptar un acto delegado para la aplicación y la gobernanza de una gestión digital integrada del tráfico ferroviario europeo. Dado que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea es la autoridad del sistema europeo para las aplicaciones telemáticas, debe participar estrechamente en el desarrollo y la aplicación de las herramientas digitales a que se refiere el artículo 62 del presente Reglamento, a fin de garantizar que se ajustan a las especificaciones técnicas de interoperabilidad para las aplicaciones telemáticas, tal como se define en la Directiva (UE) 2016/797 y de conformidad con el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/796.*** **[Enm. 24]**

(23 bis) Los trabajadores son fundamentales para que el sector ferroviario funcione de manera eficiente. La digitalización es esencial para que los servicios ganen en eficacia y para aumentar su calidad. Esta digitalización y automatización de la capacidad ferroviaria y la gestión del tráfico deberán ir acompañadas del desarrollo de las capacidades digitales de los empleados del sector. El refuerzo de la formación y la inversión en la ampliación de las competencias digitales en relación con los nuevos requisitos digitales trata de facilitar la adaptación de los trabajadores y contribuirá positivamente al buen funcionamiento del sector mediante la mejora de la comunicación y la capacidad para hacer frente a acontecimientos imprevistos. **[Enm. 25]**

(24) Los administradores de infraestructuras deben garantizar la armonización, en particular por lo que respecta a la digitalización, con la labor de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo prevista en el título IV del Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, con respecto al Plan Maestro a que se refiere su artículo 86, apartado 5, y el pilar «Sistema» a que se refiere su artículo 85, apartado 2, letra c), y a través del Grupo de Despliegue a que se refiere su artículo 97.

(25) Debe establecerse el mecanismo para fijar criterios, principios y procedimientos en relación con la gestión de la capacidad, la cooperación entre las partes interesadas del sector del ferrocarril y la coordinación a nivel de la UE, para los administradores de infraestructuras y en el ámbito de la supervisión reglamentaria. Ese mecanismo exige que los administradores de infraestructuras y los organismos reguladores ferroviarios desarrollen y apliquen marcos y directrices europeos en cooperación con las partes interesadas pertinentes. Tras evaluar el desarrollo y la aplicación de los marcos europeos y en caso de que la adopción voluntaria de las directrices sectoriales no logre la coherencia reglamentaria necesaria, la Comisión debe disponer de los medios para subsanar tales deficiencias reglamentarias mediante actos de ejecución o delegados, cuando proceda.

(26) A fin de garantizar un proceso de gestión de la capacidad y del tráfico sin trabas para los servicios ferroviarios internacionales, de minimizar las cancelaciones de la capacidad adjudicada y las interrupciones en las operaciones ferroviarias debidas a perturbaciones en la red ferroviaria, y de tener en cuenta la evolución de las prácticas de los administradores de infraestructuras y el uso de nuevos métodos de adjudicación de capacidad y tecnologías de la información y de las comunicaciones, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado. Dichos poderes deben referirse a los entregables de la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura; el calendario para la planificación estratégica de la capacidad y el proceso de adjudicación de capacidad; los plazos para cambiar la capacidad adjudicada y la creación de soluciones alternativas para los candidatos; el calendario de coordinación, consulta y publicación de las restricciones de capacidad derivadas de las obras de infraestructura; la definición de las infraestructuras muy utilizadas y congestionadas, y los procedimientos y métodos para calcular el grado de uso de la capacidad; los criterios para detectar y declarar perturbaciones de la red; la información que debe proporcionarse a las partes interesadas operacionales; y las áreas respecto de las que los administradores de infraestructuras deben coordinarse, así como las disposiciones específicas para esa coordinación. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016 ([10]). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(27) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para introducir requisitos técnicos y operativos que faciliten el buen funcionamiento del espacio ferroviario europeo único en relación con la armonización de criterios aplicables a los requisitos estipulados por los administradores de infraestructuras con respecto a los candidatos; procedimientos, criterios y metodologías comunes para gestionar la capacidad cuando esta escasea, planificar contingencias y adjudicar la capacidad más allá del período cubierto por el horario de servicio; un enfoque común en cuanto a las indemnizaciones pagadas por los cambios de la capacidad adjudicada; criterios y procedimientos comunes para la reprogramación; la definición de los elementos técnicos de un sistema de seguimiento del rendimiento del ferrocarril y de los servicios relacionados con él, también metodologías y requisitos en materia de datos y su revisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([11]).

(28) Las normas sobre adjudicación de capacidad previstas en la Directiva 2012/34/UE se sustituyen por las establecidas en el presente Reglamento. Por consiguiente, deben definirse en el presente Reglamento las normas sobre la cooperación entre los administradores de infraestructuras, las normas sobre cooperación entre los organismos reguladores ferroviarios, los requisitos aplicables a los elementos de la declaración sobre la red que describen la naturaleza de la infraestructura ferroviaria disponible para las empresas ferroviarias, las condiciones de acceso a la infraestructura, y los principios y criterios que rigen la adjudicación de capacidad. Deben mantenerse en la Directiva 2012/34/UE aquellas normas sobre cooperación y coordinación, así como los elementos de la declaración sobre la red, que no estén relacionados con la gestión de la capacidad.

(29) La evaluación ex post del Reglamento (UE) n.º 913/2010 ([12]) permitió concluir que el Reglamento tenía un impacto demasiado limitado a la hora de contribuir a un cambio modal de la carretera al ferrocarril. Además, la cooperación entre los Estados miembros y los administradores de infraestructuras en la gestión de la infraestructura ferroviaria seguía siendo ineficaz desde el punto de vista transfronterizo. La evaluación también ha mostrado que gestionar por separado la capacidad de los corredores ferroviarios de mercancías y del resto de la red no es eficiente. Debe establecerse un único marco regulador aplicable a la explotación de la capacidad de la red ferroviaria, consolidando así las disposiciones correspondientes de la Directiva 2012/34/UE y del Reglamento (UE) n.º 913/2010. Por consiguiente, el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE sobre adjudicación de capacidad deben derogarse y sustituirse por el presente Reglamento. ***Asimismo, procede modificar en consecuencia los artículos pertinentes del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.*** **[Enm. 26]**

([10]) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

([11]) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

([12]) SWD(2021) 134 final, de 2 de junio de 2021.

(29 bis) Del mismo modo, debe garantizarse la adecuación con los siguientes Reglamentos de Ejecución, a saber, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 por lo que respecta a las normas de adjudicación en las instalaciones de servicio, y el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 en relación con los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco. **[Enm. 27]**

(30) Las actividades para preparar el horario de servicio deben llevarse a cabo en los años anteriores a su entrada en vigor. Por tanto, la transición del marco regulador establecido por la Directiva ~~2013/34/UE~~***2012/34/UE*** y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 al marco dispuesto por el presente Reglamento implica que los preparativos para los horarios de servicio basados en el nuevo marco deben comenzar en paralelo a la aplicación de las normas del marco actual. En consecuencia, debe aplicarse un régimen dual durante una fase de transición, en la que las etapas preparatorias necesarias para un horario de servicio determinado deben ajustarse al marco jurídico aplicable a ese horario de servicio concreto. Los acuerdos marco celebrados con arreglo al marco actual deben poder seguir siendo aplicables ~~durante un período transitorio con arreglo al nuevo régimen~~***hasta el fin del contrato***. **[Enm. 28]**

(31) En el nuevo marco, las etapas preparatorias de un horario de servicio deben comenzar con la publicación de una estrategia de capacidad cinco años antes que entre en vigor un horario de servicio determinado. Para lograr una aplicación temprana del nuevo marco regulador y teniendo en cuenta las labores preparatorias ya emprendidas por el sector, el calendario de actividades para el establecimiento de los dos primeros horarios de servicio podría acortarse a treinta y ocho meses si se abrevia la fase de la estrategia de capacidad. Por consiguiente, el primer horario de servicio incluido en el nuevo marco regulador debe ser el que comienza el [9 de diciembre de 2029]. Todas las partes interesadas deben iniciar sin demora los preparativos necesarios para cumplir el nuevo marco. ***Podría establecerse una fecha de solicitud anterior para los Estados miembros que puedan demostrar que han llevado a cabo todas las etapas necesarias antes de la fecha de adopción del Reglamento.*** **[Enm. 29]**

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento dispone los principios, normas y procedimientos aplicables a la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y a la coordinación con las instalaciones de servicio, así como la gestión del tráfico, de crisis y del rendimiento de los servicios ferroviarios nacionales e internacionales. También prevé normas sobre una Red Europea de Coordinación entre los administradores de infraestructuras y con otras partes interesadas pertinentes, así como sobre la supervisión de la gestión de la capacidad y del tráfico.

1 bis. El presente Reglamento también establece normas y procedimientos para la aplicación de un sistema digital integrado de gestión del tráfico ferroviario europeo. **[Enm. 30]**

2. El presente Reglamento es aplicable ~~a~~***al sistema ferroviario dentro de la Unión definido en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797,*** la utilización de la infraestructura ferroviaria para los servicios ferroviarios nacionales e internacionales a que se refiere el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, incluidas las instalaciones de servicio tal y como se definen en el artículo 3, punto 11, de dicha Directiva. **[Enm. 31]**

3. Los capítulos II a V del presente Reglamento no serán aplicables a la infraestructura ni a los servicios ferroviarios que estén excluidos de la aplicación del capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE de conformidad con el artículo 2, apartados 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis***, 9,*** y 10, de dicha Directiva durante el período de validez de las exclusiones pertinentes. **[Enm. 32]**

4. El presente Reglamento no será aplicable a Chipre ni a Malta mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

Artículo 2

Disposiciones y principios generales

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 quater de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de infraestructuras serán responsables de la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario.

Las referencias a un administrador de infraestructuras en todas las disposiciones del presente Reglamento relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria se considerarán hechas al órgano responsable de la adjudicación a que se refiere el artículo 7 bis, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE.

2. Para facilitar una gestión eficiente y eficaz de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico en la Unión, los administradores de infraestructuras cooperarán en el marco de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, contemplada en el artículo 7 septies de la Directiva 2012/34/UE, y de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento en materia de cooperación.

3. En el desempeño de sus responsabilidades con arreglo a los apartados 1 y 2, los administradores de infraestructuras:

a) harán un uso óptimo y eficaz de la capacidad de infraestructura disponible, tal y como se exige en el artículo 26 de la Directiva 2012/34/UE***, con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario, tanto para pasajeros como para mercancías, en consonancia con los objetivos climáticos de la Unión***; **[Enm. 33]**

b) potenciarán al máximo el valor para la sociedad de los servicios de transporte ferroviario ofrecidos gracias a la infraestructura ferroviaria, a nivel social, económico y medioambiental;

c) garantizarán una gestión no discriminatoria de la capacidad de infraestructura y un acceso transparente a esta, incluso cuando se hagan obras, a fin de fomentar una competencia leal;

d) organizarán un tráfico ferroviario sin trabas ***y puntual*** en más de una red***, y más allá de las fronteras procurando eliminar los cuellos de botella y los obstáculos operacionales***; **[Enm. 34]**

e) asegurarán la transparencia sobre el estado y la disponibilidad de la capacidad de infraestructura ferroviaria;

f) revisarán y mejorarán el rendimiento de la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte, en estrecha cooperación con los explotadores del sector ferroviario***, en particular las instalaciones de servicio que participen directamente en un servicio ferroviario***; **[Enm. 35]**

g) contribuirán a la aplicación y el desarrollo del espacio ferroviario europeo único***, en particular mediante normas y reglamentaciones técnicas y operativas europeas comunes, requisitos en materia de equipos técnicos, y la certificación del personal***. **[Enm. 36]**

Artículo 3

Imparcialidad del administrador de infraestructuras respecto a la gestión del tráfico y de la capacidad, incluida la planificación del mantenimiento

1. Los administradores de infraestructuras desempeñarán las funciones de gestión del tráfico y de la capacidad, incluida la planificación del mantenimiento, de manera transparente y no discriminatoria, y los responsables de la toma de decisiones con respecto a dichas funciones no se verán afectados por ningún conflicto de intereses.

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

3. Por lo que respecta a la gestión de la capacidad y la planificación a largo plazo del mantenimiento, la renovación y la mejora de gran calado de la infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras consultará a los candidatos, tal y como se definen en el artículo 3, punto 19, de la Directiva 2012/34/UE, de conformidad con el presente Reglamento, y, en la medida de lo posible, tendrá en cuenta las preocupaciones manifestadas.

Artículo 4

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones del artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE.

Serán, asimismo, de aplicación las definiciones siguientes:

1) «fuerza mayor»: todo acontecimiento o situación imprevisible***, inevitable o excepcional*** ~~o anormal~~, ajeno al control del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria ***o el candidato***, que no pueda evitarse o superarse con una previsión y diligencia razonables; que no pueda resolverse con medidas que sean razonablemente factibles para ellas desde un punto de vista técnico, financiero o económico***, incluido el transporte alternativo a través de las fronteras; el acontecimiento debe haberse*** ~~, que se hayan~~ producido realmente y ~~que sean verificables~~***necesita ser verificable*** objetivamente; y que ~~impidan~~***impida*** al administrador de infraestructuras cumplir, de forma temporal o permanente, sus obligaciones de conformidad con el presente Reglamento o con la Directiva 2012/34/UE, o impidan a la empresa ferroviaria satisfacer sus obligaciones contractuales con respecto a un administrador o varios administradores de infraestructuras; **[Enm. 37]**

2) «interoperabilidad»: la interoperabilidad tal y como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ([13]);

2 bis) «solicitante»: una empresa ferroviaria o un grupo internacional de empresas ferroviarias u otras personas físicas o jurídicas, tales como las autoridades competentes con arreglo a la definición del artículo 2, letra b) del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ([14])***, consignatarios, cargadores y explotadores de transporte combinado, que tengan un interés comercial o de servicio público en la adquisición de capacidad de infraestructura;*** **[Enm. 38]**

3) «parte interesada operacional»: candidato, ~~empresa ferroviaria~~***asociación de candidatos***, administrador de infraestructuras, explotador de una instalación de servicio ferroviario, proveedor de servicios ferroviarios conexos y cualquier otra entidad que participe directamente en la explotación de un servicio de transporte ferroviario; **[Enm. 39]**

4) «coordinador europeo»: el coordinador a que se refiere el artículo 51 del Reglamento [... nuevo Reglamento de la RTE-T];

5) «acuerdo marco»: acuerdo general jurídicamente vinculante, con arreglo al Derecho público o privado, en el que se especifican los derechos y obligaciones de un candidato y del administrador de infraestructuras en relación con la capacidad de infraestructura que va a ser adjudicada y los cánones que se percibirán durante un período superior a un período de vigencia de un horario de servicio;

6) «adjudicación simultánea de capacidad»: proceso mediante el cual los administradores de infraestructuras adjudican capacidad de infraestructura ferroviaria en respuesta a una serie de solicitudes de capacidad recibidas en una fecha límite determinada y mediante la coordinación de dichas solicitudes para garantizar un uso óptimo de la infraestructura y la mayor correspondencia posible respecto de lo solicitado;

7) «orden de llegada»: principio de adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria por el que, en el proceso de adjudicación, la prioridad se atribuye en función del orden cronológico de las solicitudes de capacidad;

8) «surco ferroviario»: capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos lugares en un período determinado, descrita como el itinerario exacto con horarios para ese tren, incluidos el origen y el destino, la fecha y hora de entrada y la fecha y hora de salida, incluidos los puntos de parada y las horas de salida relacionadas;

9) «especificación de capacidad»: derecho de capacidad que especifica las características comerciales y operativas de la capacidad de infraestructura que son pertinentes para el candidato en cuestión y que facilita al administrador de infraestructuras información suficiente para preparar surcos ferroviarios específicos que satisfagan dichas características;

10) «servicio ferroviario multirred»: servicio de transporte ferroviario de mercancías o de viajeros, nacional o internacional, que se explota en dos o más redes gestionadas por diferentes administradores de infraestructuras. El tren puede complementarse o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan pueden tener orígenes y destinos diferentes, siempre que todos los vagones o coches atraviesen al menos una red explotada por un administrador de infraestructuras diferente;

11) «derecho de capacidad multirred»: totalidad de los derechos de capacidad que permiten la prestación de un servicio ferroviario multirred;

([13]) Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

([14]) ***Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).***

12) «división de la capacidad de infraestructura»: asignación de porcentajes de la capacidad total disponible de un elemento de infraestructura a diferentes tipos de servicios de transporte ferroviario y a las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura;

13) «horario de servicio»: los datos, actualizados de forma continua, que definen todos los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar en una determinada infraestructura, según los expresan los derechos de capacidad adjudicada, en el período de vigencia de un horario de servicio;

14) «período de vigencia de un horario de servicio»: período de tiempo durante el cual es válido un horario de servicio determinado;

15) «obra de infraestructura»: toda intervención en la infraestructura ferroviaria destinada al desarrollo, el mantenimiento, la renovación y la mejora de la infraestructura ferroviaria, tal como se define en el artículo 3, puntos 2 bis, 2 quater, 2 quinquies y 2 sexies, de la Directiva 2012/34/UE;

16) «organismo regulador»: el organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE;

17) «incidente»: todo suceso o serie de sucesos que tengan el mismo origen y que perturben el tráfico ferroviario.

17 bis) «surcos ferroviarios sistemáticos»: surcos ferroviarios basados en los artículos 11 y 20 del presente Reglamento, preplanificados en un horario regular para el período de tiempo de trabajo. **[Enm. 40]**

CAPÍTULO II

GESTIÓN DE LA CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

SECCIÓN 1

Principios generales para la gestión de la capacidad de infraestructura

Artículo 5

Gestión de la capacidad

1. Los administradores de infraestructuras gestionarán la capacidad de la infraestructura ferroviaria mediante un proceso de planificación y adjudicación que constará de tres fases:

a) la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere la sección 2;

b) la programación y adjudicación de la capacidad de infraestructura a que se refiere la sección 3;

c) la adaptación y reprogramación de la capacidad adjudicada a que se refiere la sección 4.

2. Además del contenido establecido en el anexo IV de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de infraestructuras incluirán, en la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de dicha Directiva, una sección sobre la infraestructura que se haya puesto disposición de las empresas ferroviarias; una sección sobre gestión de la capacidad; una sección sobre operaciones, incluida la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis; y una sección sobre gestión del rendimiento, de conformidad con el anexo IV.

3. La toma de decisiones sobre la gestión de la capacidad a que se refiere el apartado 1, incluidas tanto la definición y evaluación de la disponibilidad como la adjudicación de los derechos de capacidad, será una función esencial del administrador de infraestructuras en el sentido del artículo 3, punto 2 septies, de la Directiva 2012/34/UE. Se le aplicarán las disposiciones relativas a las funciones esenciales previstas en dicha Directiva.

Artículo 6

Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad

1. Los administradores de infraestructuras se esforzarán por seguir unos principios y procedimientos comunes para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria. A tal fin, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará ***en consulta con la Plataforma Ferroviaria Europea*** y adoptará un «Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad» de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II a más tardar el [doce meses ~~después~~***a partir*** de la entrada en vigor del presente Reglamento]. **[Enm. 41]**

2. El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad definirá principios y procedimientos comunes para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y para la coordinación entre los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otros candidatos, los explotadores de instalaciones de servicios ferroviarios y otras partes interesadas operacionales.

3. El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad incluirá al menos los elementos enumerados en el anexo III, se actualizará cuando sea necesario para tener en cuenta la experiencia de los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otros candidatos, y se basará en las actividades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

4. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a la hora de elaborar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, en particular el contenido especificado en el anexo IV del presente Reglamento. ~~Explicarán~~***Justificarán*** en dicha declaración el motivo de toda desviación de los principios y procedimientos comunes previstos en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. ***Solo se permitirán desviaciones en casos excepcionales y previa aprobación del organismo regulador ferroviario nacional.*** **[Enm. 42]**

4 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 a fin de establecer normas y procedimientos para gestionar la capacidad de la infraestructura ferroviaria y modificar el apartado 2 del presente artículo. Esos actos delegados se adoptarán a más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. **[Enm. 43]**

Artículo 7

Candidatos

1. Los candidatos presentarán solicitudes de capacidad de infraestructura. Para poder utilizar dicha capacidad, los candidatos ***que no sean una empresa ferroviaria*** designarán una empresa ferroviaria para que esta celebre un acuerdo con el administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 28 de la Directiva 2012/34/UE. Lo anterior se entiende sin perjuicio del derecho de los candidatos de celebrar acuerdos marco con los administradores de infraestructuras con arreglo al artículo 31 del presente Reglamento. **[Enm. 44]**

2. El administrador de infraestructuras, a fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de futuros ingresos y la utilización de la infraestructura que gestiona, ~~podrá imponer~~***impondrá*** requisitos a los candidatos. Dichos requisitos serán adecuados, transparentes y no discriminatorios. Se especificarán en la declaración sobre la red a que se refiere el punto ~~1~~**2**, letra ~~b)~~ ***c)***, del anexo IV. Se referirán únicamente a la aportación de un aval económico, que no podrá superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad del candidato prevista, así como a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura. **[Enm. 45]**

3. La Comisión ~~podrá adoptar~~***adoptará, a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre los criterios que deben seguirse para la aplicación del apartado ***mencionados en el apartado 2 y modificar ese apartado*** ~~2~~. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. **[Enm. 46]**

Artículo 8

Gestión de la capacidad de infraestructura en caso de escasez

1. En caso de escasez, los administradores de infraestructuras velarán por que la capacidad de infraestructura se gestione con arreglo a los principios establecidos en el artículo 26 de la Directiva 2012/34/UE y en el artículo 2 del presente Reglamento a lo largo de todas las fases del proceso de gestión de la capacidad a que se refiere el artículo 5.

2. A la hora de tomar decisiones sobre la capacidad cuando esta escasee, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta las orientaciones estratégicas sobre la utilización de la capacidad facilitadas por los Estados miembros con arreglo al artículo 11, apartado 3.

Cuando proceda, y sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros ~~podrán conceder~~***concederán*** al administrador de infraestructuras una indemnización por las pérdidas de ingresos exclusivamente relacionadas con la necesidad de seguir las orientaciones estratégicas sobre la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria. **[Enm. 47]**

3. Cuando la capacidad escasee, los administradores de infraestructuras la planificarán y adjudicarán, en la mayor medida posible, a través del mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36, en el que participarán los candidatos afectados y que dará lugar a soluciones consensuadas a los conflictos en materia de necesidades y solicitudes de capacidad.

4. Si el mecanismo a que se refiere el apartado 3 no conduce a una resolución satisfactoria de los conflictos en materia de necesidades y solicitudes de capacidad, los administradores de infraestructuras gestionarán la capacidad escasa o resolverán los conflictos mediante procedimientos objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Estos procedimientos evaluarán alternativas para el uso de la capacidad de infraestructura, sobre la base de los siguientes criterios socioeconómicos y medioambientales, en función de la disponibilidad de datos ***normalizados que los candidatos pondrán a disposición del administrador de infraestructuras. Dichos organismos incluirán, entre otros***: **[Enm. 48]**

a) los costes de explotación para los explotadores de servicios de transporte ferroviario y el impacto resultante en los precios para los clientes de tales servicios;

b) los costes relacionados con el tiempo para los clientes de los servicios de transporte ferroviario;

c) la conectividad y accesibilidad***, como efecto de red tanto en el conjunto de la red como en sus segmentos,*** para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario; **[Enm. 49]**

d) las emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos locales, ruido y otros costes externos ocasionados por los servicios de transporte ferroviario y sus posibles alternativas;

e) las consecuencias de los servicios de transporte ferroviario y de sus posibles alternativas para la seguridad y la salud pública.***;***

e bis) los efectos del cambio modal hacia el ferrocarril. **[Enm. 50]**

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras, ***previa consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea,*** preparará y adoptará los procedimientos a que se refiere el apartado 4 y los incluirá en el Marco ~~de la UE~~***Europeo*** para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. Los procedimientos constarán de los siguientes pasos: **[Enm. 51]**

a) diseñar situaciones alternativas para dividir la capacidad disponible ~~entre distintos tipos~~***para cada distinto tipo*** de servicios de transporte ferroviario ***que solicitan la misma capacidad***, incluyendo, en la medida de lo posible, la provisión de capacidad alternativa en otros itinerarios o de horarios alternativos con características similares***, tanto para servicios ferroviarios nacionales como transfronterizos***; **[Enm. 52]**

a bis) diseñar situaciones alternativas para abordar los conflictos de capacidad entre dos solicitudes que no sean coherentes con la planificación estratégica de la capacidad; **[Enm. 53]**

b) evaluar y clasificar las situaciones de acuerdo con metodologías objetivas y transparentes, teniendo en cuenta los criterios socioeconómicos y medioambientales establecidos en el apartado 4;

c) seleccionar la situación con clasificación más alta según la evaluación a que se refiere la letra b) y modificar la definición del modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad en consecuencia.

6. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará***, previa consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea*** las metodologías a que se refiere el apartado 5, letra b)***, del presente artículo***. Los parámetros de dichas metodologías permitirán tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales sobre la base de enfoques aceptados y pruebas empíricas. Además, la Red Europea de Administradores de Infraestructura incluirá dichas metodologías en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 54]**

7. Teniendo en cuenta la experiencia adquirida al preparar y aplicar el Marco a que se refiere el apartado 6, la Comisión ~~podrá~~***estará facultada para*** adoptar actos ***delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71,*** ~~de ejecución~~ que establezcan los procedimientos, criterios y metodologías ***normalizados*** específicos que deban aplicarse para gestionar la capacidad cuando esta escasee***y para modificar el apartado 6 del presente artículo***. Dichos actos ~~de ejecución~~***delegados*** se adoptarán ~~de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3~~***en un plazo de [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad***. **[Enm. 55]**

Artículo 9

Información sobre la capacidad de infraestructura

1. Los administradores de infraestructuras facilitarán a las partes interesadas —en particular a los candidatos, los candidatos potenciales y los organismos reguladores— información precisa y actualizada sobre la disponibilidad de capacidad de infraestructura a lo largo de todo el proceso de gestión de la capacidad, incluida la fase de planificación estratégica mencionada en la sección 2; durante los procesos de programación y adjudicación establecidos en la sección 3; y siempre que se produzcan cambios en la capacidad adjudicada, tal y como se explica en la sección 4***, en función de la disponibilidad de la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad publicados***. **[Enm. 56]**

Los administradores de infraestructuras publicarán sin demora toda actualización del plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18 y del horario de servicio a que se refiere el artículo 30.

2. Los administradores de infraestructuras publicarán la información a que se refiere el apartado 1 de conformidad con lo previsto en el artículo 62, apartado 5, y contribuirán al desarrollo de las especificaciones pertinentes con arreglo al artículo 62, apartado 3.

3. A petición de los candidatos, los administradores de infraestructuras facilitarán la información a que se refiere el apartado 1***, del presente artículo,*** sobre la base de especificaciones concretas de las necesidades comerciales y operativas («evaluaciones de viabilidad»). Por lo que se refiere a los servicios transfronterizos, los administradores de infraestructuras recibirán dichas solicitudes y responderán a ellas en un único lugar y mediante una única operación o a través de una interfaz única ***establecida de conformidad con el artículo 27, apartado 4***. **[Enm. 57]**

Artículo 10

Restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura e infraestructuras degradadas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 7 quater y 7 sexies de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de infraestructuras planificarán las obras de infraestructura con arreglo al programa de actividad y los planes financieros y de inversión a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE. Cuando las modificaciones de dichos planes tras la adopción del programa de actividad afecten o puedan afectar a la planificación de las obras de infraestructura, el administrador de infraestructuras hará constar en la declaración sobre la red una explicación general de dichas modificaciones y sus posibles repercusiones. ***El Estado miembro proporcionará a los administradores de infraestructuras, a través del acuerdo plurianual de rendimiento, una financiación plurianual estable y oportuna para el mantenimiento, la renovación y la nueva construcción de infraestructura ferroviaria durante un período mínimo de cinco años con el fin de ayudar a esos administradores de infraestructuras a prevenir la degradación de la infraestructura ferroviaria y minimizar las repercusiones en las posibles restricciones de capacidad. El presupuesto anual disponible para los administradores de infraestructuras será transparente para el administrador de infraestructuras y se asignará de forma fiable.*** **[Enm. 58]**

2. Al planificar obras de infraestructura, el administrador de infraestructuras actuará de conformidad con el artículo 2, apartado 3, y el artículo 3.

En particular, tendrá en cuenta, de manera equilibrada, el impacto de las obras de infraestructura sobre su propia gestión de activos y situación financiera, así como las repercusiones operativas y financieras para todos los candidatos afectados.

La financiación proporcionada por el Estado miembro al administrador de infraestructuras tendrá como objetivo establecer este equilibrio. Los candidatos facilitarán oportunamente al administrador de infraestructuras la información necesaria para que cumpla esta disposición. **[Enms. 59 y 60]**

3. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos en relación con las obras de infraestructura mediante los mecanismos de coordinación a que se refiere el artículo 7 sexies de la Directiva ~~2012/34/CE~~**2012/34/UE** y, por lo que respecta a los servicios ferroviarios transfronterizos, de conformidad con el artículo 54 del presente Reglamento. **[Enm. 61]**

4. El administrador de infraestructuras planificará las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura, informará de ellas a los candidatos y consultará a estos al respecto con la suficiente antelación, teniendo en cuenta el impacto estimado en las empresas ferroviarias. Para ello, respetará el calendario previsto en la sección 3 del anexo I.

En el caso de restricciones de capacidad que tengan repercusiones importantes en la capacidad disponible para los candidatos, estos podrán solicitar al administrador de infraestructuras que facilite una planificación alternativa de la restricción a fin de encontrar y seleccionar una opción que tenga en cuenta las repercusiones para dichos candidatos y para los administradores de infraestructuras de manera equitativa. El administrador de infraestructuras facilitará a tales candidatos una planificación indicativa de la capacidad alternativa disponible mientras duren las restricciones.

La planificación indicativa abarcará tanto la línea afectada como las alternativas y se reflejará en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18.

5. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta y mitigarán el impacto de las obras de infraestructura en el tráfico transfronterizo. Asimismo, de acuerdo con el artículo 53, coordinarán todas las obras de infraestructura en las líneas a que se refiere el artículo 53, apartado 3, así como toda obra de infraestructura que tenga un impacto transfronterizo significativo.

En particular, la coordinación procurará optimizar el calendario de las obras de infraestructura y proveerá capacidad alternativa en la línea afectada y en los itinerarios alternativos, teniendo en cuenta las necesidades operativas***, de infraestructura*** y comerciales de los ***diferentes*** candidatos. **[Enm. 62]**

La gobernanza del transporte de mercancías por ferrocarril presentará una recomendación sobre la coordinación de las obras a sus respectivos administradores de infraestructuras tres meses antes del período definido en el apartado 4. **[Enm. 63]**

6. Las reducciones de la capacidad o del rendimiento de la infraestructura por debajo de sus valores de diseño a causa de la degradación de los activos —por ejemplo, las reducciones de la velocidad autorizada o de la carga por eje— también se considerarán restricciones de capacidad. Las obligaciones de información previstas en el artículo 9 serán aplicables a tales restricciones.

7. Los administradores de infraestructuras publicarán lo antes posible información sobre las restricciones temporales de capacidad previstas, sobre sus repercusiones en la capacidad disponible con fines comerciales y sobre la capacidad alternativa, y consultarán a los candidatos al respecto.

8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifique la sección 3 del anexo I a fin de reducir las repercusiones de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura en el tráfico ferroviario, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas.

SECCIÓN 2

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA CAPACIDAD

Artículo 11

Planificación estratégica de la capacidad

1. La planificación estratégica de la capacidad comprenderá todas las actividades previstas en los artículos 12 a 25.

2. La planificación estratégica de la capacidad dará lugar a los siguientes documentos de planificación, que facilitan un nivel cada vez mayor de detalles sobre la capacidad disponible:

a) la estrategia de capacidad a que se refiere el artículo 16;

b) el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17;

c) el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18.

El contenido de dichos entregables y el calendario para su preparación están estipulados en las secciones 1 y 2 del anexo I. ***El administrador de infraestructuras pondrá a disposición todo el contenido en la lengua oficial del Estado miembro y en inglés.*** **[Enm. 64]**

Los administradores de infraestructuras usarán los documentos de planificación como base para la siguiente fase del proceso de planificación.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 para modificar las secciones 1 y 2 del anexo I, a fin de garantizar un proceso de planificación estratégica eficiente y reflejar las inquietudes operativas de los administradores de infraestructuras y los candidatos, teniendo en cuenta ***un recomendación de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y*** la experiencia de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, de los administradores de infraestructuras, los candidatos y otras partes interesadas operacionales, los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores a la hora de aplicar la presente sección. **[Enm. 65]**

3. Sin perjuicio del principio de independencia de gestión establecido en el artículo 4 de la Directiva 2012/34/UE, los Estados miembros podrán proporcionar al administrador de infraestructuras orientaciones estratégicas basadas en las estrategias indicativas de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE. ***Los Estados miembros facilitarán las orientaciones oportunamente para que los administradores de infraestructuras y las partes interesadas operacionales puedan respetar los plazos establecidos en el anexo I del presente Reglamento.*** Dichas orientaciones podrán incluir, en particular: **[Enm. 66]**

a) objetivos generales de la política ferroviaria nacional pertinentes para la planificación estratégica de la capacidad dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;

b) una perspectiva sobre el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, teniendo en cuenta los planes***, incluidos los planes estratégicos de infraestructuras a largo plazo*** y las estrategias pertinentes a nivel nacional o regional y los planes de trabajo de los corredores europeos de transporte a que se refiere el artículo ~~53 del~~***54 del Reglamento (UE) 2024/... del Parlamento Europeo y del Consejo*** [15] [nuevo Reglamento de la RTE-T]; **[Enm. 67]**

[15] ***Reglamento (UE) 2024/... del Parlamento Europeo y del Consejo de relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L...).***

c) requisitos y directrices generales relativos al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria, que el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta en la planificación estratégica de la capacidad, en particular con respecto a las infraestructuras muy utilizadas y congestionadas a que se refiere el artículo 21;

d) una panorámica sobre el desarrollo previsto de los servicios ferroviarios prestados con arreglo a las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta, en su caso, las opiniones de las autoridades regionales o locales implicadas.

Los Estados miembros ~~se~~ coordinarán ~~para garantizar~~***el suministro oportuno de orientaciones y garantizarán*** la coherencia entre las respectivas orientaciones estratégicas que faciliten de conformidad con el presente apartado, con vistas a apoyar el desarrollo de los servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros y mercancías. ***A la luz del artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE, los Estados miembros garantizarán la asignación anticipada de recursos financieros a los administradores de infraestructuras para el mantenimiento regular de la infraestructura, así como recursos financieros para el desarrollo de la infraestructura descrito en la estrategia de capacidad a que se refiere el artículo 16 del presente Reglamento. Los Estados miembros coordinarán sus planes estratégicos de infraestructuras y horarios a largo plazo, su desarrollo de infraestructuras basado en esos planes y coordinará el calendario de su ejecución.*** **[Enm. 68]**

4. La planificación estratégica de la capacidad no conllevará la concesión de derechos de capacidad a candidatos individuales con arreglo al artículo 26.

4 bis. Teniendo en cuenta la experiencia adquirida al preparar y aplicar las orientaciones estratégicas a que se refiere el apartado 3, la Comisión podrá adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 71 en los que se establezcan el estatuto jurídico, la plantilla, los procedimientos, los criterios y las metodologías específicos que deben aplicarse para la adopción de orientaciones estratégicas nacionales a fin de apoyar la gestión de la escasez de la capacidad y garantizar la coherencia entre las orientaciones estratégicas formuladas por los Estados miembros, indispensables para propiciar el desarrollo de servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías y pasajeros. **[Enm. 69]**

Artículo 12

Requisitos generales para la gestión estratégica de la capacidad

1. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta de manera equilibrada, equitativa y no discriminatoria todos los tipos de servicios de transporte ferroviario para los que reciban solicitudes de capacidad, con independencia de su volumen, el tamaño del mercado descendente, la estabilidad entre horarios consecutivos, la regularidad o la frecuencia dentro de un determinado período de vigencia de un horario de servicio.

2. En la planificación estratégica de la capacidad, en particular en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18, los administradores de infraestructuras diferenciarán al menos entre los siguientes tipos de servicios de transporte ferroviario:

a) servicios de transporte de mercancías;

b) servicios de transporte de viajeros interurbanos (larga distancia);

c) servicios de transporte de viajeros urbanos y regionales.

En caso necesario, habida cuenta de la experiencia adquirida al aplicar el presente Reglamento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá definir***, en colaboración con la Plataforma Ferroviaria Europea,*** una lista que distinga con un nivel de detalle aún mayor los distintos tipos de servicios de transporte ferroviario. Para fomentar la coherencia transfronteriza del proceso de planificación estratégica, se incluirá una lista armonizada en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 70]**

3. En la planificación estratégica de la capacidad, en particular en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18, los administradores de infraestructuras indicarán la capacidad preplanificada adecuada para prestar servicios de transporte multirred.

4. La planificación estratégica de la capacidad también tendrá en cuenta:

a) la estructura y la evolución observadas de la demanda de capacidad de infraestructura, según se hayan identificado mediante la adjudicación de capacidad en períodos de horario de servicio anteriores y mediante el seguimiento del mercado a que se refiere el artículo 15 de la Directiva 2012/34/UE;

b) la evolución prevista de las necesidades de transporte y de la consecuente demanda de servicios de transporte ferroviario y capacidad de infraestructura, tal y como se determine en el análisis a que se refiere el artículo 15 del presente Reglamento;

c) ***las necesidades de capacidad anunciadas por las partes interesadas operacionales y*** los comentarios recogidos de la consulta a los candidatos actuales y potenciales de conformidad con el artículo 13; **[Enm. 71]**

d) el desarrollo previsto o planeado de la capacidad de infraestructura, en particular el señalado en la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE y el programa de actividad del administrador de infraestructuras a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE;

e) las obras de infraestructura previstas que se espera que afecten a la red;

f) las características de los distintos mercados del transporte ferroviario, sobre todo por lo que se refiere a los siguientes aspectos:

i) la velocidad,

ii) la frecuencia,

iii) la tolerancia a las desviaciones respecto del surco ferroviario asignado,

iv) la posibilidad de reencaminar, reprogramar o sustituir los servicios por otros modos en caso de perturbaciones de la red,

v) la volatilidad de la demanda de transporte ferroviario y la consiguiente necesidad de planificar los servicios ferroviarios con un horizonte temporal distinto.

f bis) en la medida de lo posible, el impacto socioeconómico y medioambiental del uso de la capacidad de infraestructura. **[Enm. 72]**

5. La planificación estratégica de la capacidad reflejará la capacidad asignada mediante acuerdos marco y mediante la planificación continua.

6. La planificación estratégica de la capacidad comprenderá ~~las líneas de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T a que se refieren el artículo 6 y el anexo I del [nuevo Reglamento de la RTE-T]~~***el espacio ferroviario europeo único***. ~~Los administradores de infraestructuras podrán incorporar otras líneas y nodos de la red que gestionen.~~ **[Enm. 73]**

La planificación estratégica de la capacidad se hará a un nivel de detalle suficiente para poder planear la capacidad de tramos específicos de la red. A tal fin, la red se representará a través de nodos y tramos que permitan considerar las características pertinentes de la oferta y la demanda de capacidad.

Estos nodos y tramos se reflejarán en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

7. La planificación estratégica de la capacidad abarcará, como mínimo, los cinco años siguientes. Los administradores de infraestructuras podrán ampliarlo a más de cinco años, sobre todo para ayudar al desarrollo de la infraestructura en el marco de la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

8. Los administradores de infraestructuras revisarán y actualizarán periódicamente los resultados de la planificación estratégica de la capacidad teniendo en cuenta, en concreto, lo siguiente:

a) el desarrollo de la infraestructura ferroviaria;

b) los cambios en la demanda de capacidad de infraestructura en el mercado***, teniendo en cuenta las necesidades de capacidad anunciadas por los candidatos de servicios nuevos o modificados***; **[Enm. 74]**

c) los resultados de los procesos de adjudicación establecidos en las secciones 3 y 4 en períodos de horario de servicio anteriores, incluido el nivel de utilización de la capacidad de infraestructura por parte de los candidatos;

d) los conocimientos derivados de la gestión del tráfico realizada de conformidad con el capítulo III;

e) el resultado de la gestión de perturbaciones y de crisis de conformidad con el capítulo III;

f) los resultados de la evaluación del rendimiento de conformidad con el capítulo IV.

9. ***A más tardar... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre principios, procedimientos y metodologías comunes para la planificación estratégica de la capacidad. Las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6 del presente Reglamento. Dichas directrices deben contener, como mínimo, los elementos enumerados en el anexo III del presente Reglamento. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichas directrices en la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE. Explicarán en dicha declaración el motivo de toda desviación de los principios, procedimientos y metodologías comunes establecidos en las directrices. **[Enm. 75]**

9 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 a fin de establecer normas y procedimientos para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras la asignación y modificar el apartado 9 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 76]**

Artículo 13

Consulta a las partes interesadas sobre la planificación estratégica de la capacidad

1. Los administradores de infraestructuras consultarán a todas las partes interesadas operacionales en relación con la planificación estratégica de la capacidad, de conformidad con el artículo 7 sexies de la Directiva 2012/34/UE.

2. Los administradores de infraestructuras consultarán a todas las partes interesadas operacionales que presten servicios ferroviarios multirred en relación con la planificación estratégica de la capacidad ***a lo largo de la fase de gestión estratégica de la capacidad, y al menos con arreglo a los hitos establecidos en el anexo I*** de conformidad con los artículos 53 y 54. **[Enm. 77]**

2 bis. Los administradores de infraestructuras ofrecerán a los candidatos la posibilidad de anunciar sus necesidades de capacidad en un formato estructurado a lo largo de todo el proceso de gestión de la capacidad, para lo cual la Red Europea de Administradores de Infraestructuras especificará los plazos adecuados. Los administradores de infraestructuras harán todo lo posible por integrar las necesidades anunciadas por los candidatos en los documentos de planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 11, apartado 2. Si no hay alternativas disponibles para todas las necesidades de capacidad anunciadas, los administradores de infraestructuras harán todo lo posible por resolver el potencial conflicto mediante el mecanismo consensual de consulta a que se refiere el artículo 36. **[Enm. 78]**

2 ter. El organismo regulador supervisará las actividades del administrador de infraestructuras en el ámbito de planificación estratégica de la capacidad de conformidad con el artículo 63. **[Enm. 79]**

Artículo 14

Coordinación de la planificación estratégica de la capacidad entre los administradores de infraestructuras

1. Los administradores de infraestructuras coordinarán sus actividades relativas a la planificación estratégica de la capacidad de conformidad con el artículo 53.

La coordinación garantizará, en particular:

a) la coherencia de la planificación estratégica en todas las redes afectadas, en particular en relación con la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad, el plan de suministro de capacidad, la planificación de las obras de infraestructura y los planes de contingencia;

b) una adecuada consideración de las necesidades de capacidad de los servicios ferroviarios multirred en la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad;

c) una revisión del rendimiento y los resultados de la planificación estratégica de la capacidad, de conformidad con el capítulo IV;

d) la participación de todas las partes interesadas operacionales ***y la Plataforma Ferroviaria Europea***, los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, los coordinadores europeos y, en caso necesario, las autoridades de los Estados miembros y otras partes interesadas. **[Enm. 80]**

2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta cualquier reclamación pertinente de los candidatos o posibles candidatos en relación con los documentos de planificación a que se refiere el artículo 11, apartado 2, y, antes de adoptar un dictamen o recomendación para mejorar la coherencia de estos documentos, solicitará más información a las entidades implicadas en la coordinación con arreglo al artículo 53 y a las partes interesadas operacionales consultadas con arreglo al artículo 54. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras compartirá su dictamen sobre el proyecto de los documentos de planificación con la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios o informará a esta de que no se ha adoptado ningún dictamen. A su vez, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios se pronunciará en virtud del artículo 65, apartado 3.

3. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta cualquier recomendación adoptada por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el apartado 2. Si los administradores de infraestructuras no siguen la recomendación, explicarán los motivos en los documentos de planificación. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios supervisará el proceso de coordinación y su aplicación. Asimismo, comunicará a la Comisión su opinión sobre la necesidad de subsanar cualquier deficiencia de dicho proceso.

3 bis. La gobernanza del transporte de mercancías presentará una recomendación sobre la estrategia de coordinación de la capacidad a sus respectivos administradores de infraestructuras tres meses antes del período definido en el artículo 10, apartado 4. **[Enm. 81]**

Artículo 15

Análisis de la evolución prevista del mercado del transporte

1. Los administradores de infraestructuras ~~y~~***previa consulta a*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras ***y a la Plataforma Ferroviaria Europea,*** supervisarán y analizarán periódicamente los mercados del transporte ***y aspectos ferroviarios multimodales pertinentes*** para informar sobre su estrategia de negocio general, la gestión de la capacidad y de contingencias, y las decisiones de inversión. Los administradores de infraestructuras comunicarán los resultados de este análisis a otras partes interesadas con fines similares, incluidos los coordinadores europeos. **[Enm. 82]**

2. A efectos del presente Reglamento, el análisis del mercado del transporte a que se refiere el apartado 1 aportará información, en particular, para la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 11, para la división de la capacidad de infraestructura a que se refiere el artículo 25, y para la adjudicación de capacidad sobre la base del mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37.

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras organizará un estudio del mercado europeo del transporte que abarque el transporte de pasajeros y mercancías en el contexto multimodal a más tardar el [31 de diciembre de 2028]. Dicho estudio tratará, en particular:

a) las proyecciones de la demanda de transporte de pasajeros y mercancías en todos los modos de transporte de la Unión;

b) las estimaciones del potencial para aumentar el volumen del transporte ferroviario, tanto de pasajeros como de mercancías, y las condiciones necesarias para lograrlo;

c) si es posible, un desglose geográfico de los flujos de transporte previstos como aportación para la planificación estratégica de la capacidad.

c bis) si es posible, el impacto de los efectos previstos del cambio climático tanto en las infraestructuras como en los servicios prestados. **[Enm. 83]**

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a los candidatos***, a la Plataforma Ferroviaria Europea***, a los clientes de los servicios de transporte ferroviario y a sus asociaciones, y a las autoridades públicas nacionales y de la UE sobre el mandato del estudio, en particular por lo que se refiere a la finalidad de este y al proceso de participación de las partes interesadas. **[Enm. 84]**

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras revisará y actualizará el estudio según proceda y, en cualquier caso, al menos cada cinco años.

5 bis. Todos los datos del estudio y del propio estudio se publicarán y serán de libre acceso. Los datos deberán ser legibles electrónicamente. **[Enm. 85]**

Artículo 16

Estrategia de capacidad

1. El administrador de infraestructuras adoptará una estrategia de capacidad en la que expondrá sus expectativas sobre la futura evolución de la demanda y la oferta de capacidad de infraestructura ferroviaria, así como su opinión sobre cómo adaptarse a dicha evolución.

La estrategia de capacidad servirá como herramienta de comunicación, consulta y coordinación entre las partes interesadas operacionales.

2. La estrategia de capacidad contendrá información sobre el futuro desarrollo de la infraestructura ferroviaria, un análisis sobre la evolución de la demanda de los diferentes servicios de transporte ferroviario y cualquier otra información pertinente sobre la disponibilidad y la utilización de la infraestructura ferroviaria.

3. La estrategia de capacidad incluirá un mapa estratégico de itinerarios que defina lo siguiente:

a) el ámbito geográfico de la estrategia de capacidad a que se refiere el artículo 16, del modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17 y del plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18;

b) las líneas alternativas consideradas en caso de que se produzcan las restricciones de capacidad a que se refiere el artículo 10 y en el contexto de los planes de contingencia a que se refiere el artículo 19.

Este mapa estratégico de itinerarios se incorporará en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

4. El administrador de infraestructuras preparará, publicará y***, cuando sea necesario,*** actualizará ~~periódicamente~~ la estrategia de capacidad de acuerdo con el calendario y el contenido previstos en la sección 2 del anexo I. **[Enm. 86]**

5. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos ***y a las instalaciones de servicio impactadas*** en relación con la estrategia de capacidad con arreglo al artículo 13 y coordinarán tales estrategias de capacidad con otros administradores de infraestructuras ***afectados*** con arreglo al artículo 14. **[Enm. 87]**

5 bis. El administrador de infraestructuras presentará la estrategia de capacidad al organismo regulador. En un plazo de tres meses desde su publicación, el organismo regulador, tras analizarlo, estará facultado para exigir al administrador de infraestructuras que lo modifique. **[Enm. 88]**

Artículo 17

Modelo de capacidad

1. El administrador de infraestructuras establecerá un modelo de capacidad que perfeccione la estrategia de capacidad sobre la base de los resultados de las actividades de consulta y de coordinación a que se refieren los artículos 13 y 14.

El modelo de capacidad permitirá tener en cuenta de una manera equilibrada las necesidades de capacidad de los distintos segmentos de los servicios de transporte ferroviario y de los administradores de infraestructuras para mantener, renovar y desarrollar la infraestructura ferroviaria (mejora de la actual y construcción de la nueva). Asimismo, servirá como instrumento de comunicación, consulta y coordinación para la planificación estratégica de la capacidad entre las partes interesadas operacionales.

2. El modelo de capacidad proporcionará, como mínimo, información sobre el volumen total de capacidad disponible por tramo de red, los porcentajes de capacidad reservados para los diferentes segmentos de los servicios de transporte ferroviario y las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura. ***Asimismo, contendrá información sobre la capacidad de las respectivas instalaciones de servicio a que se refiere el artículo 29, apartado 1.*** Los administradores de infraestructuras elaborarán y publicarán el modelo de capacidad para cada período de vigencia de un horario de servicio y lo actualizarán ~~periódicamente~~***cuando sea necesario*** en función del contenido y el calendario establecidos en las secciones 1 y 2 del anexo I. **[Enm. 89]**

3. Los administradores de infraestructuras documentarán y, en su caso, justificarán cualquier divergencia entre el modelo de capacidad y la estrategia de capacidad relativos al mismo período de vigencia de un horario de servicio. ~~En caso~~***No será*** necesario~~, se revisará~~ ***actualizar*** la estrategia de capacidad ~~a la luz de las novedades acaecidas desde la adopción o última actualización de dicha estrategia~~***en caso de que ya se haya publicado el modelo de capacidad para el mismo horario de servicio***. **[Enm. 90]**

4. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos ***y el organismo regulador*** en relación con el modelo de capacidad con arreglo al artículo 13 y coordinarán las estrategias de capacidad con otros administradores ***de infraestructuras afectados*** con arreglo al artículo 14. **[Enm. 91]**

4 bis. El administrador de infraestructuras presentará el modelo de capacidad al organismo regulador para su examen dos meses antes de su publicación. El organismo regulador podrá, a más tardar un mes antes de su publicación, tomar la decisión de requerir al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad antes de su publicación. Con vistas a garantizar la coherencia transfronteriza de los modelos de capacidad, la decisión del organismo regulador tendrá en cuenta, en su caso, cualquier dictamen o recomendación formulados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, o por otros organismos reguladores. **[Enm. 92]**

Artículo 18

Plan de suministro de capacidad

1. El administrador de infraestructuras elaborará un plan de suministro de capacidad que facilite información exhaustiva sobre los siguientes aspectos:

a) la capacidad de infraestructura disponible para su adjudicación a los candidatos ***en el horario de servicio y salvaguardada para solicitudes posteriores de conformidad con el artículo 33, incluidas las instalaciones de servicio***; **[Enm. 93]**

b) la capacidad de infraestructura no disponible para su adjudicación.

Este plan de suministro de capacidad servirá de base para la adjudicación de la capacidad.

2. Los administradores de infraestructuras publicarán el plan de suministro de capacidad para cada período de vigencia de un horario de servicio a más tardar en el plazo previsto en la sección 2 del anexo I, y lo actualizarán de forma continua hasta el final del período de vigencia del horario de servicio al que se refiera dicho plan. Más aún, el plan de suministro de capacidad se facilitará para cada día del período de vigencia del horario de servicio de que se trate.

3. Los administradores de infraestructuras elaborarán el plan de suministro de capacidad en función de los resultados de la planificación estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 11 a 17 y las secciones 1 y 2 del anexo I.

Los administradores de infraestructuras documentarán y, en su caso, justificarán cualquier divergencia entre el plan de suministro de capacidad y el modelo de capacidad relativos al mismo período de vigencia de un horario de servicio.

4. En el plan de suministro de capacidad, los administradores de infraestructuras podrán indicar la capacidad de infraestructura ***y la capacidad de las instalaciones de servicio a que se refiere el artículo 29, apartado 1,*** preplanificada. Por «capacidad preplanificada» se entiende la capacidad en relación con la cual el administrador de infraestructuras define las características y volúmenes de la capacidad disponible para satisfacer las solicitudes de los candidatos, establece normas para la adjudicación de dicha capacidad y define el proceso a través del cual esta puede solicitarse, de conformidad con el artículo 20. A la hora de asignar la capacidad preplanificada se tendrán en cuenta las características, normas y procesos de adjudicación especificados. **[Enm. 94]**

5. La capacidad preplanificada se presentará en el plan de suministro de capacidad en forma de los elementos de capacidad a que se refiere el artículo 20, que especifican el volumen y características de la capacidad y que están vinculados a las normas y procesos de adjudicación a través de los cuales se ofrece dicha capacidad.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 7, el plan de suministro de capacidad incluirá los siguientes elementos:

a) la capacidad disponible para su adjudicación a los candidatos durante el período de vigencia de un horario de servicio al que se refiere el plan de suministro de capacidad:

   i) la capacidad no preplanificada por el administrador de infraestructuras,

   ii) la capacidad preplanificada por el administrador de infraestructuras;

b) la capacidad que no está disponible para su adjudicación a los candidatos:

   i) la capacidad reservada para obras de infraestructura con repercusiones comerciales y operativas significativas para los candidatos y empresas ferroviarias a que se refiere la sección 3 del anexo I,

   ii) la capacidad reservada para ventanas de tiempo regulares que permitan programar obras de infraestructura con un impacto limitado en una fase posterior,

   iii) la capacidad ya adjudicada mediante acuerdos marco con arreglo al artículo 31 o mediante el proceso de planificación continua plurianual con arreglo al artículo 33,

   iv) la capacidad reservada para fines distintos de los previstos en los incisos i), ii) y iii), que el administrador de infraestructuras deberá indicar claramente.

El plan de suministro de capacidad señalará las restricciones aplicables al uso de la infraestructura especializada a que se refiere el artículo 24.

7. Los administradores de infraestructuras incluirán en el plan de suministro de capacidad los elementos enumerados en el apartado 6, letra b), para la infraestructura ferroviaria que gestionen.

Los administradores de infraestructuras incluirán en el plan de suministro de capacidad ~~todos~~ los elementos enumerados en el apartado 6 ~~para todas las líneas y nodos incluidos en la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T, tal como se definen en el [nuevo Reglamento de la RTE-T]~~***, y garantizarán la coherencia con la estrategia de capacidad.*** **[Enm. 95]**

Los administradores de infraestructuras podrán incluir en el plan de suministro de capacidad los elementos mencionados en el apartado 6 para otras líneas y nodos de la red que gestionen.

8. Al preplanificar la capacidad de conformidad con el apartado 6, letra a), inciso ii), los administradores de infraestructuras seguirán los principios previstos en el artículo 8, apartado 4.

Los administradores de infraestructuras preplanificarán la capacidad sobre la base de las orientaciones estratégicas de los Estados miembros de conformidad con el artículo 11, apartado 3, los resultados de la consulta a los candidatos de conformidad con el artículo 13 y la coordinación entre administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 14.

9. El ~~organismo regulador analizará el~~***administrador de infraestructuras presentará el proyecto de*** plan de suministro de capacidad ***al organismo regulador para su examen dos meses antes de su publicación. El organismo regulador analizará este plan*** y podrá decidir***, a más tardar un mes antes de su publicación,*** solicitar al administrador de infraestructuras que lo modifique. ~~La decisión del organismo regulador tendrá en cuenta cualquier dictamen o recomendación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, si esta lo emite.~~ **[Enm. 96]**

9 bis. Con vistas a garantizar la coherencia transfronteriza de los planes de suministro de la capacidad, la decisión del organismo regulador tendrá en cuenta, en su caso, cualquier dictamen o recomendación formulados por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o por otros organismos reguladores. **[Enm. 97]**

10. ***A más tardar... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento] y previa consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea,*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***,*** adoptará directrices y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6; en tales directrices se establecerá lo siguiente: **[Enm. 98]**

a) los medios para la publicación del plan de suministro de capacidad, incluidos los servicios, las herramientas, las funciones y las interfaces digitales;

b) el proceso de consulta a los candidatos sobre el plan de suministro de capacidad.

10 bis.
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 a fin de establecer normas y procedimientos para las directrices mencionadas en el apartado 10 del presente artículo y modificar el apartado 10 del presente artículo. Esos actos delegados se adoptarán... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 99]**

Artículo 19

Planes de contingencia

1. Los administradores de infraestructuras establecerán y aplicarán un proceso continuo de planificación de contingencia para prepararse para las perturbaciones de las operaciones de la red, así como para otras situaciones de crisis que afecten al tráfico ferroviario.

La planificación de contingencia servirá de base para la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis de conformidad con el artículo 42, a fin de reaccionar con prontitud en tales situaciones y minimizar su impacto en el tráfico ferroviario.

Los administradores de infraestructuras documentarán los resultados de dicha planificación en un plan de contingencia.

2. La planificación de contingencia incluirá, en particular:

a) la designación de itinerarios alternativos para poder reencaminar el tráfico ~~si no están disponibles las líneas incluidas en la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T, tal como se establecen en el artículo 6 y en el anexo I del [nuevo Reglamento de la RTE-T]~~***en caso de que una línea no esté disponible***; **[Enm. 100]**

b) una planificación indicativa de la capacidad de infraestructura disponible en los itinerarios alternativos designados de conformidad con la letra a), con información transparente sobre la capacidad disponible en dichas líneas, que puede utilizarse si se dan incidentes y, en particular, perturbaciones de la red con arreglo al artículo 46;

c) la definición de normas y procedimientos para la gestión del tráfico y de crisis, incluida la puesta en común de información entre los administradores de infraestructuras, otras partes interesadas operacionales y otras partes interesadas como las autoridades públicas encargadas del ferrocarril o la seguridad y la respuesta de emergencia, así como los criterios para la puesta en marcha de esos procedimientos;

d) la identificación y la lista de los organismos a los que se debe informar en caso de incidentes o perturbaciones graves de la circulación de los trenes;

e) cualesquiera otros preparativos necesarios para gestionar perturbaciones y crisis con arreglo al artículo 42 y al Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44.

3. Los administradores de infraestructuras garantizarán una planificación de contingencia coherente con la planificación estratégica de la capacidad, en particular con la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad, el plan de suministro de capacidad y la planificación de obras de infraestructura a que se refiere el artículo 10.

4. Los resultados de la planificación de contingencia, en particular la designación de líneas alternativas en virtud del apartado 2, letra a), y la planificación indicativa de la capacidad en líneas alternativas de conformidad con el apartado 2, letra b), se incluirán en el modelo de capacidad y en el plan de suministro de capacidad.

5. La Comisión ~~adoptará~~***estará facultada para adoptar*** actos ***delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71,*** ~~de ejecución~~ en los que se establezcan los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para aplicar el apartado 2, ***del presente artículo*** en particular en situaciones que puedan afectar al tráfico transfronterizo. ~~Dichos~~***Los*** actos ~~de ejecución~~***delegados*** se adoptarán ~~de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3~~***en un plazo de [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]***. **[Enm. 101]**

Artículo 20

Criterios y procedimientos para adjudicar la capacidad preplanificada y definir elementos de planificación de la capacidad

1. Los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad preplanificada incluida en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18 siguiendo criterios y procedimientos transparentes y no discriminatorios.

2. Los elementos de planificación de la capacidad definirán las características y propiedades de los diferentes tipos de capacidad preplanificada, incluida la capacidad disponible para las solicitudes de los candidatos, la reservada para obras de infraestructura y la ya adjudicada. Entre dichas características y propiedades se incluirán todos los aspectos pertinentes para tipos específicos de capacidad preplanificada, como el itinerario, el horario, la velocidad mínima garantizada o requerida, la compatibilidad técnica entre el material rodante y la infraestructura, los parámetros y el número de ~~franjas horarias incluidas~~***viajes de tren incluidos***. **[Enm. 102]**

3. ***A más tardar... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento] y previa consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea,*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará un marco común para los criterios y procedimientos a que se refiere el apartado 1 ***del presente artículo*** y lo incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. El marco común equilibrará los beneficios de reservar capacidad para tipos específicos de servicios ferroviarios o procesos de adjudicación con la necesidad de garantizar la flexibilidad necesaria para adaptarse a las necesidades del mercado en materia de adjudicación de capacidad. A tal fin, el marco común permitirá considerar las solicitudes de derechos de capacidad que no coincidan con la capacidad preplanificada en el contexto del mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36. **[Enm. 103]**

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará y adoptará especificaciones formales para los elementos de planificación de la capacidad en formatos legibles por el ser humano y por máquina. Además, incluirá dichas especificaciones en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6 ***del presente Reglamento***. Sobre la base de su experiencia en la aplicación del presente artículo, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, previa consulta a la Plataforma Europea de Empresas Ferroviarias,*** facilitará información a la Comisión sobre las posibles modificaciones de las especificaciones técnicas de interoperabilidad previstas en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, de conformidad con el artículo 62, apartado 3, del presente Reglamento. **[Enm. 104]**

4 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71, en los que se establezcan los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para aplicar el apartado 1 del presente artículo, en particular en situaciones que puedan afectar al tráfico transfronterizo y modificar el apartado 1 del presente artículo. Esos actos delegados se adoptarán a más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. **[Enm. 105]**

Artículo 21

Infraestructuras muy utilizadas y congestionadas

1. Los administradores de infraestructuras comunicarán de inmediato que un elemento de infraestructura es muy utilizado o está congestionado si se cumple al menos una de estas condiciones:

a) el uso de la capacidad ha superado los valores umbral que determinan las infraestructuras muy utilizadas o congestionadas durante los períodos de referencia previstos en el punto 1 del anexo II en el período de vigencia de un horario de servicio anterior o actual;

b) según los resultados de la planificación estratégica de la capacidad realizada de conformidad con la presente sección, las necesidades en materia de capacidad expresadas en las fases de planificación estratégica de la capacidad superan la capacidad disponible para adjudicación durante el período de vigencia de un horario de servicio determinado;

c) las obras de infraestructura que dan lugar a restricciones de capacidad programadas con arreglo al artículo 10 provocan una escasez de capacidad.

2. La declaración a que se refiere el apartado 1 especificará el período de vigencia de un horario de servicio, así como el elemento de infraestructura y los períodos específicos a los que se refiere.

3. Si se da un conflicto entre solicitudes de capacidad individuales presentadas para su adjudicación durante el horario de servicio, esto no será motivo para comunicar que un elemento de infraestructura es muy utilizado o está congestionado, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 1. **[Enm. 106]**

4. Cuando se declare que una infraestructura es muy utilizada o está congestionada, el administrador de infraestructuras llevará a cabo un análisis de capacidad conforme al artículo 22, a menos que se esté aplicando ya un plan de aumento de la capacidad conforme al artículo 23.

5. En el caso de los elementos de infraestructura respecto de los que se ha declarado que son muy utilizados o están congestionados, los administradores de infraestructuras reservarán capacidad en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18, teniendo en cuenta el resultado del análisis de capacidad a que se refiere el artículo 22.

6. Cuando los cánones previstos en el artículo 31, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE no se hayan aplicado o no hayan dado un resultado satisfactorio y la infraestructura haya sido declarada congestionada, el administrador de infraestructuras aplicará un procedimiento para dividir o adjudicar la capacidad de infraestructura cuando esta escasee sobre la base de criterios transparentes y objetivos. Dicho procedimiento se aplicará con arreglo al artículo 8 del presente Reglamento y se expondrá, junto con los criterios aplicables, en la declaración sobre la red.

7. Los administradores de infraestructuras indicarán la infraestructura declarada muy utilizada o congestionada en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

8. Los procedimientos que deben seguirse y los criterios que deben usarse en caso de congestión de la infraestructura se estipularán en la declaración sobre la red y respetarán todas las medidas y criterios adoptados de conformidad con el apartado ~~7~~**6**. **[Enm. 107]**

9. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 para modificar el anexo II a fin de garantizar una gestión eficiente de la capacidad en infraestructuras muy utilizadas y congestionadas y reflejar las inquietudes operativas de los administradores de infraestructuras y los candidatos, teniendo en cuenta la experiencia de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, de los administradores de infraestructuras, los candidatos y otras partes interesadas operacionales, los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores ***Ferroviarios*** a la hora de aplicar el presente artículo. **[Enm. 108]**

Artículo 22

Análisis de capacidad en caso de infraestructuras muy utilizadas o congestionadas

1. El administrador de infraestructuras organizará un análisis de capacidad en un plazo de seis meses a partir del momento en que la infraestructura se declare muy utilizada o congestionada.

El análisis de capacidad determinará las limitaciones en materia de capacidad de infraestructura que impidan incluir las necesidades de capacidad expuestas por los candidatos en el modelo de capacidad o en el plan de suministro de capacidad, o que impidan satisfacer adecuadamente las solicitudes de capacidad.

El análisis de capacidad comprenderá también un primer conjunto indicativo de posibles medidas que deban adoptarse a corto, medio y largo plazo para aliviar la congestión y aumentar la disponibilidad de capacidad. ***El análisis de capacidad distinguirá entre medidas para infraestructuras muy utilizadas y para infraestructuras congestionadas.*** **[Enm. 109]**

2. El análisis de capacidad considerará las características de la infraestructura en términos de capacidad, potencial e interoperabilidad, los procedimientos de explotación, la naturaleza de los distintos servicios que se prestan y el efecto de todos esos factores en la capacidad de infraestructura. Entre las medidas que se estudien estarán el reencaminamiento — ***también a través de diferentes redes, si procede***—, los cambios de horario, las modificaciones de velocidad, la armonización de los procedimientos de explotación y las mejoras de la infraestructura. **[Enm. 110]**

3. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos en relación con el proyecto de análisis de capacidad de conformidad con el artículo 7 sexies de la Directiva 2012/34/UE y, si el tramo de la infraestructura en cuestión forma parte de un corredor europeo de transporte, de conformidad con el artículo 54.

El administrador de infraestructuras hará público el resultado del análisis de capacidad. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras velará por que estas publicaciones estén fácilmente accesibles.

4. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta los resultados de cualquier análisis de capacidad realizado***, también en otras redes afectadas,*** con arreglo al presente artículo en la planificación estratégica de la capacidad, en particular en la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad. **[Enm. 111]**

Los resultados del análisis de capacidad se presentarán a las autoridades de los Estados miembros encargadas de diseñar la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, así como al coordinador europeo encargado del corredor europeo de transporte de que se trate.

Artículo 23

Plan de aumento de la capacidad

1. ***Para las infraestructuras consideradas congestionadas de conformidad con el artículo 21 y*** en un plazo de seis meses a partir de la finalización del análisis de capacidad previsto en el artículo 22, el administrador de infraestructuras presentará un plan de aumento de la capacidad de infraestructura. **[Enm. 112]**

En este plan de aumento de la capacidad se establecerán:

a) las causas de la congestión;

b) la evolución previsible del tráfico en el futuro;

c) las limitaciones que afecten al desarrollo de la infraestructura;

d) las opciones y costes del aumento de capacidad, incluidos ***las medidas descritas en el artículo 22, apartado 2, y*** los probables cambios en los cánones de acceso. **[Enm. 113]**

Sobre la base de un análisis coste-beneficio de las posibles medidas identificadas, el plan de aumento de la capacidad determinará también las medidas que hayan de tomarse para aumentar la capacidad de infraestructura, incluido un calendario para su aplicación.

2. El plan de aumento de la capacidad se establecerá previa consulta a los usuarios de la infraestructura congestionada pertinente, de conformidad con el artículo 13.

Podrá estar supeditado a la aprobación previa del Estado miembro.

3. El Estado miembro en cuestión tendrá en cuenta los planes de aumento de la capacidad a la hora de renovar la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

El coordinador europeo del corredor europeo de transporte de que se trate también tomará en consideración el plan de aumento de la capacidad en su plan de trabajo, al cual hace referencia el artículo 53 del [nuevo Reglamento de la RTE-T].

Sobre la base de un análisis de capacidad, el Estado miembro construirá o modernizará la infraestructura necesaria. **[Enm. 114]**

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40 del presente Reglamento, el administrador de infraestructuras dejará de aplicar cánones por la infraestructura correspondiente con arreglo al artículo 31, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE en uno de los siguientes casos:

a) el administrador de infraestructuras no elabora un plan de aumento de la capacidad;

b) el administrador de infraestructuras no logra hacer avanzar las medidas definidas en el plan de aumento de la capacidad.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, el administrador de infraestructuras, con la debida aprobación del organismo regulador, podrá seguir aplicando los cánones en uno de los siguientes casos:

a) el plan de aumento de la capacidad no puede ponerse en práctica por razones ajenas a su control;

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

Artículo 24

Infraestructuras especializadas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, se considerará que la capacidad de infraestructura está disponible para todos los tipos de tráfico compatibles con el itinerario en el que estén destinados a operar de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 y las especificaciones establecidas en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta.

2. Cuando existan itinerarios alternativos adecuados y se pueda demostrar que está justificado hacerlo desde el punto de vista social, económico y medioambiental de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 25, el administrador de infraestructuras, previa consulta a las partes interesadas, podrá designar infraestructuras particulares para su uso por determinados tipos de tráfico. En tal caso, el administrador de infraestructuras indicará la designación en los documentos de planificación a que se refiere el artículo 11, apartado 2, y reservará capacidad para los tipos de tráfico especificados en el plan de suministro de capacidad.

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

3. La infraestructura designada con arreglo al apartado 2 se indicará en la declaración sobre la red, en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797, en la estrategia de capacidad, en el modelo de capacidad y en el plan de suministro de capacidad.

Artículo 25

División de la capacidad de infraestructura sobre la base de criterios socioeconómicos y medioambientales

1. Si un elemento de infraestructura se declara muy utilizado o congestionado en un período de vigencia de un horario de servicio futuro, el administrador de infraestructuras dividirá la capacidad de ese elemento de infraestructura en el modelo de capacidad, previsto en el artículo 17, y en el plan de suministro de capacidad, previsto en el artículo 18, relativos al período de vigencia de un horario de servicio en cuestión.

2. Al dividir la capacidad de ***la*** infraestructura ***considerada congestionada*** con arreglo al apartado 1, el administrador de infraestructuras actuará conforme a lo dispuesto en el artículo 8. **[Enm. 115]**

A más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], cuando se haya declarado que la división de la capacidad de infraestructura era altamente utilizada de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, el administrador de infraestructuras actuará de conformidad con el artículo 8. **[Enm. 116]**

El administrador de infraestructuras también tendrá en cuenta la necesidad de capacidad para los servicios ferroviarios multirred***, en particular los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril***. **[Enm. 117]**

SECCIÓN 3

Programación y adjudicación de capacidad

Artículo 26

Derechos de capacidad

1. Los candidatos podrán pedir al administrador de infraestructuras, con arreglo al Derecho público o privado, la concesión del derecho a utilizar una infraestructura ferroviaria, contra el pago de un canon, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo IV, sección 2, de la Directiva 2012/34/UE.

Los administradores de infraestructuras adjudicarán el derecho a utilizar la capacidad de infraestructura a los candidatos en una de las siguientes formas:

a) especificaciones de capacidad;

b) surcos ferroviarios.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá las características de las especificaciones de capacidad y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6.

2. De conformidad con los plazos establecidos en las secciones 4, 5 y 6 del anexo I, los administradores de infraestructuras convertirán los derechos de capacidad adjudicados en forma de especificación de capacidad en derechos de capacidad en forma de surco ferroviario antes de la circulación efectiva del tren.

3. Los derechos de capacidad en forma de surco ferroviario podrán concederse a los candidatos por una duración máxima de un período de vigencia de un horario de servicio. Los derechos de capacidad en forma de especificación de capacidad podrán adjudicarse por una duración superior a un período de vigencia de un horario de servicio, de conformidad con los artículos 31 y 33.

4. Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, los derechos y las obligaciones respectivos de los administradores de infraestructuras y de los candidatos por lo que respecta a cualquier adjudicación de capacidad se establecerán en contratos o en la legislación de los Estados miembros.

5. El candidato que pida capacidad de infraestructura con vistas a explotar un servicio de transporte de viajeros en un Estado miembro en el que el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias esté limitado con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores de que se trate con una antelación mínima de dieciocho meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para que los organismos reguladores de que se trate puedan evaluar los posibles efectos económicos en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de diez días, a las autoridades competentes que hayan adjudicado un servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de pasajeros.

6. Una vez que se adjudique un derecho de capacidad a un candidato, este no podrá transferirlo a otra empresa o servicio.

Si se observa cualquier forma de transferencia, el infractor quedará excluido de toda adjudicación ulterior de capacidad.

No se considerará transferencia la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un candidato que no sea empresa ferroviaria.

Artículo 27

Métodos de adjudicación de capacidad

1. Los administradores de infraestructuras otorgarán derechos de capacidad a los candidatos mediante los procedimientos de adjudicación a que se refieren los artículos 31 a 34.

Cualquier cambio de la capacidad adjudicada se considerará también una adjudicación de capacidad.

2. Los candidatos tendrán derecho a pedir derechos de capacidad multirred y ~~a recibir~~***recibirán*** respuestas a dichas solicitudes en un único lugar y mediante una única operación ***con arreglo al apartado 4 del presente artículo***. Los administradores de infraestructuras cooperarán en la adjudicación de capacidad para servicios ferroviarios multirred, incluidos, en particular, servicios internacionales de transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril. **[Enm. 118]**

Los administradores de infraestructuras adjudicarán y gestionarán los derechos de capacidad multirred con arreglo al artículo 28.

3. Los administradores de infraestructuras respetarán la confidencialidad comercial de la información que les sea facilitada***, especialmente en el caso de empresas ferroviarias integradas verticalmente. La información como la línea específica objeto de la solicitud, su número o su frecuencia se considerará confidencial.*** **[Enm. 119]**

4. Los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura a través de herramientas y servicios digitales con arreglo al artículo 62.

Para los derechos de capacidad multirred, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, previa aprobación del cumplimiento de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a más tardar... [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*** establecerá ***un único lugar y una única operación basados en*** una interfaz única o un sistema común ***desarrollados*** de conformidad con el artículo 62~~, a fin de~~***. Los administradores de infraestructuras utilizarán esta interfaz única para*** gestionar la adjudicación de capacidad en un único lugar y mediante una única operación. ***Los servicios ferroviarios conectados o agrupados tendrán un solo administrador de infraestructuras como punto de contacto único. Esos servicios ferroviarios conectados o agrupados se declararán en la solicitud de capacidad.*** **[Enm. 120]**

5. Al solicitar o introducir cambios de la capacidad adjudicada, los candidatos y los administradores de infraestructuras cumplirán lo dispuesto en el artículo 39.

6. El administrador de infraestructuras cancelará un derecho de capacidad si, en un período de al menos un mes, este ha sido utilizado menos que la cuota límite que se establezca en la declaración sobre la red, salvo que ello se deba a causas no económicas que escapen al control del candidato. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras ***consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea y*** definirá intervalos para la cuota límite y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 121]**

El organismo regulador supervisará la aplicación transparente y no discriminatoria del presente apartado e investigará cualquier reclamación recibida.

7. Cuando, de conformidad con el apartado 6, el administrador de infraestructuras cancele derechos de capacidad multirred, ~~el~~***informará al*** organismo regulador responsable de dicho administrador de infraestructuras***. Ese organismo regulador*** informará a los otros organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios. **[Enm. 122]**

7 bis. El administrador de infraestructuras deberá poder aplicar, en su caso, estrategias específicas sobre la fijación de horarios. Si el administrador de infraestructuras decide preplanificar la capacidad utilizando surcos ferroviarios sistemáticos de importancia transfronteriza, se coordinará con los administradores de infraestructuras vecinos y otros administradores de infraestructuras afectados para encontrar soluciones mutuamente acordadas para el tráfico transfronterizo. Independientemente de la elección nacional que elijan los Estados miembros para los horarios, los administradores de infraestructuras garantizarán una asignación equilibrada, justa y no discriminatoria de los surcos ferroviarios. Por lo que se refiere a la compensación por los cambios en los derechos de capacidad a que se refiere el artículo 40 que también impliquen franjas ferroviarias sistemáticas, su valor se fijará como mínimo 1, 25 veces el valor definido para las franjas no sistemáticas con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 40. **[Enm. 123]**

7 ter. Los administradores de infraestructuras informarán al organismo regulador de todas las solicitudes de capacidad recibidas que no se ajusten a los parámetros de la capacidad disponible definida en el plan de suministro de capacidad, con independencia de que se hayan aceptado o rechazado. Con arreglo a esta información, el organismo regulador emitirá un dictamen al menos cada dos años, en el que podrá recomendar al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad. **[Enm. 124]**

Artículo 28

Coordinación de la adjudicación de derechos de capacidad multirred

1. Si el administrador de infraestructuras recibe una solicitud de derechos de capacidad multirred con arreglo al artículo 27, apartado 2, se coordinará con los demás administradores afectados de conformidad con el artículo 53.

2. En particular, la coordinación garantizará:

a) el nombramiento de ~~un punto de contacto único~~***una ventanilla única, con arreglo al artículo 27, apartado 4,*** para la comunicación con el candidato en relación con ~~la~~***cada*** solicitud de derechos de capacidad multirred, que se notificará al candidato de inmediato tras recibirse la solicitud***. Esto también se aplicará en el caso de los pares de trenes transfronterizos que sean servicios ferroviarios internacionales con origen y destino hacia otro Estado miembro***; **[Enm. 125]**

b) la conformidad de los derechos de capacidad multirred con unos criterios mínimos de calidad en términos de coherencia entre redes y aspectos como los itinerarios, los horarios, la disponibilidad en diferentes días de circulación y el estado de la adjudicación;

c) el funcionamiento coherente del proceso de adjudicación de derechos de capacidad multirred, incluido, en particular, el mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36 y el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37;

d) la coordinación de cualquier cambio en los derechos de capacidad multirred asignados conforme a la sección 4, a fin de garantizar la integridad de los derechos de capacidad multirred en todo momento.

Si los administradores de infraestructuras no designan un punto de contacto único, el administrador de infraestructuras en cuya red se encuentre el primer punto de origen será responsable de actuar como punto de contacto único para las consultas relacionadas con la solicitud de capacidad específica.

3. Los administradores de infraestructuras no concederán derechos de capacidad de peor calidad en respuesta a solicitudes de derechos de capacidad multirred en comparación con las solicitudes de capacidad relativas a una única red.

4. Por lo que se refiere a la indemnización por cambios en los derechos de capacidad a que se refiere el artículo 40, un derecho de capacidad multirred se considerará un derecho de capacidad único. En particular, una cancelación por causa de fuerza mayor en una red concreta se considerará una cancelación por causa de fuerza mayor del derecho de capacidad a lo largo de todo el itinerario que este abarque.

5. ***A más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento] y previa consulta con la Plataforma Ferroviaria Europea,*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá los procedimientos y métodos detallados para aplicar el presente artículo, así como los requisitos mínimos de calidad a que se refiere el apartado 2, letra b), y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 126]**

5 bis. La Comisión adoptará, a más tardar [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], actos de ejecución en los que se establezcan los procedimientos y métodos detallados para aplicar el presente artículo, así como los requisitos mínimos de calidad a que se refiere el apartado 2, letra b), y modificar el apartado 5 del presente artículo. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3, y se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 127]**

Artículo 29

Cooperación en la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio

1. Los explotadores de instalaciones de servicio que faciliten información indicativa sobre la capacidad disponible de las instalaciones de servicio, de conformidad con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión ([16]), cooperarán con los administradores de infraestructuras para ayudarles a ofrecer surcos ferroviarios que incluyan la capacidad de las instalaciones ~~ferroviarias~~***de servicio***. Otros explotadores de instalaciones de servicio podrán celebrar un acuerdo con los administradores de infraestructuras para la provisión conjunta de capacidad. **[Enm. 128]**

2. Los administradores de infraestructuras incluirán en la declaración sobre la red una lista de las instalaciones de servicio a que se refiere el apartado 1.

3. Los administradores de infraestructuras garantizarán que los candidatos puedan pedir, en un solo lugar ~~y mediante una única operación~~***establecido con arreglo al artículo 27, apartado 4***, los derechos de capacidad ***operativa*** en la infraestructura ferroviaria y ~~en~~ las instalaciones de servicio a que se refiere el apartado 1. **[Enm. 129]**

4. A efectos del apartado 3, los administradores de infraestructuras y los explotadores de ***las*** instalaciones de servicio coordinarán la capacidad y concederán derechos de capacidad, incluida la capacidad en la instalación ~~ferroviaria~~***de servicio*** que satisfaga los requisitos del candidato, o intentarán ofrecer una alternativa viable. **[Enm. 130]**

5. Los explotadores de instalaciones de servicio ***afectadas*** a que se refiere el apartado 1 pondrán a disposición del administrador de infraestructuras, ~~previa solicitud o~~ en tiempo real ~~cuando sea necesario~~, información sobre la capacidad disponible en formato digital, de conformidad con el artículo 62. **[Enm. 131]**

5 bis. Al solicitar derechos de capacidad para acceder a instalaciones de servicio, los candidatos documentarán el acuerdo del propietario de la instalación de servicio para estacionar sus vehículos. **[Enm. 132]**

6. A efectos del presente artículo y con arreglo ~~al~~***con el*** artículo 62, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, previa aprobación de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a más tardar... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** facilitará directrices sobre los requisitos funcionales y técnicos para el intercambio de información entre los explotadores de ***las*** instalaciones ~~ferroviarias~~***de servicio*** y los administradores de infraestructuras ~~para los fines expuestos en el presente artículo~~. Sin perjuicio del artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, los explotadores de instalaciones de servicio podrán solicitar quedar exentos de la aplicación del presente artículo. Esas solicitudes deberán presentarse al organismo regulador y estar debidamente justificadas. Los organismos reguladores podrán decidir prorrogar una exención en casos debidamente justificados. **[Enm. 133]**

7. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios supervisará la aplicación del apartado ~~7~~***6*** y formulará recomendaciones sobre los criterios que deben usarse para evaluar las solicitudes de exención. **[Enm. 134]**

([16]) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (DO L 307 de 23.11.2017, p. 1).

7 bis. Los administradores de infraestructuras informarán al organismo regulador de todas las solicitudes de capacidad recibidas que no se ajusten a los parámetros de la capacidad disponible definida en el plan de suministro de capacidad y que, por tanto, se hayan rechazado. Con arreglo a esta información, el organismo regulador emitirá un dictamen al menos cada dos años, en el que podrá recomendar al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad. **[Enm. 135]**

7 ter. La Comisión, a más tardar [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas detalladas sobre los requisitos funcionales y técnicos para el intercambio de información entre los explotadores de instalaciones ferroviarias y los administradores de infraestructuras para los fines expuestos en el presente artículo y modificar el apartado 6 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. **[Enm. 136]**

Artículo 30

Horario de servicio

1. Los administradores de infraestructuras establecerán un nuevo horario de servicio antes del inicio de cada período de vigencia del horario de servicio. El horario de servicio tendrá una duración de un año.

Los administradores de infraestructuras iniciarán la preparación del horario de servicio al adjudicar capacidad a través del proceso anual de adjudicación a que se refiere el artículo 32, teniendo en cuenta los derechos de capacidad adjudicados mediante acuerdos marco de conformidad con el artículo 31 y mediante el proceso de planificación continua a que se refiere el artículo 33.

2. Los administradores de infraestructuras actualizarán ~~de forma continua~~***periódicamente*** el horario de servicio hasta el final de su período de vigencia, teniendo en cuenta la capacidad adjudicada mediante el proceso de planificación continua a que se refiere el artículo 33, la capacidad adjudicada mediante el proceso ad hoc contemplado en el artículo 34, los cambios en los derechos de capacidad realizados con arreglo al artículo 39, y la reprogramación en el contexto de la gestión de perturbaciones y de crisis prevista en el artículo 41. **[Enm. 137]**

Artículo 31

Adjudicación de capacidad mediante acuerdos marco

1. El candidato tendrá derecho a pedir capacidad de infraestructura para un período de tiempo superior a un período de vigencia de un horario de servicio. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del TFUE, el administrador de infraestructuras adjudicará dicha capacidad mediante acuerdos marco celebrados con dicho candidato, a reserva de los apartados 3 y 4.

Tales acuerdos marco especificarán los derechos de capacidad concedidos en forma de especificación de capacidad con arreglo al artículo 26, apartado 1, letra a). No podrán incluir derechos de capacidad concedidos en forma de surco ferroviario.

Los Estados miembros podrán exigir la aprobación previa de los acuerdos marco por parte del organismo regulador.

Los acuerdos marco serán notificados al organismo regulador, que les concederá su aprobación. En el caso de los acuerdos marco multirred, la aprobación tendrá en cuenta el dictamen de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios. **[Enm. 138]**

2. El candidato que sea parte en un acuerdo marco pedirá que las especificaciones de capacidad incluidas en dicho acuerdo marco sean convertidas en el surco ferroviario correspondiente con arreglo a dicho acuerdo.

3. Los administradores de infraestructuras celebrarán acuerdos marco únicamente cuando el derecho de capacidad solicitado coincida con los documentos de planificación de la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 11, apartado 2. Los administradores de infraestructuras***, previa consulta a las redes vecinas,*** indicarán en esos documentos de planificación la capacidad que tienen previsto reservar para su adjudicación mediante acuerdos marco. **[Enm. 139]**

4. Los acuerdos marco no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos u otros servicios. Para ello, los administradores de infraestructuras***, previa consulta al organismo regulador,*** fijarán los porcentajes máximos de capacidad total que pueden adjudicarse mediante acuerdos marco y los especificarán en la declaración sobre la red. ***Los administradores de infraestructuras de los países vecinos que hayan celebrado acuerdos marco transfronterizos ajustarán estos los porcentajes máximos de capacidad total y los harán lo más coherentes posible.*** **[Enm. 140]**

5. Los acuerdos marcos deberán poder modificarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 39 y 40.

6. Los cambios en los derechos de capacidad adjudicados mediante acuerdos marco estarán sujetos a indemnización de conformidad con el artículo 40, excepto en la situación a que se refiere el apartado 5.

7. Los acuerdos marco abarcarán, en principio, el período indicado en la sección 5 del anexo I. El administrador de infraestructuras podrá acordar un período de duración inferior o superior en casos específicos. Cualquier período de duración superior a la indicada en ~~el punto~~***la sección*** 5 del anexo I deberá estar justificada por el requisito de inversiones específicas por parte de los nuevos participantes o por la novedad sustancial del servicio. **[Enm. 141]**

8. En el caso de los servicios que utilicen infraestructuras especializadas con arreglo al artículo 24, que requieran inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de quince años. Solo podrá acordarse un período de vigencia superior a quince años en casos excepcionales, en particular en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo y cuando estas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.

9. Los administradores de infraestructuras incluirán la capacidad adjudicada mediante acuerdos marco en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 17 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18.

10. Al tiempo que se respeta la confidencialidad comercial, se informará a las partes interesadas de las líneas generales de cada acuerdo marco.

11. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores, las autoridades competentes y las empresas ferroviarias, así como de las actividades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Comisión ~~podrá adoptar~~***adoptará, a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** un acto de ejecución ~~en el que se establezcan~~***para establecer*** los detalles sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación uniforme ***del presente artículo y del artículo 33 y la modificación*** del presente artículo y del artículo 33. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. **[Enm. 142]**

Artículo 32

Adjudicación de capacidad mediante el proceso anual de adjudicación

1. El administrador de infraestructuras establecerá la primera versión operativa del horario de servicio para un período de vigencia determinado sobre la base de lo siguiente:

a) las solicitudes de derechos de capacidad recibidas en el proceso anual de adjudicación;

b) los derechos de capacidad relativos al período de vigencia de un horario de servicio en cuestión y concedidos mediante acuerdos marco de conformidad con el artículo 31;

c) los derechos de capacidad relativos al período de vigencia de un horario de servicio en cuestión y concedidos a través del proceso de planificación continua de conformidad con el artículo 33.

2. El administrador de infraestructuras asignará capacidad mediante una adjudicación simultánea a fin de atender, en la medida de lo posible, todas las solicitudes a que se refiere el apartado 1, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 5 y 6. En la medida de lo posible, el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta todas las limitaciones impuestas a los candidatos, incluido el efecto económico en sus actividades.

3. En caso de conflicto entre dos o más solicitudes ***de capacidad, o en el caso de que las solicitudes de capacidad no sean coherentes con el plan de suministro*** de capacidad, los administradores de infraestructuras intentarán, en primer lugar, resolverlo mediante el mecanismo consensual de ~~consulta~~***resolución de conflictos*** a que se refiere el artículo 36. **[Enm. 143]**

4. Si el mecanismo consensual de resolución de litigios a que se refiere el apartado 3 no permite resolver el conflicto en materia de capacidad, los administradores de infraestructuras aplicarán el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37.

5. De conformidad con el artículo 18 y el artículo 20, el administrador de infraestructuras priorizará las solicitudes coherentes con la capacidad preplanificada que se defina en el plan de suministro de capacidad~~. En consecuencia, podrá aceptar o rechazar aquellas que no sean coherentes con dicho plan~~***, siempre y cuando las partes interesadas operacionales hayan sido debidamente consultadas y sus anuncios de capacidad se hayan tenido en cuenta en la mayor medida posible***.* **[Enm. 144]**

Al aceptar solicitudes que no sean ~~no~~ coherentes con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras procurará mantener el equilibrio general entre los elementos del plan enumerados en el artículo 18, apartado 6***, y la propia solicitud***. ***Dichas solicitudes se tendrán en cuenta si se dispone de capacidad libre suficiente sin restringir las necesidades de cara a solicitudes posteriores.*** **[Enm. 145]**

Cuando ~~rechace~~***tramite*** solicitudes que no sean ~~no~~ coherentes con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras ***deberá ofrecer una alternativa, previa consulta a los candidatos afectados, cuando haya tiempo para ello. Si no es posible una oferta alternativa, el administrador de infraestructuras, cuando rechace una solicitud,*** informará sin demora al candidato en cuestión de su intención de rechazar la solicitud. A su vez, el solicitante tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador. **[Enm. 146]**

6. Los derechos de capacidad concedidos a través del proceso anual de adjudicación podrán incluir:

a) surcos ferroviarios;

b) especificaciones de capacidad.

Los administradores de infraestructuras convertirán los derechos de capacidad concedidos en forma de especificaciones en surcos ferroviarios de conformidad con la sección 4 del anexo I.

7. El administrador de infraestructuras cumplirá el calendario del proceso de adjudicación previsto en la sección 4 del anexo I.

8. El administrador de infraestructuras considerará las solicitudes presentadas después del plazo inicial y antes del plazo final previsto en ~~el punto~~***la sección*** 4 del anexo I. En tales casos, los administradores de infraestructuras adjudicarán los derechos de capacidad de conformidad con la sección 4, punto 2, del anexo I. **[Enm. 147]**

9. En el caso de solicitudes de horario de servicio recibidas después del plazo inicial que no se puedan atender con la capacidad residual reservada para el horario de servicio, ni con la capacidad no planificada disponible, el administrador de infraestructuras intentará ofrecer alternativas a través de un itinerario diferente.

10. El administrador de infraestructuras consultará a las partes interesadas sobre el proyecto de horario de servicio. Se considerará partes interesadas a aquellos solicitantes de capacidad de infraestructura y otras partes que deseen formular observaciones sobre el modo en que el horario de servicio puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios durante el período de vigencia del horario de servicio.

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

Artículo 33

Adjudicación de capacidad mediante el proceso de planificación continua

1. Los administradores de infraestructuras adjudicarán capacidad a través del proceso de planificación continua con arreglo a los plazos establecidos en ~~el punto~~***la sección*** 6 del anexo I. Los administradores de infraestructuras reservarán capacidad para ello en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18. **[Enm. 148]**

2. Los derechos de capacidad concedidos a través del proceso de planificación continua podrán incluir:

a) surcos ferroviarios o especificaciones de capacidad para todos los días de circulación durante el período de vigencia del horario de servicio que comprenda el primer día de circulación indicado en la solicitud;

b) especificaciones de capacidad para todos los días de circulación más allá del período de vigencia del horario de servicio que comprenda el primer día incluido en la solicitud y por el período máximo especificado en ~~el punto~~***la sección*** 6 del anexo I. **[Enm. 149]**

Los administradores de infraestructuras convertirán los derechos de capacidad concedidos en forma de especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios con arreglo a la sección 6 del anexo I.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad reservada para el proceso de adjudicación mediante planificación continua según el principio de adjudicación establecido en la sección ~~5~~**6**, punto 2, del anexo I. **[Enm. 150]**

4. De conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el artículo 20, los administradores de infraestructuras ~~podrán negarse a adjudicar~~***harán todo lo posible por ofrecer*** capacidad ***alternativa*** para solicitudes de planificación continua si estas son incompatibles con el plan de suministro de capacidad adoptado de conformidad con el artículo 18. ~~La denegación se comunicará al candidato sin demora~~***En caso de que no sea posible ofrecer una alternativa, el administrador de infraestructuras podrá negarse a adjudicar capacidad a dicha solicitud incompatible***. El candidato tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador. **[Enm. 151]**

~~5. Los administradores de infraestructuras informarán al organismo regulador de todas las solicitudes de capacidad recibidas que no se ajusten a los parámetros de la capacidad disponible definida en el plan de suministro de capacidad, con independencia de que se hayan aceptado o rechazado. Sobre la base de esta información, el organismo regulador emitirá un dictamen al menos cada dos años, en el que podrá recomendar al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad.~~ **[Enm. 152]**

6. Previa notificación al organismo regulador o por recomendación de este, el administrador de infraestructuras denegará las solicitudes de planificación continua si son repetitivas y coinciden con las características de la capacidad que suele adjudicarse mediante acuerdos marco de conformidad con el artículo 31. El organismo regulador informará a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios de tales decisiones y recomendaciones y garantizará una aplicación coherente del presente apartado.

Artículo 34

Adjudicación de capacidad mediante el proceso ad hoc

1. Sin demora y, en cualquier caso, dentro de los plazos establecidos en la sección 7 del anexo I, el administrador de infraestructuras responderá a las solicitudes ad hoc de capacidad de infraestructura presentadas en cualquier momento durante el período de validez del horario de servicio. De conformidad con el artículo 9, la información relativa al excedente de capacidad disponible se pondrá a disposición de todos los candidatos que puedan querer usar dicha capacidad.

Los derechos de capacidad concedidos mediante el procedimiento ad hoc adoptarán la forma de surcos ferroviarios.

2. La capacidad de infraestructura requerida por solicitudes ad hoc se adjudicará según el principio de «orden de llegada».

Artículo 35

Programación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura

1. Los administradores de infraestructuras programarán lo antes posible la restricción de capacidad derivada de obras de infraestructura no incluidas en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18.

2. Al programar obras de infraestructura, los administradores de infraestructuras limitarán, en la medida de lo posible, el impacto sobre la capacidad preplanificada incluida en el modelo de capacidad o en el plan de suministro de capacidad.

3. Si, al programar una restricción de capacidad derivada de obras de infraestructura, es necesario realizar un cambio en un derecho de capacidad adjudicado a efectos del artículo 39, el candidato o candidatos afectados tendrán derecho a la indemnización a que se refiere el artículo 40.

4. Si, al programar una restricción de capacidad derivada de obras de infraestructura, es necesario realizar un cambio en un derecho de capacidad adjudicado a efectos del artículo 39, el administrador de infraestructuras hará todo lo posible para ofrecer capacidad alternativa a los candidatos afectados.

A tal fin, el administrador de infraestructuras informará a todos los candidatos del cambio previsto en los derechos de capacidad de que se trate. Asimismo, ofrecerá a los candidatos en cuestión derechos de capacidad alternativos o se coordinará con ellos a fin de acordar tales derechos.

5. Al programar obras de infraestructura de conformidad con el presente artículo, los administradores de infraestructuras respetarán el calendario establecido en la sección 3 del anexo I.

6. Los administradores de infraestructuras incluirán todas las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura en el modelo de capacidad y en el plan de suministro de capacidad, con independencia del momento en el que se programen.

Artículo 36

Mecanismo consensual de resolución de conflictos y coordinación de solicitudes

1. Cuando, en el contexto de una adjudicación simultánea de capacidad, el administrador de infraestructuras halle conflictos entre diferentes solicitudes de capacidad de infraestructura, procurará lograr, mediante la coordinación de las solicitudes, la mejor adecuación posible entre todos los requisitos.

2. Cuando la situación requiera una coordinación, el administrador de infraestructuras podrá proponer, dentro de unos límites razonables, capacidad de infraestructura que difiera de lo solicitado. El administrador de infraestructuras definirá los límites aplicables en la declaración sobre la red. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras facilitará directrices para definir tales límites y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6.

3. El administrador de infraestructuras procurará resolver los conflictos que surjan consultando a los candidatos que corresponda. Dicha consulta se basará en la divulgación de la siguiente información en un plazo de tiempo razonable, de forma gratuita y por vía electrónica:

a) los surcos ferroviarios solicitados por todos los demás candidatos en los mismos itinerarios;

b) los surcos ferroviarios adjudicados de forma preliminar a todos los demás candidatos en los mismos itinerarios;

c) los surcos ferroviarios alternativos propuestos en los itinerarios pertinentes de conformidad con el apartado 2;

d) la información detallada sobre los criterios aplicados en la adjudicación de capacidad.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 27, apartado 3, y previo acuerdo de todos los candidatos, el administrador de infraestructuras podrá poner en contacto a todos los candidatos posiblemente afectados por la resolución del conflicto para facilitar la coordinación de las solicitudes.

4. Los principios que rigen la coordinación de las solicitudes de capacidad de los servicios ferroviarios nacionales se expondrán en la declaración sobre la red.

5. Cuando no sea posible atender a las solicitudes de capacidad de infraestructura sin proceder a la coordinación, el administrador de infraestructuras recurrirá a ella para intentar atender a todas las solicitudes.

6. Sin perjuicio de los procedimientos de recurso existentes y de lo dispuesto en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE, en caso de litigios en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura, los Estados miembros se asegurarán de que exista un sistema para resolver tales litigios con prontitud. Dicho sistema se establecerá en la declaración sobre la red para las solicitudes de capacidad de los servicios ferroviarios nacionales. De utilizarse este sistema, deberá alcanzarse una decisión en un plazo máximo de diez días laborables.

7. En el caso de solicitudes de capacidad multirred, el mecanismo consensual de resolución de conflictos previsto en los apartados 1, 2 y 3 se aplicará con arreglo al artículo 53 y contará con la participación del coordinador de la red.

8. ***A más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], y previa consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea,*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará directrices sobre el uso del mecanismo consensual de resolución de conflictos en el caso de solicitudes de capacidad multirred y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 153]**

8 bis. La Comisión adoptará, a más tardar [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], actos de ejecución para establecer los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para utilizar el mecanismo consensual de resolución de conflictos en el caso de solicitudes de capacidad multirred y para modificar el apartado 8 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 154]**

Artículo 37

Mecanismo formal de resolución de conflictos sobre la base de criterios socioeconómicos y medioambientales

1. Si el mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36 no ha subsanado el conflicto en materia de capacidad, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura con arreglo al artículo 8.

2. En el contexto del ~~proceso~~***mecanismo*** formal de resolución de conflictos, las solicitudes de derechos de capacidad multirred se tendrán en cuenta en su totalidad. Si, de conformidad con el artículo 8, apartado 6, son aplicables diferentes parámetros nacionales, estos se usarán para los tramos respectivos. **[Enm. 155]**

3. En caso de conflicto entre distintas solicitudes de capacidad que afecten a servicios ferroviarios con características y perfiles socioeconómicos similares, el administrador de infraestructuras adjudicará la capacidad a través de una subasta o de una manera que facilite el acceso al mayor número de candidatos. Este último método estará sujeto a la aprobación del organismo regulador.

3 bis. A este respecto, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios elaborará directrices para facilitar la aplicación armonizada del artículo 3. **[Enm. 156]**

Artículo 38

Calendario de los procesos de adjudicación de capacidad

1. El administrador de infraestructuras y los candidatos respetarán el calendario de los procesos de adjudicación de capacidad previsto en las secciones 4, 5, 6 y 7 del anexo I.

2. Los administradores de infraestructuras podrán decidir, para el calendario de adjudicación de capacidad, períodos y plazos diferentes de los mencionados en el presente Reglamento y en el punto 2, letra b), del anexo VI de la Directiva 2012/34/UE si el establecimiento de surcos ferroviarios internacionales en cooperación con los administradores de infraestructuras de terceros países en redes cuyo ancho de vía es diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión incide de manera significativa en el calendario de adjudicación de capacidad en general.

3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifiquen las secciones 4, 5, 6 y 7 del anexo I a fin de garantizar un proceso de adjudicación eficiente y tener en cuenta los intereses de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas de que se trate en materia de programación y adjudicación de capacidad.

SECCIÓN 4

Adaptación y reprogramación

Artículo 39

Cambios en los derechos de capacidad tras la adjudicación

1. Los administradores de infraestructuras podrán modificar los derechos de capacidad adjudicados a un candidato por iniciativa propia solamente de conformidad con el presente Reglamento. Los candidatos podrán en todo momento pedir cambios en la capacidad adjudicada. La cancelación se considerará un tipo concreto de cambio.

En caso de que se cambien los derechos de capacidad adjudicados, se aplicará el artículo 40. Los administradores de infraestructuras actualizarán sin demora el horario de servicio a que se refiere el artículo 30.

2. Los administradores de infraestructuras y los candidatos limitarán, en la mayor medida posible, los cambios en los derechos de capacidad tras su adjudicación, de conformidad con los objetivos previstos en el artículo 2, apartado 3.

3. Los cambios en los derechos de capacidad incluirán los casos en que el administrador de infraestructuras no pueda permitir que el tren circule según el derecho de capacidad adjudicado y tenga tiempo suficiente para ofrecer al candidato un derecho de capacidad alternativo tras haberle informado de la necesidad de hacer el cambio.

Los administradores de infraestructuras podrán indicar plazos diferentes para la adjudicación de derechos de capacidad en una única red y para la adjudicación de derechos de capacidad multirred. Los administradores de infraestructuras incluirán en la declaración sobre la red información sobre el tiempo necesario para construir un surco ferroviario. Ese tiempo no podrá ser superior a los plazos indicados en la sección 8 del anexo I.

4. Las normas y procedimientos que deban aplicarse en caso de cambio de un derecho de capacidad tendrán en cuenta la incidencia del cambio en el candidato, en términos operativos y comerciales. A tal fin, los cambios se clasificarán en función de su impacto con arreglo al apartado 8 del presente artículo y darán lugar a indemnizaciones de distinto nivel, tal y como se expone en el artículo 40.

4 bis. En los casos en que se reserve capacidad pero esta no se utilice, se aplicará un pago en concepto de indemnización de conformidad con el artículo 40. **[Enm. 157]**

5. En caso de cambio de un derecho de capacidad multirred, los administradores de infraestructuras afectados harán todos los esfuerzos razonables para garantizar la coherencia entre los derechos de capacidad a lo largo del trayecto completo del tren.

El administrador de infraestructuras que cambie un derecho de capacidad multirred será responsable de coordinar la adjudicación de un derecho de capacidad multirred alternativo con los demás administradores de infraestructuras afectados, e informará al candidato y a todas las partes afectadas del resultado de dicha coordinación. El resultado puede ser la adjudicación de un derecho de capacidad multirred alternativo o la comunicación de que no se dispone de derechos de capacidad alternativos.

6. A efectos del presente Reglamento, el hecho de que las empresas ferroviarias no utilicen un derecho de capacidad adjudicado se considerará equivalente a una cancelación el mismo día de la circulación del tren de que se trate.

7. Cuando un administrador de infraestructuras cambie un derecho de capacidad adjudicado, informará de ello sin demora al candidato y a la empresa ferroviaria de que se trate.

El administrador de infraestructuras ofrecerá al candidato derechos de capacidad alternativos en los plazos previstos en la sección 8 del anexo I. Cuando ~~esto~~ no sea ~~posible, el administrador~~***viable una oferta alternativa de conformidad con el artículo 32, apartado 5, y el artículo 33, apartado 4, los administradores*** de infraestructuras ~~facilitará~~***facilitarán*** al candidato la información pertinente para que este pueda presentar una nueva solicitud de capacidad de infraestructura. Cuando proceda, esa información hará referencia al plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18 y al plan de contingencia a que se refiere el artículo 19. **[Enm. 158]**

8. ***A más tardar el... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará procedimientos armonizados para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras su adjudicación y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 159]**

Dichos procedimientos distinguirán entre los cambios que tengan repercusiones importantes para los candidatos y las empresas ferroviarias en términos comerciales y operativos, y aquellos que tengan repercusiones menores. Los criterios que se usarán para clasificar un cambio como importante tendrán en cuenta, entre otros factores, la capacidad de la empresa ferroviaria para prestar el servicio en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, los retrasos en la salida o los cambios de itinerario que provoquen un aumento de la distancia, el tiempo de viaje, los cánones de acceso a las vías u otros costes conexos, así como los umbrales para estos cambios. Se aplicarán criterios más estrictos a los cambios que tengan repercusiones importantes.

8 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 a fin de establecer normas y procedimientos para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras la asignación y modificar el apartado 8 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 160]**

9. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifique la sección 8 del anexo I a fin de garantizar la eficiencia en los procesos de adaptación y reprogramación, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas.

Artículo 40

Indemnización por cambios en los derechos de capacidad

1. Cuando el administrador de infraestructuras o un candidato no respeten sus compromisos con respecto a un derecho de capacidad adjudicado y ello dé lugar a un cambio clasificado como importante de conformidad con el artículo 39, la parte que inicie el cambio indemnizará a la otra parte.

2. La indemnización contemplada en el apartado 1 no se exigirá en casos de fuerza mayor.

3. Tras consultar a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios ***y a la Plataforma Ferroviaria Europea***, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, a más tardar [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** definirá las condiciones armonizadas por las que deba abonarse una indemnización. Dichas condiciones tendrán en cuenta las normas establecidas en el artículo 39, apartados 4 y 8. Además, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios publicará un dictamen sobre las condiciones definidas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. **[Enm. 161]**

4. Tras recibir la aprobación del organismo regulador, los administradores de infraestructuras indicarán en la declaración sobre la red los niveles de indemnización que deberán pagar los candidatos.

A propuesta del administrador de infraestructuras y previa consulta a los candidatos y los candidatos potenciales, el organismo regulador fijará los niveles de indemnización que deberá abonar el administrador de infraestructuras. El administrador de infraestructuras publicará esa información en la declaración sobre la red.

Los niveles de indemnización deberán ofrecer un incentivo suficiente al administrador de infraestructuras y a los candidatos para respetar la utilización planificada de la capacidad y minimizar las perturbaciones. Esos niveles serán proporcionados y no discriminatorios.

Los administradores de infraestructuras y los organismos reguladores podrán fijar diferentes niveles de indemnización según el impacto del cambio y en función de si la capacidad puede readjudicarse a otro candidato que la pueda usar. Dichos niveles tendrán en cuenta, en particular, las normas dispuestas en el artículo 39, apartados 4 y 8, el tiempo transcurrido desde que se solicitó o tuvo lugar el cambio hasta el momento de la circulación del tren, y el índice de utilización de la infraestructura ferroviaria incluida en el derecho de capacidad.

5. En el caso de los derechos de capacidad multirred, la obligación de indemnizar al candidato recaerá sobre el administrador o administradores de infraestructuras responsables del cambio en el derecho de capacidad, teniendo en cuenta este derecho en su totalidad y, si hay más de un administrador responsable, la relación entre la longitud de sus redes y el derecho de capacidad. La indemnización por la totalidad del derecho de capacidad no superará el triple del importe debido por el derecho de capacidad adjudicado por el administrador de infraestructuras.

6. Los organismos reguladores resolverán los litigios relacionados con el motivo del cambio de un derecho de capacidad o de ~~un retraso~~***retrasos en el pago*** de la indemnización y tomarán una decisión sin demora, en el plazo de un mes desde el momento en que hayan recabado toda la información necesaria para evaluar la causa del cambio. Los organismos reguladores informarán a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y podrán consultarla en relación con tales decisiones. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios velará por que dichas decisiones sean coherentes y se basen en principios comúnmente reconocidos. **[Enm. 162]**

7. La Comisión ~~podrá~~***estará facultada para*** adoptar actos ***delegados de conformidad con el artículo 71 a fin de establecer***~~de ejecución en los que se establezcan~~ las condiciones que dan lugar al pago de indemnizaciones, la categorización de los cambios en los derechos de capacidad y las metodologías para fijar los niveles de indemnización ***y modificar el apartado 2 del presente artículo***. Dichos actos ~~de ejecución~~***delegados*** se adoptarán ~~de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3~~***a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad***. **[Enm. 163]**

Artículo 41

Reprogramación en el contexto de la gestión de perturbaciones y de crisis

1. En caso de una perturbación de la red, tal como contempla el artículo 46, o de una situación de crisis, tal como contempla el artículo 47, el administrador o administradores de infraestructuras afectados harán todos los esfuerzos posibles por reprogramar el tráfico afectado por la perturbación. Para ello, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura ferroviaria de conformidad con el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44, sobre la base de los planes de contingencia elaborados de conformidad con el artículo 19 y en estrecha coordinación con las partes interesadas operacionales y, si procede, otras partes que tengan algún interés.

2. ***A más tardar... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará y adoptará directrices para la gestión y adjudicación de capacidad de infraestructura de una forma transparente y no discriminatoria en caso de perturbación de la red. En particular, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras facilitará directrices sobre la aplicación del proceso de adjudicación simultánea de capacidad y el principio de «orden de llegada». **[Enm. 164]**

Cuando sea aplicable el proceso de adjudicación simultánea, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionará directrices sobre los procedimientos que deban aplicarse, incluyendo, según proceda, la aplicación del ~~proceso~~***mecanismo*** consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36 y del ~~proceso~~***mecanismo*** formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37. La Red Europea de Administradores incluirá dichas directrices en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **[Enm. 165]**

3. Al llevar a cabo la reprogramación, los administradores de infraestructuras no cambiarán ni cancelarán unilateralmente los derechos de capacidad existentes con el fin de gestionar las perturbaciones. No obstante, sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, así como de las actividades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Comisión ~~podrá~~***estará facultada para*** adoptar un acto ***delegado de conformidad con el artículo 71 a fin de establecer***~~de ejecución que establezca~~ los criterios y procedimientos de reprogramación, incluidos los cambios unilaterales de los derechos de capacidad adjudicados por los administradores de infraestructuras con el fin de gestionar las perturbaciones de la red~~. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 72,~~ ***y modificar el*** apartado ~~3~~***2 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.*** **[Enm. 166]**

4. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos con carácter voluntario que prevean la sustitución de determinados derechos de capacidad en caso de perturbación de la red. Tales acuerdos se mencionarán en el plan de contingencia a que se refiere el artículo 19.

5. En caso de una perturbación de la red que afecte al tráfico en más de una red, los administradores de infraestructuras afectados coordinarán la adjudicación de capacidad alternativa de conformidad con el artículo 53 y con el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44.

CAPÍTULO III

GESTIÓN DEL TRÁFICO, DE PERTURBACIONES Y DE CRISIS

Artículo 42

Gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis

1. Los administradores de infraestructuras gestionarán el tráfico de conformidad con el presente Reglamento y con la Directiva (UE) 2016/797, así como con las especificaciones previstas en los actos de ejecución adoptados en virtud de dicha Directiva.

A tal efecto, los administradores de infraestructuras se ocuparán de lo siguiente:

a) la gestión del tráfico en condiciones normales de explotación, incluida la gestión de incidentes que den lugar a desviaciones limitadas respecto del horario de servicio;

b) la gestión y resolución de perturbaciones significativas en las operaciones de la red que requieran una acción concertada con arreglo al artículo 46;

c) la gestión del tráfico en situaciones de crisis, tal y como se establece en el artículo 47.

2. En caso de crisis de gran magnitud, tanto dentro como fuera del sector del transporte, los Estados miembros podrán aplicar medidas de excepción a las normas aplicables en condiciones normales, de conformidad con el artículo 47. En tales casos y cuando proceda, los administradores de infraestructuras adoptarán y aplicarán normas y procedimientos especiales, con arreglo a las condiciones especificadas en el artículo 47.

2 bis. Los administradores de infraestructuras publicarán y facilitarán de forma gratuita las normas y procedimientos especiales a que se refiere el apartado 2 y los notificarán a la Comisión. **[Enm. 167]**

3. Al gestionar el tráfico, los administradores de infraestructuras se atendrán a los principios establecidos en el artículo 2.

En particular, los administradores de infraestructuras minimizarán las perturbaciones y sus repercusiones en el tráfico ferroviario y deberán:

a) garantizar una reacción rápida y coordinada ante las perturbaciones, en particular en caso de perturbaciones de la red y de situaciones de crisis;

b) estabilizar y optimizar el tráfico ferroviario mientras duren las perturbaciones de la red y las crisis;

c) facilitar información pertinente, exacta y actualizada a las partes interesadas operacionales y a otras partes afectadas, en particular a las autoridades encargadas de gestionar situaciones de crisis fuera del sector ferroviario. Esta información se proporcionará por los medios adecuados, incluidos los contemplados en el artículo 62.

Artículo 43

Normas y procedimientos para la gestión del tráfico y de perturbaciones

1. ***A más tardar el... [dieciocho meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** los administradores de infraestructuras fijarán normas y procedimientos para gestionar las desviaciones de la circulación de trenes respecto del horario de servicio. Tales normas y procedimientos se publicarán en la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE y comprenderán la gestión del tráfico en las situaciones previstas en el artículo 42, apartado 1, letras a), b) y c), del presente Reglamento. **[Enm. 168]**

2. Las normas y procedimientos a que se refiere el apartado 1 tendrán por objeto minimizar el impacto general de las desviaciones respecto del horario sobre el tráfico ferroviario, teniendo en cuenta las necesidades de todos los tipos de transporte. Entre ~~los principios~~***las normas y procedimientos*** se podrán incluir normas de prioridad para la gestión de los diferentes tipos de tráfico, así como los procedimientos, criterios y objetivos específicos que deben aplicarse en un enfoque basado en la optimización de una función concreta, como la minimización de los minutos de retraso o del tiempo necesario para volver al funcionamiento normal, en lugar de en normas de prioridad explícitas. **[Enm. 169]**

3. En caso de una perturbación de la circulación de los trenes ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará***, sin demora,*** todas las medidas necesarias para restablecer la normalidad. Para ello, aplicará un plan de contingencia de conformidad con el artículo 19. En caso de una perturbación que pueda afectar al tráfico transfronterizo, los administradores de infraestructuras afectados cooperarán entre sí para restablecer la normalidad del tráfico transfronterizo con arreglo al Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44. **[Enm. 170]**

4. Al establecer las normas y procedimientos a que se refiere el apartado 1, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44. Así pues, en la declaración sobre la red explicarán el motivo de toda desviación de las normas y procedimientos comunes previstos en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis.

4 bis. Las desviaciones solo se permitirán en situaciones debidamente justificadas y serán aprobadas por el organismo regulador nacional. **[Enm. 171]**

5. En casos de fuerza mayor y cuando sea absolutamente necesario debido a un incidente que deje la infraestructura temporalmente inutilizable, podrán suprimirse, sin previo aviso, los derechos de capacidad adjudicados durante el tiempo que sea necesario para reparar el sistema***, esforzándose al mismo tiempo todo lo posible para proporcionar posibles alternativas***. **[Enm. 172]**

El administrador de infraestructuras podrá exigir a las empresas ferroviarias, si lo considera necesario, que pongan a su disposición los recursos que sean a su juicio más apropiados para restablecer la normalidad lo antes posible.

5 bis. En caso de retirada de la capacidad, los administradores de infraestructuras informarán oportunamente a las empresas ferroviarias sobre la gestión de su tiempo, sobre el progreso de las reparaciones y sobre las posibles alternativas a la capacidad adjudicada. **[Enm. 173]**

6. Los Estados miembros podrán exigir a las empresas ferroviarias que participen en asegurar el control y la supervisión de su propio cumplimiento de las normas y reglamentaciones de seguridad.

6 bis. La Comisión adoptará, a más tardar [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], actos de ejecución a fin de establecer normas y procedimientos para gestionar las desviaciones de la circulación de trenes respecto del horario de servicio y modificar el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. **[Enm. 174]**

Artículo 44

Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis

1. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará y adoptará el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis con arreglo al artículo 42, a más tardar [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis en cooperación con las partes interesadas operacionales y las partes que tengan algún interés a través del proceso de consulta a que se refiere el artículo 54, teniendo en cuenta el trabajo de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, establecida en el título IV del Reglamento (UE) ~~2012/2085~~***2021/2085***. **[Enm. 175]**

2. El Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis facilitará directrices para la coordinación entre los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas operacionales***, incluida la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios***. **[Enm. 176]**

3. En particular, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis incorporará los elementos enumerados en el anexo V.

3 bis. Teniendo en cuenta el marco adoptado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el apartado 1, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 71 a fin de establecer los pormenores para la coordinación de la gestión del tráfico transfronterizo, la gestión de perturbaciones y la gestión de crisis y modificar el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]. **[Enm. 177]**

Artículo 45

Coordinación de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis

Los administradores de infraestructuras coordinarán la gestión del tráfico con arreglo al artículo 53 y sobre la base del Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44.

La coordinación garantizará, en particular:

a) que los servicios ferroviarios internacionales funcionen con las perturbaciones mínimas, tanto en el marco de las operaciones habituales como en situaciones de perturbación;

b) que se tengan debidamente en cuenta los obstáculos específicos relacionados con los tramos transfronterizos derivados, entre otras cosas, de una interoperabilidad limitada en términos de infraestructura, equipos técnicos y operaciones, de requisitos lingüísticos y de formación relacionados con el personal, o de trámites administrativos o fronterizos;

c) un intercambio eficiente de información actualizada y pertinente entre los administradores de infraestructuras, los candidatos, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas operacionales, así como cualquier estructura de gobernanza de la gestión de crisis pertinente a nivel de la UE, según proceda, también de conformidad con el artículo 62.

Artículo 46

Perturbaciones de la red

1. Cuando un incidente provoque o pueda provocar restricciones de las operaciones de la red que requieran una acción concertada de las partes interesadas operacionales para garantizar la mejor gestión posible del tráfico durante dichas restricciones, los administradores de infraestructuras afectados evaluarán la duración y el impacto probables del incidente sobre la base de toda la información disponible y la experiencia previa.

Si la duración y el impacto estimados satisfacen los criterios para la declaración de perturbaciones de la red con arreglo al anexo VI, los administradores de infraestructuras afectados declararán una perturbación de la red y aplicarán las medidas establecidas en el artículo 43.

2. Cuando el incidente tenga o pueda tener repercusiones en más de una red, el administrador de la infraestructura en la que haya ocurrido el incidente declarará una perturbación multirred y coordinará las acciones de conformidad con los artículos 44, 45 y 53. **[Enm. 178]**

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá un método armonizado para estimar la duración y el impacto probables de las perturbaciones de la red y lo incluirá en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión ~~Transfronteriza~~ del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44. **[Enm. 179]**

4. El administrador de infraestructuras informará, tan pronto como sea posible, a las partes interesadas de la falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura, especialmente cuando se deba a un incidente.

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

4 bis. En caso de interrupción parcial o total de los servicios causada por una perturbación de la explotación del tren debido a un fallo técnico, incidente o accidente en una línea transfronteriza que dure más de quince días, los administradores de infraestructuras afectados elaborarán un informe de incidente en un plazo de treinta días a partir de la fecha en que se produzca el suceso. El informe de incidente incluirá al menos la información siguiente:

a) información sobre todas las medidas operativas adoptadas para garantizar rutas alternativas;

b) información sobre todas las acciones emprendidas para restablecer los servicios regulares en la línea interrumpida.

El informe se pondrá a disposición del público y se actualizará periódicamente hasta que se subsane la interrupción.

La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea podrá formular recomendaciones sobre medidas mejoradas para hacer frente a las perturbaciones y las restricciones de capacidad de tráfico causadas por el accidente. **[Enm. 180]**

5. El coordinador de la red recopilará información sobre las perturbaciones de la red, analizará la respuesta, extraerá conclusiones sobre la eficacia de la gestión de tales incidentes, consultará a las partes interesadas operacionales de conformidad con el artículo 54 e informará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y al Organismo de Evaluación del Rendimiento.

6. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifique el anexo VI a fin de garantizar la efectividad y eficiencia en la gestión de las perturbaciones de la red, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas.

Artículo 47

Situaciones de crisis

1. En caso de crisis relacionadas con la seguridad pública, epidemias, catástrofes naturales o crisis medioambientales, de defensa y de seguridad que tengan o se prevea que tengan repercusiones críticas sobre la oferta o demanda de los servicios de transporte ferroviario, los Estados miembros podrán aplicar medidas de emergencia que, no obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, incluyan lo siguiente:

a) la cancelación de derechos de capacidad sin indemnización;

b) principios, normas y procedimientos alternativos para la gestión de la capacidad, en particular la adjudicación de capacidad de infraestructura cuando esta escasee;

c) procedimientos alternativos para la gestión del tráfico;

d) el uso de itinerarios alternativos;

e) la modificación de los planes de suministro de capacidad.

El Estado miembro afectado velará por que las medidas de emergencia se atengan, en la medida de lo posible, a los principios sobre gestión de la capacidad y del tráfico establecidos en el presente Reglamento y por que hagan uso de los planes existentes diseñados de conformidad con el artículo 19. Asimismo, coordinará dichas medidas de emergencia con otros Estados miembros. **[Enm. 181]**

2. El Estado miembro afectado informará sin demora a la Comisión y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de su decisión de aplicar medidas de emergencia y presentará los motivos que la justifiquen, así como una descripción de dichas medidas y la duración prevista de su aplicación. Si procede, los Estados miembros también informarán a la Comisión y a las oficinas centrales de enlace, tal como prevé el artículo 8 del [Reglamento sobre el Instrumento de Emergencia del Mercado Único].

3. El administrador de infraestructuras designará un centro de referencia en el sentido del artículo 60, que facilitará información sobre las medidas de emergencia a la Comisión, a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, a otros administradores de infraestructuras y a otras partes interesadas y los ayudará a coordinar tales medidas.

4. Cuando las medidas de emergencia tengan un impacto significativo en el tráfico transfronterizo, los administradores de infraestructuras se coordinarán entre sí de conformidad con los artículos 53 y 54. Cuando la coordinación se lleve a cabo mediante estructuras específicas con arreglo al artículo 53, apartado 2, letra a), la Comisión y los Estados miembros en cuestión deberán participar en ella.

5. Los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentarán a la Comisión su dictamen sobre las medidas de emergencia si esta así lo solicita, y en el plazo que esta determine. La Comisión podrá adoptar decisiones por las que se exija a un Estado miembro que derogue las medidas de emergencia si no se consideran necesarias.

6. Los Estados miembros facilitarán información actualizada cuando sea necesario o a petición de la Comisión. Asimismo, proporcionarán toda la información solicitada por la Comisión sobre las medidas de emergencia en los plazos fijados por esta.

7. Las autoridades públicas responsables de gestionar situaciones de crisis, incluidos el ejército, los organismos de protección civil y otros, podrán organizar ejercicios de simulación de crisis que entren en el ámbito de aplicación del presente artículo. En tales casos, el administrador de infraestructuras adjudicará la capacidad según sea necesario, incluida la cancelación de los derechos de capacidad adjudicados si procede. Las autoridades públicas de que se trate indemnizarán a los candidatos afectados de conformidad con el artículo 40.

Artículo 48

Intercambio de información sobre gestión del tráfico

1. Todas las partes interesadas operacionales que participen directamente en la explotación de un servicio de transporte ferroviario tendrán derecho a acceder a la información relativa a tales servicios que figura en el anexo VIII.

Las partes afectadas solo podrán utilizarla para los fines del presente Reglamento, de la Directiva (UE) 2016/797 y de los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, a menos que se especifique lo contrario en los acuerdos contractuales.

2. Esta información se publicará con arreglo al artículo 62.

3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifique el anexo VIII a fin de garantizar que este refleje cualquier cambio de las especificaciones técnicas sobre interoperabilidad previstas en los actos de ejecución pertinentes adoptados de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas.

CAPÍTULO IV

EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO

Artículo 49

Principios generales para la evaluación del rendimiento

1. ***La Comisión adoptará los objetivos de rendimiento de la Unión para los ámbitos de rendimiento establecidos en el anexo VII. Las metas se ajustarán a los objetivos de cambio modal y se actualizarán periódicamente.*** De conformidad con el artículo 7 septies, letra d), de la Directiva 2012/34/UE, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, con el apoyo de los administradores de infraestructuras ferroviarias,*** supervisará y comparará los resultados de los servicios de infraestructura ferroviaria ***los servicios de transporte ferroviario***, teniendo en cuenta los objetivos ~~generales previstos en el artículo 2 del presente Reglamento.~~***de rendimiento de*** los administradores de infraestructuras ~~ferroviarias supervisarán también el~~***y de la Unión. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras informará periódicamente al Organismo de Evaluación del*** Rendimiento ~~de los servicios de transporte ferroviario~~***y a la Comisión***. **[Enm. 182]**

2. A tal fin, los administradores de infraestructuras establecerán sus propios objetivos de rendimiento en el programa a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, teniendo en cuenta también los previstos en los acuerdos contractuales mencionados en el artículo 30 de dicha Directiva***. Los administradores de infraestructuras consultarán a los organismos nacionales y europeos pertinentes para garantizar que dichos objetivos sean coherentes con los objetivos de rendimiento de la Unión***. Establecerán y aplicarán procedimientos para supervisar los avances hacia la consecución de los objetivos e informar de ellos, identificar las causas de las deficiencias de rendimiento junto con las partes interesadas operacionales, y diseñar y aplicar medidas correctoras para mejorar el rendimiento. Tales procedimientos tendrán en cuenta el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50 del presente Reglamento. Los administradores de infraestructuras explicarán en la declaración sobre la red el motivo de toda desviación de los procedimientos comunes previstos en el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. ***Las desviaciones solo se permitirán en situaciones debidamente justificadas y serán aprobadas por el organismo regulador.*** **[Enm. 183]**

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras cooperará con los coordinadores europeos en las evaluaciones del rendimiento de conformidad con los requisitos operativos para los corredores europeos de transporte establecidos en el artículo 18 del [nuevo Reglamento de la RTE-T].

Artículo 50

Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento

1. A más tardar [doce meses ~~después~~***a partir*** de la entrada en vigor del presente Reglamento], ***la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, con el apoyo de*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***,*** establecerá y aplicará un Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. Este Marco tendrá en cuenta, en particular, los principios definidos en el artículo 2, apartado 3, el artículo 8, apartado 4, y el artículo 42, apartado 3, así como los requisitos operativos, los objetivos de rendimiento y los valores objetivo previstos en el [artículo ~~18 del~~***19 del Reglamento (EU) 2024/... [el*** nuevo Reglamento de la ~~RTE-T~~***RTE-T***]. **[Enm. 184]**

1 bis. A más tardar [seis meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios adoptará una recomendación sobre el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. Al configurar y aplicar el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea tendrá en cuenta las recomendaciones formuladas por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios. **[Enm. 185]**

2. El Marco Europeo abarcará los ámbitos de rendimiento contemplados en el anexo VII. En particular, incluirá lo siguiente:

a) una lista de cuestiones relativas al rendimiento que deben abordarse de forma prioritaria en los ámbitos especificados en el anexo VII;

b) indicadores de rendimiento que permitan supervisar los avances en esas cuestiones relativas al rendimiento, incluida la metodología y los requisitos en materia de datos para calcular dichos indicadores;

c) los criterios y procedimientos para definir los objetivos de rendimiento a nivel de los administradores de infraestructuras;

d) procedimientos para supervisar y revisar los elementos previstos en las letras a) a c), así como la aplicación de medidas correctoras y la consecución de los objetivos de rendimiento a que se refiere el apartado 4.

3. Sobre la base del apartado 2, letra d), la Red Europea de Administradores de Infraestructuras revisará periódicamente el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento y los resultados de su aplicación, y propondrá los cambios que considere adecuados.

4. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento durante el desempeño de sus funciones. En particular, los administradores de infraestructuras incluirán los objetivos definidos de conformidad con el apartado 2, letra c), del presente artículo en el programa de actividad a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE. Estos objetivos comprenderán los valores objetivo establecidos en el [artículo 18, apartado 1, letras a) y b), del nuevo Reglamento de la RTE-T].

5. La Comisión ~~podrá adoptar~~***adoptará, a más tardar [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** actos de ejecución ~~que establezcan disposiciones de~~***para establecer condiciones uniformes para la*** aplicación ***de los elementos a que se refiere el apartado 2 del presente artículo a más tardar el... [treinta y seis meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, incluidas las normas detalladas*** sobre los elementos ~~previstos en el~~***del*** apartado 2, letras b) a d), ***y los objetivos de rendimiento. Dichos actos de ejecución se adoptarán*** de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 72, apartado 2. Al hacerlo, la Comisión ~~tendrá en cuenta el trabajo realizado por~~***consultará a*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, a la Plataforma Ferroviaria Europea, a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, al*** ~~de conformidad con el apartado 3, así como cualquier recomendación del~~ Organismo de Evaluación del Rendimiento***, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo***. **[Enm. 186]**

Artículo 51

Informe europeo de la evaluación del rendimiento

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15 de la Directiva 2012/34/UE y en el artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1100 de la Comisión ([17]), la Red Europea de Administradores de Infraestructuras redactará y publicará un ***proyecto de*** informe europeo de la evaluación del rendimiento basado en el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50 del presente Reglamento, a más tardar [veinticuatro meses ~~después~~***a partir*** de la entrada en vigor del presente Reglamento], y ***lo actualizará*** a partir de entonces cada año. ***Sobre la base de este informe, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea apoyará a la Comisión en el seguimiento y la notificación de los avances en relación con los objetivos ferroviarios de la Unión, incluido el crecimiento previsto del tráfico ferroviario para 2030 y 2050. El proyecto de informe europeo de evaluación del rendimiento se enviará al Organismo de Evaluación del Rendimiento.*** **[Enm. 187]**

([17]) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1100 de la Comisión, de 7 de julio de 2015, sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario (DO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

2. El Organismo de Evaluación del Rendimiento redactará ~~una sección independiente del~~***y adoptará el*** informe ***europeo de la evaluación del rendimiento,*** donde figuren su evaluación del rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y de los servicios de transporte ferroviario, ***desacuerdos planteados y*** recomendaciones sobre cuestiones relativas al rendimiento ~~que deban abordarse con carácter prioritario y sugerencias de~~***, entre ellas*** medidas para mejorar el rendimiento***; el informe se incluirá en el próximo programa de conformidad con el artículo 55, apartado 8***. **[Enm. 188]**

3. El informe ***europeo*** de la evaluación del rendimiento comprenderá al menos las líneas incluidas en ~~los corredores europeos de transporte a que se refiere el [nuevo Reglamento de la RTE-T]~~***el espacio ferroviario europeo único*** e incluirá la información exigida en ~~su [~~***el*** artículo ~~53~~**54**, apartado 3, letra g)***, del Reglamento (UE) 2024/... [nuevo Reglamento RTE-T***]. La información presentada deberá ser lo bastante detallada a nivel geográfico y abarcar un período de tiempo suficientemente largo como para poder hacer interpretaciones pertinentes. **[Enm. 189]**

4. ~~El~~***El*** informe ***europeo*** de la evaluación del rendimiento incluirá una sección específica sobre el rendimiento de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53 y sobre el mecanismo de consulta a que se refiere el artículo 54 del presente Reglamento. **[Enm. 190]**

4 bis. El informe europeo de evaluación del rendimiento incluirá una sección independiente sobre la aplicación de los procesos introducidos por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Asimismo, contendrá un análisis de los avances en la aplicación en diversos Estados miembros, en particular informes relativos a las exenciones nacionales y recomendaciones de cara a una mayor armonización. **[Enm. 191]**

Artículo 52

Organismo de Evaluación del Rendimiento

1. ~~De conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 73, apartado 3, la Comisión podrá fundar o nombrar un organismo imparcial y competente para actuar en calidad de~~***A más tardar... el [seis meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], se establecerá un*** Organismo de Evaluación del Rendimiento ***como organismo imparcial, competente e independiente. Sus miembros serán nombrados en función de sus méritos y con vistas a garantizar una combinación de competencias y experiencia pertinentes para la gestión de la capacidad ferroviaria.***

Los miembros del Organismo de Evaluación del Rendimiento serán nombrados por la Comisión por medio de una convocatoria de expertos. La Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado de conformidad con el artículo 71 a fin de establecer los pormenores de la organización, la gobernanza y la financiación del Organismo de Evaluación del Rendimiento. Dicho acto delegado se adoptará, a más tardar el... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento].

En el desempeño de las funciones que le atribuye el presente Reglamento, el Organismo de Evaluación del Rendimiento será independiente y no solicitará ni seguirá instrucciones de los Gobiernos de los Estados miembros, de la Comisión, de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea ni de otra entidad pública o privada. **[Enm. 192]**

2. A petición de la Comisión***, de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea*** o de los coordinadores europeos, el Organismo de Evaluación del Rendimiento ~~los~~ asesorará ***tanto a ellos como a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras*** en materia de rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario. **[Enm. 193]**

3. El Organismo de Evaluación del Rendimiento desempeñará las siguientes tareas:

a) formular recomendaciones ***a la Comisión y*** a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en relación con el establecimiento y la revisión del Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50, incluidos los ámbitos de rendimiento, las cuestiones relativas al rendimiento que deben abordarse en cada uno de esos ámbitos, la armonización de las metodologías, procesos, criterios y definiciones para la recogida y el análisis de datos sobre rendimiento, y los indicadores de rendimiento; **[Enm. 194]**

b) formular recomendaciones a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea***, a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, a los administradores de infraestructuras, a los candidatos, a los organismos reguladores, a las autoridades de los Estados miembros y, en su caso, a otras partes interesadas sobre medidas correctoras y gestión de la capacidad, del tráfico, de perturbaciones y de crisis; **[Enm. 195]**

c) revisar los resultados del proyecto de informe europeo ~~sobre el~~***de la evaluación del*** rendimiento y preparar ~~la sección independiente~~***el informe*** a que se refiere el artículo 51, apartado 2; **[Enm. 196]**

d) emitir dictámenes y recomendaciones sobre el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria en relación con la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, el programa de actividad contemplado en su artículo 8, apartado 3, los acuerdos contractuales a que se refiere su artículo 30, apartado 2, y el sistema de incentivos a que se refiere su artículo 35;

e) asesorar a los coordinadores europeos sobre aspectos relacionados con el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario.

4. Los destinatarios de los dictámenes y recomendaciones a que se refiere el apartado 3 enviarán sus respuestas al Organismo de Evaluación del Rendimiento dentro de los plazos establecidos por este.

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras, el coordinador de la red, los administradores de infraestructuras, los organismos reguladores, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios***, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea*** y, en su caso, otras partes interesadas cooperarán con el Organismo de Evaluación del Rendimiento, en particular facilitando información relacionada con el rendimiento, ~~por iniciativa propia o a petición del Organismo,~~ y harán todo lo posible por tener en cuenta las recomendaciones de este al gestionar el rendimiento ferroviario. **[Enm. 197]**

6. El Organismo de Evaluación del Rendimiento respetará la confidencialidad de los secretos comerciales al tratar la información facilitada por las partes interesadas pertinentes o por la Comisión.

CAPÍTULO V

RED EUROPEA DE COORDINACIÓN

Artículo 53

Coordinación entre los administradores de infraestructuras

1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los administradores de infraestructuras se coordinarán entre sí y con otras partes interesadas pertinentes en relación con las responsabilidades y tareas que se les encomienda en el presente Reglamento.

2. Los administradores de infraestructuras se coordinarán, como mínimo, en relación con las cuestiones especificadas en el anexo IX y cumplirán los requisitos particulares de coordinación establecidos en los artículos citados en él.

En concreto, los administradores de infraestructuras deberán:

a) establecer estructuras, procedimientos y herramientas organizativos, según proceda, incluidas las herramientas digitales a que se refiere el artículo 62;

b) coordinarse en el nivel geográfico más adecuado, con la participación de las entidades que estén mejor situadas para obtener resultados eficaces y eficientes, de conformidad con el principio de subsidiariedad;

c) cooperar con otros administradores de infraestructuras a través de los centros de referencia designados a que se refiere el artículo 60;

d) colaborar con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras o el coordinador de la red, según proceda, en asuntos de importancia para la Unión. Los administradores de infraestructuras podrán coordinarse en más de un nivel, en particular, en asuntos en los que se necesite una coordinación tanto a nivel de la Unión como dentro de un ámbito geográfico más específico;

e) designar una entidad principal, siempre que las actividades de coordinación impliquen a múltiples agentes, que responderá ante la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y será responsable de organizar actividades de consulta de conformidad con el artículo 54;

f) derivar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras aquellos casos en los que no puedan alcanzarse los resultados acordados en primera instancia;

g) evaluar la realización de las actividades de coordinación de conformidad con el capítulo IV.

3. La coordinación ~~abarcará todas~~***se reforzará en particular para*** las líneas y nodos ***de la RTE-T*** que formen parte de los corredores europeos de transporte contemplados en el artículo 7 y en el anexo III del [nuevo Reglamento de la RTE-T]. **[Enm. 198]**

Los administradores de infraestructuras podrán ampliar la coordinación a líneas adicionales sobre la base de un acuerdo entre todos los administradores de infraestructuras de que se trate.

Los Estados miembros y las autoridades de la administración pública podrán ampliar la cobertura a otras líneas. **[Enm. 199]**

4. La coordinación entre los administradores de infraestructuras en relación con la adjudicación de derechos de capacidad multirred de conformidad con el artículo 29 abarcará todas las redes de los administradores de infraestructuras que sean miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

5. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifique el anexo IX a fin de garantizar la eficiencia en la coordinación entre los administradores de infraestructuras, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos y comerciales de todas las partes interesadas afectadas, así como la experiencia adquirida en la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 54

Mecanismo de consulta sobre asuntos europeos y transfronterizos

1. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras***, a más tardar el... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento]*** preparará, adoptará y aplicará directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas a las partes interesadas***, entre ellas representantes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y de los Estados miembros, así como los órganos representativos a los que se hace referencia en el artículo 38, apartado 4, del Reglamento (UE) 2016/796,*** e incluirlas en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44, y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50. El ~~proceso~~***mecanismo*** se desarrollará y aplicará con el apoyo del coordinador de la red y la participación de los centros de referencia designados por los administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 60. **[Enm. 200]**

2. Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adopte un dictamen o recomendación que pueda afectar a las empresas ferroviarias, a otros candidatos, a otras partes interesadas operacionales y a partes que tengan algún interés***, incluidos representantes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y de los Estados miembros, así como los órganos representativos a que se refiere el artículo 38, apartado 4, del Reglamento (UE) 2016/796***, publicará un proyecto de consulta a las partes afectadas. Las partes afectadas deberán disponer de un plazo suficiente para presentar sus observaciones sobre el proyecto de decisión. Las autoridades de los Estados miembros participarán cuando sea necesario. ***Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adopte una decisión que pueda afectar a la Plataforma Ferroviaria Europea, consultará a los respectivos grupos consultivos.*** **[Enm. 201]**

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta la información facilitada por las partes afectadas de conformidad con el apartado 2 a la hora de adoptar el dictamen o recomendación final. Si la Red Europea de Administradores de Infraestructuras decide no tener en cuenta elementos significativos de la información facilitada, expondrá los motivos ***fundados*** para ello. **[Enm. 202]**

3 bis. En caso de que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los órganos consultivos mantengan puntos de vista divergentes, los órganos consultivos informarán a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios tendrá en cuenta tales puntos de vista divergentes en el informe europeo de la evaluación del rendimiento a que se refiere el artículo 51. **[Enm. 203]**

3 ter. La Comisión adoptará, a más tardar el... [veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], actos de ejecución para establecer condiciones uniformes con el fin de garantizar la consulta adecuada y periódica de las partes interesadas y modificar el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3. Se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. **[Enm. 204]**

Artículo 55

Organización de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. A efectos del presente Reglamento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, contemplada en el artículo 7 septies de la Directiva 2012/34/UE, se organizará de conformidad con el presente artículo.

2. Todos los administradores de infraestructuras ferroviarias ~~responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T a que se refieren el [artículo 6 y el anexo I del nuevo Reglamento de la RTE-T]~~***del espacio ferroviario europeo único*** serán miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Nombrarán a un representante y a un suplente. **[Enm. 205]**

3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias que no cumplan el criterio definido en el apartado 2 podrán nombrar a un representante no miembro para que participe en las deliberaciones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

4. Tras consultar a la Comisión y obtener su aprobación, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adoptará y publicará su reglamento interno. Organizará sus actividades con arreglo a dicho reglamento interno.

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras adoptará sus decisiones por mayoría simple, salvo que el reglamento interno disponga lo contrario. Todos los miembros de un Estado miembro tendrán conjuntamente un solo voto. En ausencia de un miembro, el suplente podrá ejercer el derecho a voto.

6. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras se reunirá periódicamente. Elegirá un presidente de entre sus miembros por mayoría de dos tercios de estos.

7. La Comisión ~~será miembro~~***y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea serán miembros*** sin derecho a voto de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. ~~Apoyará~~***Apoyarán*** el trabajo de esta y ~~facilitará~~***facilitarán*** la coordinación. **[Enm. 206]**

8. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá su programa de trabajo. Este abarcará al menos un período de dos años. Asimismo, consultará ***a la Plataforma Ferroviaria Europea, a los grupos consultivos establecidos en el artículo 55 bis,*** a los candidatos y a otras partes interesadas operacionales acerca del proyecto de programa de trabajo a través del mecanismo de consulta a que se refiere el artículo 54. Además, consultará a la Comisión Europea, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y, en su caso, a otras partes interesadas. **[Enm. 207]**

8 bis. En la elaboración de los marcos europeos para la gestión de la capacidad, la gestión del tráfico y la gestión del rendimiento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea. **[Enm. 208]**

8 ter. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los organismos de adjudicación de terceros países que sean responsables de líneas de la red transeuropea de transporte podrán adherirse a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en calidad de observadores. **[Enm. 209]**

Artículo 55 bis

Plataforma Ferroviaria Europea

1. Se crea la Plataforma Ferroviaria Europea como órgano consultivo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

2. La Plataforma Ferroviaria Europea estará compuesta por representantes de las empresas ferroviarias que utilicen la infraestructura ferroviaria europea. La Plataforma Ferroviaria Europea podrá también acoger, en calidad de miembro, a cualquier candidato que utilice la infraestructura ferroviaria europea en solitario o a través de asociaciones, operadores de instalaciones de servicio y terminales, partes interesadas en la capacidad multimodal, como los puertos marítimos y fluviales, y propietarios de otras instalaciones de servicio relacionadas con el ferrocarril. Cada uno de los miembros designará a un representante y a un suplente. La Comisión y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea también serán nombradas observadoras en el marco de la Plataforma Ferroviaria Europea. El sector ferroviario podrá ser invitado a asistir a grupos consultivos y debates para mejorar la información y la preparación.

3. La Comisión brindará asistencia a la Plataforma Ferroviaria Europea estableciendo las modalidades de funcionamiento de la Plataforma, incluidas las condiciones de admisión a la Plataforma de representantes de las categorías contempladas en el apartado 2.

4. Tras consultar a la Comisión y obtener su aprobación, la Plataforma Ferroviaria Europea adoptará y publicará su reglamento interno. Organizará sus actividades con arreglo a dicho reglamento interno. El reglamento interno de la Plataforma Ferroviaria Europea establecerá, entre otras cosas, la frecuencia de las reuniones y la organización de sus actividades. La Plataforma Ferroviaria Europea podrá organizar sus actividades en subgrupos que reúnan a tipos de partes interesadas y agrupaciones regionales.

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea antes de preparar y adoptar marcos europeos para la gestión de la capacidad, la gestión del tráfico y la gestión del rendimiento. La Plataforma Ferroviaria Europea también podrá emitir sus propios dictámenes, que deberán ser tenidos en cuenta por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Plataforma Ferroviaria Europea también podrá emitir dictámenes de iniciativa dirigidos a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o a la Comisión.

6. Las consultas en virtud del presente artículo se entenderán sin perjuicio del derecho de los solicitantes a recurrir las decisiones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

7. La Plataforma Ferroviaria Europea remitirá a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión un informe anual de sus actividades que será publicado. **[Enm. 210]**

Artículo 56

Responsabilidades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. Además de las tareas contempladas en el artículo 7 septies de la Directiva 2012/34/UE, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras será responsable de todas las labores que se le asignen en el presente Reglamento. En particular:

a) adoptará el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6;

b) adoptará el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión del Tráfico y de Crisis, contemplado en el artículo 44;

c) adoptará el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50;

d) adoptará dictámenes y recomendaciones destinados a los administradores de infraestructuras de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y por propia iniciativa;

e) adoptará dictámenes y recomendaciones destinados a los administradores de infraestructuras en los casos previstos en el artículo 53, apartado 2, letra f);

f) organizará la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53.

2. Cuando se coordinen a través de grupos de coordinación específicos, los administradores de infraestructuras designarán a las entidades que participen en cada grupo, incluidos los centros de referencia designados por los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 60, el coordinador de la red o ambos.

Artículo 57

Transparencia

1. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras velará por que su composición, sus métodos de funcionamiento y toda la información pertinente sobre su trabajo se publiquen en su sitio web. Expondrá los datos de contacto de los grupos de coordinación específicos, establecidos por los administradores de infraestructuras, y referencias a las herramientas y procedimientos de coordinación de conformidad con el artículo 53.

2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras invitará a la Comisión, incluidos los coordinadores europeos***, la Plataforma Ferroviaria Europea*** y, cuando proceda, los representantes de ***la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y de*** los Estados miembros***, así como los órganos representativos a que se refiere el artículo 38, apartado 4, del Reglamento (UE) 2016/796***, a sus reuniones para debatir cuestiones relativas al desarrollo de la infraestructura ferroviaria y garantizar la cooperación con los coordinadores europeos, tal como se indica en el [nuevo Reglamento de la RTE-T]. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras facilitará la información requerida en virtud del [artículo 53, párrafo tercero, del nuevo Reglamento de la RTE-T]. **[Enm. 211]**

Artículo 57 bis

Responsabilidades de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea

1. Además de las funciones contempladas en el Reglamento (UE) 2016/796, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea será responsable de todas las labores que se le asignen en el presente Reglamento. En particular:

a) prestar apoyo, a petición de la Comisión, en la preparación de los actos delegados y de ejecución específicos previstos en el presente Reglamento;

b) coordinar, en calidad de autoridad del sistema, de conformidad con el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/796, las funciones establecidas en el artículo 62 del presente Reglamento;

c) cumplir las funciones establecidas en el artículo 50 del presente Reglamento;

d) prestar apoyo, previa solicitud, a los organismos reguladores en la determinación de las normas, procedimientos e instrumentos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;

e) determinar obstáculos para los servicios ferroviarios multirred.

2. En su trabajo, la Agencia:

a) elaborará sus recomendaciones sobre la base del trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y del coordinador de la red;

b) tendrá en cuenta, en su caso, el progreso técnico y los trabajos de investigación reconocidos;

c) tendrá en cuenta los costes y beneficios estimados de sus recomendaciones y destacará las soluciones más viables;

d) cumplen los criterios de apertura, consenso y transparencia definidos en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1025/2012.

3. El importe de los recursos financieros destinados al desempeño de las funciones de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en virtud del presente Reglamento se obtendrá de los márgenes no asignados dentro de los límites máximos del MFP o se movilizará a través de los instrumentos especiales no temáticos del MFP. **[Enm. 212]**

Artículo 58

Coordinador de la red

1. Los administradores de infraestructuras proporcionarán a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones. A tal fin, a más tardar [~~doce~~***seis*** meses ~~después~~***a partir*** de la entrada en vigor del presente Reglamento], ~~designarán~~***la Comisión, previa consulta a los Estados miembros y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, designará*** a una entidad imparcial y competente para desempeñar las funciones contempladas en el artículo 59. Dicha entidad será nombrada coordinador de la red. ***La Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá decidir cambiar la entidad designada como coordinador de la red con la autorización de la Comisión.*** **[Enm. 213]**

Antes del nombramiento del coordinador de la red, los administradores de infraestructuras solicitarán el consentimiento de la Comisión en relación con la entidad designada y los siguientes aspectos:

a) las condiciones para el nombramiento del coordinador de la red;

b) las condiciones de revocación del nombramiento;

c) el procedimiento para supervisar periódicamente su trabajo y evaluar si ha llevado a cabo sus tareas de manera eficaz;

d) cualesquiera otras funciones operativas y tareas del coordinador de la red.

2. El coordinador de la red desempeñará sus funciones de manera imparcial y rentable, y actuará en nombre de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras ***y la Comisión***. Para ello, presentará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras ***y a la Comisión*** su programa de trabajo anual con respecto a las tareas establecidas en el presente Reglamento, así como un informe anual sobre la ejecución de dicho programa. **[Enm. 214]**

Artículo 59

Tareas y responsabilidades del coordinador de la red

Para ayudar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, el coordinador de la red llevará a cabo las siguientes tareas:

a) actuar como secretaría y preparar las reuniones, documentos, decisiones y dictámenes de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras;

b) contribuir a la preparación del Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44, y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50;

c) contribuir a la coordinación operativa entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53;

d) determinar las normas, procedimientos y herramientas, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento y adoptados a nivel nacional o a nivel de los administradores de infraestructuras, que creen obstáculos para los servicios ferroviarios multirred, en el sentido del presente Reglamento;

e) actuar como punto de contacto en nombre de los administradores de infraestructuras para atender las consultas relacionadas con la planificación y adjudicación de capacidad, en particular en relación con las posibles solicitudes de capacidad, para obtener información o conocer los puntos de contacto relacionados con incidentes ferroviarios y restricciones temporales de capacidad;

f) actuar como primer punto de contacto para las partes externas al sector ferroviario que estén interesadas en utilizar los servicios ferroviarios, facilitándoles interlocutores pertinentes entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas operacionales;

g) actuar como punto de contacto en nombre de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras para los candidatos y otras partes interesadas operacionales en relación con cuestiones no abarcadas explícitamente por el presente Reglamento, en particular la puesta en marcha o el cambio de servicios de transporte ferroviario transfronterizo o la organización de apoyo a actividades ad hoc, en especial para hacer frente a las situaciones de crisis a que se refiere el artículo 47.

g bis) prestar servicios de empresa a empresa compartidos existentes y nuevos a los gestores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias para mejorar los servicios ferroviarios e impulsar el tráfico ferroviario transeuropeo. **[Enm. 215]**

Artículo 60

Centros de referencia para la coordinación de los administradores de infraestructuras

1. Para garantizar la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53, estos nombrarán centros de referencia. Los centros de referencia actuarán como interfaz principal entre la organización del administrador de infraestructuras y las demás entidades que participen en las actividades de coordinación.

2. Los administradores de infraestructuras notificarán sin demora a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras cualquier cambio en los centros de referencia para incluir esa información en las publicaciones a que se refiere el artículo 57, apartado 1 (Transparencia).

Artículo 61

Estructura, contenido y calendario comunes de las declaraciones sobre la red

1. ***A más tardar [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará una estructura común para la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, que tendrá en cuenta la información enumerada en el anexo IV de dicha Directiva y en el anexo IV del presente Reglamento, así como un calendario común para consultar a las partes interesadas en relación con el proyecto de declaración sobre la red. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta esta estructura y el calendario en la mayor medida posible a la hora de preparar la declaración sobre la red. **[Enm. 216]**

2. Al preparar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a los que se refieren, respectivamente, los artículos 6, 44 y 50 del presente Reglamento.

3. Cuando el administrador de infraestructuras no cumpla lo dispuesto en los apartados 1 o 2, indicará los motivos en la declaración sobre la red e informará al organismo regulador competente y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

Artículo 62

Digitalización de la gestión de la capacidad y del tráfico

1. Los administradores de infraestructuras velarán por que los procesos de gestión de la capacidad y del tráfico incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se ejecuten con ayuda de herramientas y servicios digitales.

2. Las herramientas digitales implantadas y los servicios digitales prestados:

a) mejorarán el rendimiento y la calidad, incluida la plena interoperabilidad, de los servicios que los administradores de infraestructuras prestan a los candidatos;

b) reforzarán la transparencia de la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico a lo largo de todas sus fases***, incluidas las soluciones digitales y en tiempo real que se elaborarán gradualmente con las partes interesadas pertinentes***; **[Enm. 217]**

c) reducirán la carga administrativa para los candidatos al obtenerse cada dato una sola vez y facilitarse información o datos en un único lugar, también en lo tocante a los servicios transfronterizos.

Cuando proceda, las herramientas digitales y los servicios digitales observarán las ATM/ATV, las ETI y el registro de la infraestructura ferroviaria, a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797, para garantizar la interoperabilidad de los sistemas pertinentes. **[Enm. 218]**

2 bis. Los administradores de infraestructuras velarán por que las herramientas digitales y los servicios digitales cumplan los requisitos del proceso de planificación y adjudicación de capacidad establecidos en la sección 3 del presente Reglamento. A fin de lograr las mejoras indicadas en el apartado 2, letra a), del presente artículo, los administradores de infraestructuras también utilizarán una herramienta para la digitalización de las restricciones temporales de capacidad y una ilustración digital de los trenes que circulen por la red ferroviaria europea. **[Enm. 219]**

3. Si las herramientas o los servicios digitales necesarios para apoyar la gestión de la capacidad o del tráfico deben ser objeto de especificaciones técnicas de interoperabilidad, o si deben modificarse las especificaciones vigentes que abarquen dichas herramientas, en su totalidad o en parte, tal y como se dispone en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los administradores de infraestructuras contribuirán al desarrollo y mantenimiento de dichas especificaciones en cooperación con la ***Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la*** Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y mediante el proceso previsto en el artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/797. **[Enm. 220]**

4. Los administradores de infraestructuras contribuirán al trabajo de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo en las cuestiones incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Para ello, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los administradores de infraestructuras procurarán una representación adecuada en el Grupo Director del Pilar «Sistema» y el Grupo de Despliegue a que se refieren, respectivamente, los artículos 96 y 97 del Reglamento (UE) 2021/2085.

5. Los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias, otros candidatos y, si procede, los explotadores de instalaciones de servicio ferroviario intercambiarán información digital relacionada con la gestión de la capacidad y del tráfico mediante herramientas y servicios digitales basados en una arquitectura armonizada y que incluyan interfaces estandarizadas o sistemas comunes de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 y las especificaciones contempladas en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta.

En el caso de servicios ferroviarios multirred, los administradores de infraestructuras proporcionarán servicios e información digitales por medio de una interfaz única o de sistemas comunes desarrollados e implantados bajo la coordinación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras con arreglo al apartado 3.

5 bis. Los administradores de infraestructuras velarán por que las herramientas digitales y los servicios digitales a que se refiere el apartado 1 sean plenamente operativos de conformidad con los plazos establecidos en el presente Reglamento. Se implantarán los siguientes sistemas digitales europeos de gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico:

a) un sistema digital europeo para los procesos de gestión de la capacidad establecidos en el capítulo II del presente Reglamento, consistente en:

i) una presentación digital de los modelos de capacidad a que se refiere el artículo 17 a más tardar el 1 de julio de 2025 (en lo sucesivo, «herramienta europea de gestión de la capacidad»), que se utilizará a partir del período de vigencia del horario de servicio de 2027;

ii) una herramienta para presentar solicitudes anuales de capacidad multirred y recibir respuestas en un único lugar y operación a más tardar el 1 de enero de 2026 (en lo sucesivo, «sistema de coordinación de surcos ferroviarios»), que se utilizará a partir del período de vigencia del horario de servicio de 2027;

iii) una presentación digital del plan de suministro de capacidad en tiempo real a que se refieren los artículos 9 y 18 a más tardar el 1 de diciembre de 2028 (en lo sucesivo, «herramienta europea de gestión de la capacidad»), que se utilizará a partir del período de vigencia del horario de servicio de 2030;

iv) una presentación y una herramienta digitales para la coordinación de las restricciones temporales de capacidad a que se refiere el artículo 10 a más tardar el 1 de diciembre de 2027 (en lo sucesivo, «herramienta para la coordinación de las restricciones temporales de capacidad»), que se utilizará a partir del período de vigencia del horario de servicio de 2029;

v) un agente de capacidad para solicitar capacidad multirred con arreglo a los procesos descritos en los artículos 32 a 34 a más tardar el 1 de enero de 2029 (en lo sucesivo, «agente de capacidad»), que se utilizará a partir del período de vigencia del horario de servicio de 2030;

b) un sistema digital europeo como apoyo al concepto de red europea de gestión del tráfico, para los procesos de gestión del tráfico establecidos en el capítulo III del presente Reglamento (en lo sucesivo, «sistema de información de los trenes»), que prevea:

i) una visión general a escala europea de los trenes multirred que circulan desde el origen hasta el destino a partir de la fecha de aplicación del Reglamento;

ii) un intercambio periódico de información sobre la hora estimada de llegada a más tardar en diciembre de 2027;

iii) una notificación de incidentes a este sistema común, o a través de él, a más tardar en diciembre de 2030;

iv) una plataforma común para la comunicación y la cooperación de los centros nacionales de control del tráfico a más tardar en diciembre de 2030.

La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en cooperación con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y el coordinador de la red, proporcionará, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) 2016/796, a más tardar el... [doce meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento], una recomendación a la Comisión en la que se establezcan herramientas sobre la aplicación y la gobernanza del sistema europeo digital de gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico. La recomendación tendrá en cuenta las herramientas ya en funcionamiento o en fase de desarrollo, así como las inversiones comprometidas, y las herramientas y los plazos previstos en el presente apartado. Sobre la base de esta recomendación, la Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado de conformidad con el artículo 71 a fin de establecer estas herramientas sobre la aplicación y la gobernanza del sistema digital europeo de gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico y para determinar las tareas de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, los administradores de infraestructuras, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y el coordinador de la red en este proceso. **[Enm. 221]**

5 ter. La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea coordinará estas tareas.

Las herramientas centrales de los sistemas digitales europeos de gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico serán gestionadas por el coordinador de la red.

La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea garantizará la conformidad de los sistemas digitales desarrollados por el sector con las normas técnicas necesarias para la interoperabilidad. **[Enm. 222]**

5 quater.
La Comisión y los Estados miembros apoyarán la financiación de las actividades establecidas en el presente artículo, en particular las del Mecanismo «Conectar Europa», a fin de garantizar una aplicación oportuna, transfronteriza armonizada e interoperable de herramientas y servicios digitales. **[Enm. 223]**

CAPÍTULO VI

SUPERVISIÓN REGLAMENTARIA DE LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD Y DEL TRÁFICO

SECCIÓN 1

Organismos reguladores

Artículo 63

Responsabilidades de los organismos reguladores

1. Las funciones y facultades previstas en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE se ejercerán también con respecto a los asuntos regidos por el presente Reglamento. En particular, el organismo regulador supervisará las actividades de los administradores de infraestructuras ***y el coordinador de la red europea*** según lo dispuesto en los capítulos II a V ***del presente Reglamento*** y revisará el cumplimiento del presente Reglamento por iniciativa propia, a fin de evitar las discriminaciones entre los candidatos. **[Enm. 224]**

1 bis. El organismo regulador participará en la planificación estratégica de la capacidad prevista en la sección II del presente Reglamento y la supervisará. El organismo regulador también evaluará la proporcionalidad, la no discriminación y la transparencia. El organismo regulador podrá emitir y compartir dictámenes con los administradores de infraestructuras, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y la Plataforma Ferroviaria Europea. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta las propuestas del organismo regulador a la hora de elaborar la planificación estratégica de la capacidad. **[Enm. 225]**

2. Toda empresa ferroviaria, candidato ***de otro tipo***, candidato potencial o autoridad nacional, regional o local responsable del transporte tendrá derecho a recurrir ante el organismo regulador, de conformidad con el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE, si considera que ha recibido un trato injusto o discriminatorio o ha sido damnificado de cualquier otro modo por el administrador de infraestructuras cuando este último haya realizado las actividades previstas en los capítulos II, III, IV y V del presente Reglamento ~~(gestión de la infraestructura; gestión del tráfico y de crisis; revisión y gestión del rendimiento; Red Europea de Coordinación)~~. **[Enm. 226]**

Artículo 64

Cooperación de los organismos reguladores en el seno de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

1. A efectos del cumplimiento de sus responsabilidades conforme al presente Reglamento, los organismos reguladores cooperarán en el marco de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, contemplada en el artículo 57, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, en particular a través de consultas e investigaciones conjuntas, la adopción de dictámenes o recomendaciones, u otras actividades pertinentes. Dichos organismos reguladores facilitarán toda la información necesaria a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios ***y tendrán en cuenta los dictámenes y recomendaciones adoptados por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios***. **[Enm. 227]**

Cuando actúe dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios tendrá las tareas y responsabilidades establecidas en la sección 2 del presente capítulo y organizará su trabajo con arreglo a esa disposición.

2. En caso de reclamación o investigación por iniciativa propia sobre un asunto incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que afecte al acceso a las redes ferroviarias o a su utilización en más de un Estado miembro, el organismo regulador en cuestión notificará dicha reclamación o investigación a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y a la Comisión.

3. Un organismo regulador podrá transmitir cualquier asunto, reclamación o investigación pertinente a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios para intercambiar puntos de vista o adoptar un dictamen o recomendación.

4. Al tomar decisiones sobre asuntos que afecten a más de un Estado miembro, los organismos reguladores de que se trate cooperarán para preparar sus respectivas decisiones, bajo la coordinación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, con el fin de resolver el asunto. A este fin, los organismos reguladores de que se trate llevarán a cabo sus funciones de conformidad con el apartado 1 del presente artículo y con el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE. Tendrán en cuenta cualquier dictamen y recomendación pertinente adoptado por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y facilitarán a esta tales decisiones.

5. Cuando un organismo regulador adopte una decisión que difiera de cualquier dictamen o recomendación pertinente de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, o cuando se niegue a adoptar una decisión, dicho organismo facilitará a dicha Red una explicación en la que exponga las diferencias y su motivación para no seguir los dictámenes o recomendaciones de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios ***e incluirá la explicación pertinente en su decisión***. **[Enm. 228]**

6. Los organismos reguladores a los que consulte la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios responderán dentro de los plazos fijados por esta y, a petición de ella, facilitarán toda la información que tengan derecho a solicitar con arreglo a su Derecho nacional. Esa información solo podrá usarse para las actividades realizadas por los organismos reguladores con arreglo al presente Reglamento.

7. Los administradores de infraestructuras aportarán, sin demora, toda la información necesaria a efectos del tratamiento de la reclamación o investigación contemplada en el presente artículo y solicitada por el organismo regulador del Estado miembro en el que se sitúe el administrador. Los organismos reguladores tendrán derecho a solicitar información a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre las investigaciones que sean de su competencia. Los organismos reguladores tendrán derecho a transferir dicha información a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

8. Los organismos reguladores ferroviarios proporcionarán los recursos necesarios para el funcionamiento de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

8 bis. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios velará por que su estructura, sus métodos de funcionamiento y toda la información pertinente sobre su trabajo, incluidos dictámenes y recomendaciones, se publiquen en su sitio web. Incluirá los datos de contacto de los grupos de trabajo. **[Enm. 229]**

SECCIÓN 2

Tareas y responsabilidades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

Artículo 65

Tareas y responsabilidades

1. Además de las tareas que le atribuye la Directiva 2012/34/UE, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios también tendrá las tareas y responsabilidades establecidas en el presente Reglamento.

2. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios coordinará todas las actividades de cooperación de los organismos reguladores ferroviarios, tal y como se indica en el artículo 64, y promoverá la armonización de sus decisiones en relación con los servicios ferroviarios internacionales.

2 bis. La Red Europea de Organismos Reguladores evaluará, antes de su adopción, los marcos europeos para la gestión de la capacidad, la gestión del tráfico y la evaluación del rendimiento, así como la estructura común de la declaración sobre la red, y emitirá y compartirá un dictamen con los organismos reguladores nacionales que pudieran emprender medidas de conformidad con el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá evaluar todas las decisiones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y emitir y compartir dictámenes con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, los organismos reguladores, la Plataforma Ferroviaria Europea y los administradores de infraestructuras. **[Enm. 230]**

~~*3.* Sobre la base de las peticiones de los candidatos, de los administradores de infraestructuras y de otras partes interesadas, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios emitirá dictámenes o recomendaciones relativas a las decisiones pendientes o adoptadas sobre las reclamaciones presentadas a los organismos reguladores ferroviarios.~~ **[Enm. 231]**

4. Las partes interesadas podrán presentar una reclamación ante la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en relación con asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento o que afecten al acceso a la infraestructura ferroviaria o a su utilización en más de un Estado miembro. Cuando la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios reciba dicha reclamación, la transmitirá sin demora al organismo u organismos reguladores competentes.

En tales casos, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios informará de inmediato a los organismos reguladores del sector ferroviario de que se trate acerca de su intención de adoptar un dictamen o recomendación sobre cualquier asunto de este tipo.

5. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará su dictamen o recomendación a los organismos reguladores del sector ferroviario de que se trate en el plazo de un mes a partir de la recepción de toda la información pertinente relativa a la reclamación. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá ampliar dicho plazo si se trata de asuntos especialmente complejos.

5 bis. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios formulará recomendaciones a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en relación con el establecimiento y la revisión del Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50, incluidos los ámbitos de rendimiento, las cuestiones relativas al rendimiento que deben abordarse en cada uno de esos ámbitos, la armonización de las metodologías, procesos, criterios y definiciones para la recogida y el análisis de datos sobre rendimiento, y los indicadores de rendimiento. **[Enm. 232]**

6. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios elaborará principios y prácticas comunes para tomar las decisiones para las que estén facultados los organismos reguladores en virtud del presente Reglamento.

6 bis. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios evaluará los marcos europeos para la gestión de la capacidad, la gestión del tráfico y la evaluación del rendimiento, así como la estructura común de la declaración sobre la red, y emitirá un dictamen. Los organismos reguladores tendrán en cuenta el dictamen de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en la mayor medida posible a la hora de comprobar las declaraciones sobre la red. **[Enm. 233]**

Artículo 66

Organización y estructura de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

A efectos del presente Reglamento, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios se organizará de la siguiente forma:

a) un Consejo de Organismos Reguladores;

b) una Secretaría.

Los organismos reguladores garantizarán el funcionamiento de la Secretaría.

La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios velará por que sus métodos de funcionamiento y toda la información pertinente sobre su trabajo se publiquen en un sitio web común. Dicho sitio web incluirá la información de contacto para presentar reclamaciones, los datos de contacto de los grupos de trabajo específicos, e información sobre los procedimientos. **[Enm. 234]**

La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios publicará sus dictámenes y recomendaciones en un sitio web específico. **[Enm. 235]**

Artículo 67

Composición del Consejo de Organismos Reguladores

1. El Consejo de Organismos Reguladores constará de un miembro con derecho a voto por cada Estado miembro que tenga una red ferroviaria activa y un miembro nombrado por la Comisión. ***La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea será un observador sin derecho de voto.*** **[Enm. 236]**

2. Los miembros con derecho a voto serán el director, o el director adjunto, del organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE. Dispondrán de un suplente para representarlos si se ausentan. El organismo regulador nombrará al suplente de entre la gobernanza o la dirección del organismo regulador o, cuando ello no sea posible, su personal.

3. Los miembros del Consejo y sus suplentes actuarán de forma independiente y objetiva en interés de la Unión, alejados de cualquier interés particular nacional o personal. No solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún Gobierno, institución, persona u organismo.

4. La Secretaría de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios publicará una lista actualizada de los miembros del Consejo y de sus suplentes, junto con sus declaraciones de intereses.

Artículo 68

Función y tareas del Consejo

1. El Consejo desempeñará todas las tareas de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios establecidas en el presente Reglamento.

2. En particular:

a) adoptará dictámenes o recomendaciones sobre reclamaciones o investigaciones que le presenten su presidente o uno o varios organismos reguladores de conformidad con las normas establecidas en el artículo 69;

a bis) adoptará dictámenes y recomendaciones sobre las decisiones adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras trabajando en cooperación con el coordinador de la red dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento; **[Enm. 237]**

a ter) a raíz de reclamaciones presentadas por empresas ferroviarias, operadores de instalaciones de servicio y otras partes interesadas, adoptará recomendaciones y dictámenes de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en relación con las consultas a que se refiere el artículo 55 bis, así como con las decisiones adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras trabajando en cooperación con el coordinador de la red; **[Enm. 238]**

b) elaborará y aprobará un informe anual sobre las actividades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios;

c) constituirá grupos de trabajo y nombrará a sus presidentes.

c bis) elaborará y adoptará una recomendación dirigida a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en relación con el establecimiento y la revisión del Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. **[Enm. 239]**

Artículo 69

Organización del trabajo del Consejo

1. El Consejo adoptará su reglamento interno tras recibir la aprobación de la Comisión.

1 bis. El Consejo se reunirá periódicamente. Elegirá un presidente de entre sus miembros por mayoría de dos tercios de estos. Dicho presidente ocupará el cargo por un período de un año. **[Enm. 240]**

2. La Comisión ~~presidirá~~***asistirá a*** las reuniones del Consejo ***y apoyará y facilitará su coordinación***. No tendrá derecho de voto. **[Enm. 241]**

3. La Secretaría prestará los servicios necesarios para organizar las reuniones y el trabajo del Consejo.

4. El Consejo tomará decisiones por mayoría simple de sus miembros, salvo que el reglamento interno disponga lo contrario.

5. Cada miembro tendrá un voto. En ausencia de un miembro, el suplente podrá ejercer el derecho a voto.

6. El reglamento interno podrá establecer modalidades de votación más detalladas, en particular un procedimiento de votación para asuntos urgentes y para recomendaciones relativas a decisiones de los organismos reguladores ferroviarios.

Artículo 70

Grupos de trabajo de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

1. Por propia iniciativa o a propuesta de la Comisión, y de conformidad con el reglamento interno del Consejo, este podrá decidir por mayoría simple constituir grupos de trabajo para organizar la labor de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en relación con temas específicos relacionados con la aplicación del presente Reglamento.

2. El Consejo definirá el mandato de los grupos de trabajo y nombrará a sus presidentes, que representarán, en la medida de lo posible, a los diferentes organismos reguladores ferroviarios.

3. Los grupos de trabajo estarán abiertos***, previa invitación,*** a la participación de expertos de los organismos reguladores ferroviarios, de la Comisión, ***la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y, cuando proceda,*** de las partes interesadas operacionales y~~, si procede,~~ de otros organismos públicos o privados. **[Enm. 242]**

4. La Secretaría prestará apoyo administrativo a los grupos de trabajo.

5. De ser necesario, y teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso, el Consejo o los presidentes de los grupos de trabajo podrán invitar ***a expertos de los organismos reguladores ferroviarios, la Comisión, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, las partes interesadas operacionales y, cuando proceda, de otros organismos públicos y privados, así como***, a título individual, a expertos de reconocida competencia en el ámbito de que se trate a participar en las reuniones de los grupos. **[Enm. 243]**

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 71

Ejercicio de la delegación

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

2. ***Se otorgarán a la Comisión*** los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo ***6, apartado 4 bis, el artículo 8, apartado 7, el artículo*** 10, apartado 8, el artículo 11, ***apartados 2 y 4 bis, el artículo 12,*** apartado ~~2~~***9 bis, el artículo 18, apartado 10 bis, el artículo 19, apartado 5, el artículo 20, apartado 4 bis***, el artículo 21, apartado 9, el artículo 38, apartado 3, el artículo 39, ***apartados 8 bis y 9, el artículo 40,*** apartado ~~9~~***7, el artículo 41, apartado 3, el artículo 44, apartado 3 bis***, el artículo 46, apartado 6, el artículo 48, apartado 3, ~~y~~***el artículo 52, apartado 1,*** el artículo 53, apartado 5, ~~se otorgan a la Comisión por~~***y el artículo 62, apartado 5 bis, durante*** un período de cinco años a partir del [1 de enero de 2026]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. **[Enm. 244]**

Artículo 72

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité contemplado en el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 73

Informe y revisión

A más tardar el [31 de diciembre de 2030], la Comisión evaluará el efecto que haya causado el presente Reglamento en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

En dicho informe se evaluarán, en particular:

a) el impacto del presente Reglamento en el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria;

b) el impacto del presente Reglamento en el desarrollo de los servicios ferroviarios, en especial los servicios internacionales, de larga distancia y de mercancías;

c) el trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, del coordinador de la red, de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y del Organismo de Evaluación del Rendimiento, tanto en general como en relación con el desarrollo, la adopción y la aplicación de criterios, metodologías y procedimientos comunes;

d) la necesidad de reforzar los mecanismos de coordinación sustituyendo los elementos de los marcos europeos a que se refieren los artículos 6 y 44 por normas vinculantes;

e) la necesidad de reforzar la supervisión reglamentaria mediante la creación de un organismo regulador ferroviario de la Unión.

Artículo 74

Modificaciones de la Directiva 2012/34/UE

1. La Directiva 2012/34/UE se modifica como sigue:

a) En el artículo 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) los principios y procedimientos aplicables para la determinación y percepción de cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias, tal como se establecen en el capítulo IV;»;

b) en el artículo 2, se suprime el apartado 6;

c) ***en el artículo 3,*** se suprimen los puntos 20, 22, 23, 27 y 28; **[Enm. 245]**

d) se suprime el artículo 7 ter;

e) se suprime el artículo 36;

f) se suprimen los artículos 38 a 54;

g) en el anexo IV, se suprimen los puntos 1 y 3;

h) se suprime el anexo VII.

2. Las referencias a las disposiciones suprimidas de la Directiva 2012/34/UE se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en la sección 1 del anexo X.

Artículo 74 bis

Modificaciones del Reglamento (UE) 2016/796

1. El Reglamento (UE) 2016/796 se modifica como sigue:

a) en el artículo 19, apartado 1, se añade la letra siguiente:

«***m) emitir recomendaciones a la Comisión, previa petición, respecto a la elaboración y la actualización de los actos delegados y de ejecución previstos en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo (UE).../... [Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010].***» **[Enm. 246]**

Artículo 74 ter

Modificaciones de la Directiva (UE) 2016/797 del Consejo

1. La Directiva (UE) 2016/797 se modifica como sigue:

a) en el anexo II, punto 2, se añade el punto siguiente:

«***2.9. Utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria: las estructuras, organismos y procedimientos a que se refiere el Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo [el presente Reglamento]***». **[Enm. 247]**

Artículo 75

Disposiciones transitorias

1. Los acuerdos marco celebrados en virtud del artículo 42 de la Directiva 2012/34/UE ***antes del 1 de enero de 2026*** seguirán aplicándose hasta su fecha de vencimiento. **[Enm. 248]**

2. El artículo 3, puntos 20, 22, 23, 27 y 28, los artículos 7 ter, 36 y 38 a 54, el punto 3 del anexo IV, y el anexo VII de la Directiva 2012/34/UE no se aplicarán a las actividades y tareas realizadas en relación con los horarios de servicio que entren en vigor después del [8 de diciembre de 2029].

Artículo 76

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 913/2010 con efectos a partir del [9 de diciembre de 2029].

2. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en la sección 2 del anexo X.

Artículo 77

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del [1 de enero de 2026]. No obstante:

a) los artículos 1, 2 y 3, el capítulo II, a excepción del artículo 9, apartados 1 y 2, ~~el artículo 27, apartado 4~~***los artículos 26, 27, 28, 31, 39 y 50***, y el capítulo III, con excepción del artículo 48, ~~del presente Reglamento~~ se aplicarán únicamente a las actividades y tareas realizadas en relación con los horarios de servicio que entren en vigor después del [8 de diciembre de ~~2029~~***2027***]; **[Enm. 249]**

b) el artículo 9, apartados 1 y 2, surtirá efecto a partir del [1 de enero de ~~2028~~]***2027***; **[Enm. 250]**

c) el artículo 27, apartado 4, surtirá efecto a partir del [1 de marzo de 2026];

c bis) el artículo 35 surtirá efecto a partir del 1 de diciembre de 2028; **[Enm. 251]**

c ter) el artículo 40 surtirá efecto a partir del 1 de diciembre de 2027; **[Enm. 252]**

d) los artículos 48 y 62 surtirán efecto a partir del [13 de diciembre de 2026];

e) el artículo 74 surtirá efecto a partir del [9 de diciembre de ~~2029~~]***2027***. **[Enm. 253]**

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

Hecho en …, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

Anexo I

Entregables y calendario para la gestión de la capacidad a que se refieren los artículos 11, 16, 18 y 38

1. Entregables que deben preparar los administradores de infraestructuras en la planificación estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 11, 16, 17 y 18

Entregable	Contenido
Estrategia de capacidad (Artículo 16)	— Desarrollo previsto de infraestructuras físicas, incluidas nuevas construcciones, mejoras, renovaciones y cierres/clausura — Evolución prevista de la demanda de servicios de transporte ferroviario — Orientaciones estratégicas sobre la utilización de la capacidad por parte de los Estados miembros, incluido un análisis sobre la evolución de las obligaciones de servicio público — Capacidad adjudicada en acuerdos marco y capacidad necesaria para prestar servicios de transporte en virtud de contratos de servicio público — Infraestructura declarada muy utilizada o congestionada — Restricciones sustanciales de capacidad derivadas de obras de infraestructura
Modelo de capacidad (Artículo 17)	— Toda la información incluida en la estrategia de capacidad, en su caso actualizada y más detallada — Volumen de capacidad disponible para los candidatos por segmento del mercado del transporte ferroviario o por proceso de adjudicación***, incluida la capacidad salvaguardada para solicitudes posteriores y la capacidad adjudicada a través de acuerdos marco*** — Volumen de capacidad necesaria para obras de infraestructura por impacto en el tráfico (categorías) — Ámbito geográfico: al menos las líneas incluidas en la red básica y la red básica ampliada de la ~~red transeuropea de transporte~~***RTE-T*** — Detalle geográfico: desglose por tramos de planificación adecuados que reflejen las características de la infraestructura y la demanda — Ámbito de aplicación temporal: un período de vigencia de un horario de servicio — Detalle temporal: al menos una panorámica general anual (restricciones de capacidad) y uno o más días representativos (capacidad disponible para las solicitudes)
Plan de suministro de capacidad (Artículo 18)	— Toda la información incluida en el modelo de capacidad, en su caso actualizada y más detallada — Capacidad preplanificada disponible para las solicitudes, definida en forma de elementos de capacidad — Restricciones de capacidad, definidas en forma de elementos de capacidad — Capacidad alternativa disponible durante las restricciones de capacidad — Capacidad alternativa disponible en caso de perturbaciones de la red

[Enm. 254]

2. Calendario de gestión estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 11, 16, 17 y 18

1. Al preparar los entregables de la planificación estratégica de la capacidad para un determinado período de vigencia de un horario de servicio, los administradores de infraestructuras respetarán el calendario establecido en la presente sección.

Los administradores de infraestructuras podrán definir plazos anteriores. Tales plazos estarán armonizados a nivel de la UE y se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6.

Se consultará a las partes interesadas de conformidad con el artículo 54, y ello implicará, como mínimo, a las empresas ferroviarias y otros candidatos, a las partes interesadas operacionales y a las autoridades públicas. Los administradores de infraestructuras coordinarán los entregables de forma continua cuando se coordinen de conformidad con el artículo 53.

Entregable	Hito	Plazo (máximo)
Estrategia de capacidad (artículo 16)	~~Publicación de los primeros elementos~~ ***Fase de elaboración*** de la estrategia de capacidad	X–60
	Primera consulta a las partes interesadas	X–58
	Publicación del proyecto de estrategia y segunda consulta a las partes interesadas	X–~~38~~***48***
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X–36
	Publicación del modelo de capacidad	***X–18***
	Publicación del plan de suministro de capacidad definitivo previa consulta a los administradores de infraestructuras y a la Plataforma Ferroviaria Europea	***X–11***
Modelo de capacidad (Artículo 17)	Inicio de la preparación	X–36
	Consulta a los candidatos y las partes interesadas operacionales	X–24
	Coordinación entre los administradores de infraestructuras y los participantes en las operaciones y evaluaciones de viabilidad respecto de las necesidades de capacidad suministrada susceptibles de no haberse tenido en cuenta plenamente en el proyecto de modelo de capacidad	***X-22***
	Publicación del proyecto de modelo de capacidad ***e inicio de la segunda consulta a los candidatos y participantes en las operaciones***	X–21
	Coordinación con los candidatos y las partes interesadas operacionales	X–19
	Publicación del modelo de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X–18
Plan de suministro de capacidad (Artículo 18)	Inicio de la preparación	X–18
	Consulta a los candidatos y las partes interesadas operacionales	X–14
	El organismo regulador analizará el proyecto de plan de suministro de capacidad y podrá decidir solicitar al administrador de infraestructuras que lo modifique.	***X-14 a X-13***
	Publicación de las restricciones de capacidad a que se refiere la sección 3, punto 1, del presente anexo	X–12
	Publicación del plan de suministro de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X–11
	Actualización del plan de suministro de capacidad para solicitudes tardías	***X-6,5***
	Publicación de las restricciones de capacidad a que se refiere la sección 3, punto 5, del presente anexo	X–4
	Reorientación de la capacidad reservada para asignación a través del horario de servicio para otros procesos de adjudicación	X–2
	Actualización del plan de suministro de capacidad para reflejar cualquier cambio en la capacidad preplanificada o adjudicada	Hasta X+12 sin demora

Nota:
1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4.

[Enm.255]

2. No obstante lo dispuesto en el punto 1, se aplicará el siguiente calendario simplificado y abreviado al entregable «Estrategia de capacidad» en relación con los períodos de vigencia de un horario de servicio que comiencen en diciembre de 2029 y diciembre de 2030:

Estrategia de capacidad (artículo 16)	Publicación del proyecto de estrategia y consulta a las partes interesadas	X–38
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X–36

3. Calendario de coordinación, consulta y publicación de las restricciones de capacidad derivadas de las obras de infraestructura a que se refieren los artículos 10 y 35

1. En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como las obras de infraestructura, incluidas las restricciones de velocidad derivadas, la carga por eje, la longitud de los trenes, la tracción o el gálibo de implantación de obstáculos (en lo sucesivo, «restricciones de capacidad»), de una duración superior a siete días consecutivos que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad***, en la medida en que se conozcan,*** y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos, por primera vez al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de tal cambio. Estas restricciones en la infraestructura se incluirán en el plan de suministro de capacidad contemplado en el artículo 18. **[Enm. 256]**

2. Como parte de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53, las entidades mencionadas en el apartado 5 de dicho artículo también debatirán conjuntamente dichas restricciones de capacidad, si el impacto de estas no se limita a una red, con los candidatos interesados y los principales explotadores de las instalaciones de servicio afectadas cuando se publiquen por primera vez.

3. Cuando se publiquen por primera vez las restricciones de capacidad conforme al punto 1, el administrador de infraestructuras pondrá en marcha una consulta sobre dichas restricciones con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectadas. Cuando sea necesario efectuar una coordinación con arreglo al punto 4 entre la primera y la segunda publicación de las restricciones de capacidad, las entidades designadas con arreglo al artículo 53, apartado 5, celebrarán una segunda consulta con los candidatos y los principales explotadores de las instalaciones de servicio afectadas entre el final de dicha coordinación y la segunda publicación de la restricción de capacidad.

4. Si la repercusión de las restricciones de capacidad no se limita a una red, antes de publicar las restricciones de capacidad de conformidad con el punto 1, las entidades designadas con arreglo al artículo 53, apartado 5, incluidos los administradores de infraestructuras que pudieran verse afectados por el reencaminamiento de trenes, coordinarán entre sí aquellas restricciones de capacidad que pudieran implicar una cancelación, un reencaminamiento de un surco ferroviario o una sustitución por otros modos de transporte.

La coordinación antes de la segunda publicación se deberá completar:

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

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

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

En caso necesario, las entidades a cargo de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53, apartado 5, invitarán a participar en esa coordinación a los candidatos que operen en las líneas afectadas y a los principales explotadores de instalaciones de servicio afectadas.

5. En el caso de las restricciones de capacidad de una duración de siete días consecutivos o menos que no sea necesario publicar de conformidad con el punto 1 y que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 10 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, que se produzcan durante el siguiente período de vigencia del horario de servicio y de las que el administrador de infraestructuras haya tenido conocimiento a más tardar seis meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, el administrador de infraestructuras consultará con los candidatos afectados las restricciones de capacidad previstas y comunicará las restricciones de capacidad actualizadas como mínimo cuatro meses antes del cambio del horario de servicio. El administrador de infraestructuras proporcionará información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros con una antelación mínima de cuatro meses respecto del inicio de la restricción de capacidad, y sobre los ofrecidos para trenes de mercancías con una antelación mínima de un mes respecto de ese mismo momento, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos afectados acuerdan un plazo más breve.

6. Los administradores de infraestructuras podrán decidir aplicar unos umbrales más estrictos a las restricciones de capacidad sobre la base de unos porcentajes más bajos de los volúmenes de tráfico estimados o unos períodos de duración más breves que los indicados en la sección 3 del presente anexo, o aplicar criterios adicionales a los mencionados en el presente anexo, previa consulta con los candidatos y los explotadores de instalaciones. Publicarán los umbrales y criterios para la agrupación de las restricciones de capacidad en sus declaraciones sobre la red, de conformidad con el punto 3 del anexo IV de la Directiva 2012/34/UE.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, el administrador de infraestructuras podrá decidir no aplicar los períodos establecidos en los puntos 1 a 5 si la restricción de capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad, si el administrador de infraestructuras no tiene ningún control sobre los horarios de las restricciones~~, si la aplicación de dichos períodos no resultaría eficaz a efectos de costes o sería~~ ***o estos serían*** innecesariamente ~~perjudicial~~***perjudiciales*** a efectos de la pervivencia o condición de los activos o si todos los candidatos afectados manifiestan su acuerdo al respecto. En esos casos, y en el caso de cualesquiera otras restricciones de capacidad que no estén sujetas a consulta de conformidad con otras disposiciones del presente anexo, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y los principales explotadores de las instalaciones afectadas. **[Enm. 257]**

8. La información que debe facilitar el administrador de infraestructuras cuando actúe de conformidad con los puntos 1, 5 o 7 deberá incluir:

   a) el día previsto;

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

   c) el tramo de línea afectado por la restricción;

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

   El administrador de infraestructuras publicará esa información, o el enlace en donde se pueda encontrar, en la declaración sobre la red a que se refiere el punto 3 del anexo IV de la Directiva 2012/34/UE. El administrador de infraestructuras deberá mantener actualizada dicha información. Además, los administradores de infraestructuras publicarán esta información en formato digital de conformidad con los artículos 9 y 62.

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

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

   a) la duración de la restricción de capacidad;

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

   c) la capacidad disponible en las líneas de desviación;

   d) los itinerarios alternativos disponibles, y

   e) los tiempos de viaje indicativos.

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

El análisis de las restricciones alternativas de capacidad contemplará situaciones que afecten a más de un administrador de infraestructuras. En este caso, los administradores de infraestructuras coordinarán la planificación de la alternativa a la restricción de capacidad con arreglo al artículo 53.

10. Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad de una duración de más de treinta días consecutivos y que afecten a más del 50 % del volumen de tráfico estimado en una línea ferroviaria, el administrador de infraestructuras establecerá criterios relativos a qué trenes de cada tipo de servicio se deben reencaminar, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y comerciales del candidato, excepto si tales limitaciones operativas obedecen a decisiones organizativas o de gestión del candidato, y sin perjuicio del objetivo de reducir los costes del administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE. El administrador de infraestructuras publicará dichos criterios en la declaración sobre la red.

11. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará en su sitio web la información requerida en el punto 8.

12. La Comisión revisará la aplicación de la sección 3 del presente anexo hasta el 31 de diciembre de 2024 y, en caso necesario, formulará una propuesta legislativa.

4. Calendario para la adjudicación de capacidad mediante el proceso anual de adjudicación a que se refieren los artículos 32 y 38

1. El administrador de infraestructuras y los candidatos seguirán el siguiente calendario:

Hito o período	Plazo o duración(1)
Período de validez del horario de servicio («período de vigencia de un horario de servicio»)	1 año
Entrada en vigor del horario de servicio	Medianoche del segundo sábado de diciembre
Publicación del plan de suministro de capacidad	De conformidad con la sección 2 del presente anexo
Publicación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura	De conformidad con las secciones 2 y 3 del presente anexo
Plazo para que los candidatos formulen solicitudes de derechos de capacidad	X–8,5
Preparación del proyecto de horario de servicio Plazo para que el administrador o administradores de infraestructuras presenten proyectos de oferta de capacidad a los candidatos	X–6,5
Fin de la coordinación con los candidatos***, garantizando que se cumplan todos los requisitos previos antes de este plazo de dos semanas para la finalización de la «fase de observación»***	X–6
Plazo para que el administrador o administradores de infraestructuras presenten la oferta de capacidad final a los candidatos	X–5,5
Publicación del horario de servicio definitivo Plazo para que el administrador de infraestructuras adjudique los derechos de capacidad a los candidatos	X–5,25
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Pendiente de especificarse en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6

Nota: 1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»)

[Enm. 258]

2. Los administradores de infraestructuras satisfarán las solicitudes de capacidad recibidas con arreglo al artículo 32, apartado 8, sobre la base del principio de «orden de llegada».

3. El plazo para que los candidatos presenten solicitudes de derechos de capacidad previsto en el cuadro del punto 1 será el plazo para solicitudes de capacidad de infraestructura a que se refiere el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE.

5. Calendario para la adjudicación de capacidad mediante acuerdos marco a que se refieren los artículos 31 y 38

1. El administrador de infraestructuras seguirá el siguiente calendario:

Período	Duración(1)
Período estándar de validez de los acuerdos marco	5 años
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Entre X-8,5 y X-6,5 (en conjunto con la coordinación en el marco del proceso anual de adjudicación a que se refiere la sección 4)

Nota: 1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4

6. Calendario para la adjudicación de capacidad mediante la planificación continua a que se refieren los artículos 33 y 38

1. El administrador de infraestructuras y los candidatos seguirán el siguiente calendario durante el proceso de adjudicación continua:

Hito o período	Plazo o duración(1)
Primer momento para que los candidatos presenten solicitudes de capacidad en el marco del proceso de adjudicación mediante planificación continua	Cuatro meses antes de la primera circulación del tren
Último momento para que los candidatos presenten solicitudes de capacidad en el marco del proceso de adjudicación mediante planificación continua	Un mes antes de la primera circulación del tren
Duración máxima de los derechos de capacidad concedidos en el marco del proceso de adjudicación mediante la planificación continua	Treinta y seis meses a partir de la primera circulación del tren
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios para los derechos de capacidad concedidos de conformidad con el artículo 33, apartado 2, letra a)	Entre X-8,5 y X-6,5 (en conjunto con la coordinación en el marco del proceso anual de adjudicación a que se refiere la sección 4)
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios para los derechos de capacidad concedidos de conformidad con el artículo 33, apartado 2, letra b)	Pendiente de que lo especifiquen los administradores de infraestructuras teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6

Nota: 1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4

2. Los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad mediante el proceso de planificación continua según el principio de «orden de llegada».

7. Calendario para la adjudicación de capacidad mediante el proceso ad hoc a que se refieren los artículos 34 y 38

Al adjudicar capacidad de infraestructura mediante el proceso ad hoc, el administrador de infraestructuras cumplirá el siguiente calendario:

Período	Duración
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad para una única red ***si la solicitud ad hoc se presenta después de la fecha de publicación del horario de servicio definitivo***	~~1 día~~ ***24 horas***
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad multirred	5 días

[Enm. 259]

8. Calendario para los cambios de la capacidad adjudicada a que se refiere el artículo 39

Al cambiar los derechos de capacidad de infraestructura, el administrador de infraestructuras cumplirá el siguiente calendario:

Hito o período	Plazo o duración
Plazo máximo para que el administrador de infraestructuras ofrezca un derecho de capacidad alternativo que abarque una única red ***si se prevé su utilización dentro de los dos días hábiles siguientes***	24 horas
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras afectados ofrezcan un derecho alternativo de capacidad multirred	5 días ***naturales***

[Enm. 260]

Anexo II

Infraestructuras muy utilizadas y congestionadas a que se refiere el artículo 20

1. Umbrales para la declaración de infraestructuras muy utilizadas y congestionadas

Utilización	Clasificación	Uso de la capacidad	Período de referencia
Tráfico heterogéneo	Muy utilizada	> ~~65 %~~ de la capacidad teórica ***[valor sujeto a la determinación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras]***	Más de 4 horas durante más de 200 días al año
Tráfico heterogéneo	Congestionada	> ~~95 %~~ de la capacidad teórica ***[valor sujeto a la determinación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras]***	Más de 4 horas durante más de 250 días al año
Tráfico homogéneo	Muy utilizada	> ~~80 %~~ de la capacidad teórica ***[valor sujeto a la determinación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras]***	Más de 4 horas durante más de 200 días al año
Tráfico homogéneo	Congestionada	> ~~95 %~~ de la capacidad teórica ***[valor sujeto a la determinación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras]***	Más de 4 horas durante más de 250 días al año

[Enm. 261]

Por «uso de la capacidad» se entiende la relación entre la capacidad adjudicada o, en períodos de horarios anteriores, el número real de trenes que circulan y la capacidad teórica disponible en un elemento de la infraestructura sobre la base de la metodología mencionada en el punto 2.

Por «tráfico homogéneo» se entiende aquel en el que los trenes del tramo de que se trate tienen generalmente características similares pertinentes para el uso de la capacidad, en particular la velocidad, el patrón de paradas y la aceleración.

Por «tráfico heterogéneo» se entiende aquel en el que los trenes del tramo de que se trate difieren en características relevantes para el uso de la capacidad, en particular la velocidad, el patrón de parada y la aceleración.

2. Procedimientos y métodos para calcular el nivel de uso de la capacidad

Los administradores de infraestructuras evaluarán el nivel de uso de la capacidad sobre la base de procedimientos y métodos objetivos, transparentes y adecuados.

Los administradores de infraestructuras podrán seguir utilizando los procedimientos y métodos existentes que cumplan estos criterios. A más tardar tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará una recomendación sobre el uso de un procedimiento y un método armonizados a nivel de la UE para evaluar el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

Alternativamente, el uso de la capacidad puede evaluarse como la relación entre la demanda de capacidad (observada/pasada o futura estimada) y la capacidad disponible en el plan de uso de la capacidad de conformidad con el artículo 18.

Anexo III

Contenido del marco europeo para la gestión de la capacidad, contemplado en el artículo 6

El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6, contendrá al menos los siguientes elementos:

Elemento	Referencia(s)
Procedimientos y metodologías para gestionar y adjudicar capacidad de infraestructura cuando esta escasee sobre la base de criterios socioeconómicos y medioambientales.	Artículo 8, apartado 5, y artículo 8, apartado 6
Tipos y descripción de los servicios de transporte ferroviario que se utilizarán a efectos de la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura ferroviaria.	Artículo 12, apartado 2
Principios, procedimientos y metodologías comunes para la planificación estratégica de la capacidad, incluida la coordinación entre los administradores de infraestructuras y la consulta con las partes interesadas.	Artículo 12, apartado 9, y artículos 13 y 14
Medios de publicación del plan de suministro de capacidad y proceso de consulta a los candidatos	Artículo 18, apartado 10
Normas y procedimientos para adjudicar la capacidad preplanificada incluidos en el plan de suministro de capacidad.	Artículo 20, apartado 3
Características de las especificaciones de capacidad	Artículo 26, apartado 1
Intervalos para las cuotas límite aplicables a la cancelación de los derechos de capacidad no utilizados	Artículo 27, apartado 6
Procedimientos y métodos para coordinar la adjudicación de derechos de capacidad multirred, incluidos los requisitos mínimos de calidad.	Artículo 28, apartado 5
Directrices sobre los límites relativos a las diferencias entre las solicitudes de capacidad de los candidatos y la capacidad de infraestructura propuesta por los administradores de infraestructuras en el proceso consensual de resolución de conflictos.	Artículo 36, apartado 2
Procedimientos para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras la adjudicación.	Artículo 39, apartado 8
Condiciones que dan lugar a indemnización por cambios en los derechos de capacidad.	Artículo 40, apartado 3
Principios, normas y procedimientos para gestionar y adjudicar la capacidad de infraestructura en caso de perturbación de la red.	Artículo 41, apartado 2

Anexo IV

Contenido de la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE: sección sobre la gestión de la capacidad y del tráfico

La declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE contendrá:

1) Una sección en la que se expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a ella. Esta sección se referirá a la información disponible en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

2) Una sección relativa a los principios y criterios que regirán la gestión de capacidad. Esta sección expondrá las características de capacidad generales de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En esta sección también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de gestión de capacidad. Se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho procedimiento, y en particular:

   a) los procedimientos con arreglo a los cuales se consulta a los candidatos***, como se indica en el artículo 55 bis,*** sobre la planificación estratégica de la capacidad; **[Enm. 262]**

   b) el procedimiento con arreglo al cual los candidatos pueden pedir capacidad al administrador de infraestructuras;

   c) las disposiciones que deben cumplir los candidatos;

   d) el calendario para la planificación estratégica de la capacidad, los procesos de solicitud, adjudicación, adaptación y reprogramación, así como los procedimientos que se seguirán para solicitar información sobre la programación y los procedimientos para la programación de labores de mantenimiento planificadas e imprevistas;

   e) los principios que rigen el mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36, incluido el sistema de resolución de litigios facilitado como parte de este proceso, y el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37;

   f) la estructura y el nivel de las indemnizaciones por cambios en los derechos de capacidad;

   g) los procedimientos que deben seguirse y los criterios utilizados en caso de infraestructuras muy utilizadas o congestionadas;

   h) los detalles de las restricciones al uso de la infraestructura;

   i) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 6.

3) Una sección sobre operaciones, incluida la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis. En ella, se dispondrá la aplicación de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en las Directivas (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 y 2007/59/CE, en particular:

   a) las normas operativas, incluidas las normas o principios de asignación de prioridad para la gestión del tráfico, una lista de normas técnicas, operativas y de seguridad, así como normas relativas al personal de explotación, o las referencias a ellas;

   b) las medidas operativas, incluidas las normas y procedimientos para la gestión de perturbaciones y de crisis, la comunicación operativa y el intercambio de datos con las empresas ferroviarias y otras partes interesadas operacionales;

   c) una lista de los sistemas de información utilizados en las operaciones y las referencias a ellos;

   d) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 44.

4) Una sección sobre los elementos principales de la gestión del rendimiento, en particular:

   a) las referencias a los objetivos de rendimiento contemplados en el programa de actividad a que se refiere el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE y en el acuerdo contractual a que se refiere el artículo 30 de dicha Directiva;

   b) los procedimientos para supervisar los avances hacia la consecución de los objetivos e informar de ellos, identificar las causas de las deficiencias de rendimiento junto con las partes interesadas operacionales, y diseñar y aplicar medidas correctoras para mejorar el rendimiento;

   c) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 50.

Anexo V

Contenido del marco europeo para la coordinación transfronteriza de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis, contemplado en el artículo 44

El Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contará, como mínimo, con los siguientes elementos:

Elemento	Referencia(s)
Principios comunes para la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis que deberán tener en cuenta los administradores de infraestructuras a la hora de fijar normas y procedimientos para la gestión del tráfico.	Artículo 43
Normas y procedimientos comunes para la coordinación de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis entre los administradores de infraestructuras y con las partes interesadas operacionales.	Artículos 42, 43, 45, 46, 47 y 48
Normas y procedimientos comunes para gestionar y adjudicar la capacidad en caso de perturbaciones de la red y situaciones de crisis.	Artículo 41, apartado 1
Definición de las responsabilidades de las partes interesadas operacionales que participan en la gestión del tráfico transfronterizo, sobre la base de un conjunto de procedimientos operativos, hitos e interfaces acordados.	Artículo 45
Procedimientos, normas, herramientas e interfaces para la comunicación y el intercambio de información, incluidas herramientas e interfaces digitales armonizadas, entre los administradores de infraestructuras, las partes interesadas operacionales y otras partes interesadas afectadas, en particular las autoridades públicas.	Artículos 45, 48 y 62
Principios para fundar grupos de coordinación específicos en relación con la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis.	Artículo 53, apartado 2
Disposiciones para la simulación y la formación, en particular en relación con perturbaciones de la red y situaciones de crisis.	Artículos 42, 46 y 47
Disposiciones para revisar los resultados de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis, incluida la coordinación entre las partes interesadas operacionales.	Artículos 50 y 51

Anexo VI

Perturbaciones de la red a que se refiere el artículo 46

Tipo de incidencia	Duración probable estimada	Impacto probable estimado
Perturbación de la red	Para volver a los niveles previos al incidente de capacidad disponible para el uso del tren, se necesitan tres días o más	— El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que circulan por una única red necesitan un tratamiento operativo — Menos del 50 % de los trenes del tramo afectado que circulan por más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo
Perturbación multirred	Para volver a los niveles previos al incidente de capacidad disponible para el uso del tren, se necesitan tres días o más	— El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que circulan por más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo

Las condiciones relativas a la duración y al impacto probable en el tráfico son acumulativas.

Anexo VII

Ámbitos de rendimiento sujetos a la evaluación del rendimiento a que se refiere el artículo 50

Ámbito de rendimiento	Cuestiones pertinentes (orientativas)
Infraestructura y equipos	— Capacidad y potencial de la infraestructura física y sus equipos, incluida la implantación de normas de la RTE-T — Reducción de la capacidad o potencial de la infraestructura debido al aplazamiento de la renovación, del mantenimiento o de la reparación de esta
Capacidad de infraestructura	— Oferta de capacidad en términos de cantidad y calidad***, incluida la coherencia entre fronteras de la red*** — Uso de la capacidad, excedente de capacidad para admitir un crecimiento del tráfico — Correspondencia entre la capacidad disponible (planificada o no) y las necesidades del mercado — Estabilidad de la oferta de capacidad, en particular en relación con las obras de infraestructura — Infraestructura congestionada — Tiempo de permanencia previsto de los trenes en las estaciones fronterizas
Gestión del tráfico	— Puntualidad/retrasos de los diferentes tipos de servicios ferroviarios, en origen, paradas intermedias y destino y en lugares de importancia operativa — Cancelaciones de trenes — Tiempo de permanencia real de los trenes en las estaciones fronterizas
Gestión de perturbaciones y de crisis	— Porcentaje de tráfico que podría reencaminarse o reprogramarse durante la perturbación o crisis — Impacto de las perturbaciones en el tráfico ferroviario en términos de retrasos y cancelaciones — Impacto de las perturbaciones en los explotadores de servicios ferroviarios y sus clientes — Problemas específicos encontrados (cualitativos)
Implantación y rendimiento de los servicios, herramientas e interfaces digitales	— Apoyo a los procesos relacionados con la gestión de la capacidad, del tráfico y de perturbaciones — Exhaustividad y calidad de la información y los datos facilitados***, así como facilidad de acceso para las partes interesadas operacionales*** — Armonización con la arquitectura europea desarrollada en la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y con las especificaciones técnicas pertinentes de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797
Cumplimiento de la normativa; supervisión reglamentaria	— Indicadores de procesos para supervisar el cumplimiento de las normas y procedimientos — Reclamaciones presentadas ante los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

[Enm. 263]

Anexo VIII

Información que debe proporcionarse a las partes interesadas operacionales a que se refiere el artículo 48

La siguiente información facilitada de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 y los actos de ejecución pertinentes adoptados en virtud de dicho Reglamento entrará en el ámbito de aplicación del artículo 48:

— N.º de circulación del tren

— Notificaciones sobre los trenes

— Datos de la carta de porte

— Solicitud de surco y adjudicación de surco

— Preparación de trenes

— Información y previsiones sobre la circulación de trenes

— Información sobre perturbaciones del servicio

— Hora estimada de salida, hora estimada de intercambio, hora estimada de llegada del envío

— Movimiento de vagones

— Intercambio de información para mejorar la calidad

Anexo IX

Lista de cuestiones de coordinación entre administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 53

Cuestiones de coordinación	Disposiciones que deben ser objeto de coordinación
Planificación estratégica de la capacidad	Capítulo II, sección 1, en particular: — Artículo 10 Capítulo II, sección 2, en particular: — Artículo 11 — Artículo 13 — Artículo 14 — Artículo 15 — Artículo 16 — Artículo 17 — Artículo 18 — Artículo 19 — Artículo 21 — Artículo 22 — Artículo 25
Programación, adjudicación de capacidad y reprogramación	Capítulo II, sección 3, en particular: — Artículo 27 — Artículo 28 — Artículo 31 — Artículo 32 — Artículo 33 — Artículo 34 — Artículo 35 — Artículo 36 — Artículo 37 Capítulo II, sección 4 — Artículo 39 — Artículo 40 — Artículo 41
Gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis	Capítulo III, en particular: — Artículo 45 — Artículo 46 — Artículo 47
Evaluación del rendimiento	Capítulo IV, en particular: — Artículo 51

Cuestiones de coordinación	Disposiciones que deben ser objeto de coordinación
Implantación de servicios, herramientas e interfaces digitales; contribución al desarrollo de especificaciones técnicas	— Artículo 9, apartado 2 — Artículo 20, apartado 4 — Artículo 27, apartado 4 — Artículo 29, apartado 5, y artículo 29, apartado 6 — Artículo 42, apartado 3, letra c) — Artículo 45, letra c) — Artículo 48, apartado 2, y artículo 48, apartado 3 — Artículo 62

Anexo X

Tablas de correspondencias

1. Tabla de correspondencias con las disposiciones suprimidas en la Directiva 2012/34/UE

Directiva 2012/34/UE	El presente Reglamento
Artículo 2, apartado 6	Artículo 36, apartado 2
Artículo 3, punto 20	Artículo 21
Artículo 3, punto 22	Artículo 36
Artículo 3, punto 23	Artículo 31
Artículo 3, punto 27	Artículo 4, punto 8
Artículo 3, punto 28	Artículo 4, punto 13
Artículo 7 ter, apartado 1	Artículo 3, apartado 1
Artículo 7 ter, apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 7 ter, apartado 3	Artículo 3, apartado 3, y artículo 2, apartado 3, letra b)
Artículo 36	Artículo 40
Artículo 38, apartado 1	Artículo 26, apartado 1, párrafo segundo, y artículo 26, apartado 6
Artículo 38, apartado 2	Artículo 26, apartado 3
Artículo 38, apartado 3	Artículo 26, apartado 4
Artículo 38, apartado 4	Artículo 26, apartado 5
Artículo 39, apartado 1	Artículo 11, apartado 3
Artículo 39, apartado 2	Artículo 27, apartado 3
Artículo 40, apartado 1	Artículo 14, apartados 2 y 3, y artículo 28
Artículo 40, apartado 2	Artículo 55, apartado 7, artículo 57, apartado 2, artículo 63, apartados 1 y 4, y artículo 64, apartados 1 y 7
Artículo 40, apartado 3	Apartados 55, apartados 2, 5 y 7
Artículo 40, apartado 4	Artículo 57, apartado 1
Artículo 40, apartado 5	
Artículo 41, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 41, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 41, apartado 3	Artículo 7, apartado 3
Artículo 42, apartado 1	Artículo 31, apartado 1
Artículo 42, apartado 2	Artículo 31, apartado 4
Artículo 42, apartado 3	Artículo 31, apartado 5
Artículo 42, apartado 4	Artículo 31, apartados 5 y 6
Artículo 42, apartado 5	Artículo 31, apartado 7, y sección 5 del anexo I
Artículo 42, apartado 6	Artículo 31, apartado 8
Artículo 42, apartado 7	Artículo 31, apartado 10
Artículo 42, apartado 8	Artículo 31, apartado 11
Artículo 43, apartado 1	Artículo 38, apartado 1, artículo 32, apartados 6, 7 y 8, y artículo 33, apartados 1 y 2

Directiva 2012/34/UE	El presente Reglamento
Artículo 43, apartado 2	Artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 2, artículo 21, apartado 9, artículo 38, apartado 3, y artículo 39, apartado 9
Artículo 43, apartado 3	n/d
Artículo 44, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 44, apartado 2	Artículo 32, apartados 7 y 8
Artículo 44, apartado 3	Artículo 31, apartado 2
Artículo 44, apartado 4	Artículo 28
Artículo 45, apartado 1	Artículo 32, apartado 2
Artículo 45, apartado 2	Artículo 32, apartado 4
Artículo 45, apartado 3	Artículo 32, apartado 10
Artículo 45, apartado 4	Artículo 32, apartado 11
Artículo 46, apartado 1	Artículo 8, apartado 3 Artículo 20, apartado 3 Artículo 32, apartado 3
Artículo 46, apartado 2	Artículo 36, apartado 2
Artículo 46, apartado 3	Artículo 36, apartado 3
Artículo 46, apartado 4	Artículo 36, apartado 4
Artículo 46, apartado 5	Artículo 36, apartado 5
Artículo 46, apartado 6	Artículo 36, apartado 6
Artículo 47, apartado 1	Artículo 21, apartado 1
Artículo 47, apartado 2	Artículo 21, apartado 4
Artículo 47, apartado 3	Artículo 21, apartado 5, y artículo 25, apartado 1
Artículo 47, apartado 4	Artículo 8, apartados 1, 2 y 4, y artículo 11, apartado 3
Artículo 47, apartado 5	Artículo 8, apartados 1 y 4
Artículo 47, apartado 6	Artículo 21, apartado 6
Artículo 48, apartado 1	Artículo 34, apartado 1
Artículo 48, apartado 2	Artículo 18, apartado 4
Artículo 49, apartado 1	Artículo 24, apartado 1
Artículo 49, apartado 2	Artículo 24, apartado 2
Artículo 49, apartado 3	Artículo 24, apartado 3
Artículo 50, apartado 1	Artículo 22, apartado 1
Artículo 50, apartado 2	Artículo 22, apartado 2
Artículo 50, apartado 3	Artículo 22, apartado 1
Artículo 51, apartado 1	Artículo 23, apartado 1
Artículo 51, apartado 2	Artículo 23, apartados 1 y 2
Artículo 51, apartado 3	Artículo 23, apartado 4
Artículo 51, apartado 4	Artículo 23, apartado 5
Artículo 52, apartado 1	Artículo 12, apartado 8
Artículo 52, apartado 2	Artículo 27, apartado 6
Artículo 53, apartado 1	Artículo 35, apartado 1
Artículo 53, apartado 2	Artículo 10, apartados 2 y 4, y artículo 35, apartado 4

Directiva 2012/34/UE	El presente Reglamento
Artículo 53, apartado 3	Artículo 9, apartado 1
Artículo 54, apartado 1	Artículo 43, apartado 3
Artículo 54, apartado 2	Artículo 43, apartado 5
Artículo 54, apartado 3	Artículo 43, apartado 6

2. Tabla de correspondencias con el Reglamento (UE) n.º 913/2010

Reglamento (UE) n.º 913/2010	El presente Reglamento
Artículos 1 a 7	
Artículo 8	Artículo 55, apartados 1 a 4, 6, 7 y 8, y artículo 56, apartado 1, letras a) a c) y letra f), y apartado 2
Artículo 9, apartado 1	Artículo 14, apartado 1, artículo 22, apartados 3 y 4, artículo 23, apartado 3, y artículo 57
Artículo 9, apartado 1, letras a), c), d) y e), y apartados 2, 3, 4 y 5	
Artículo 9, apartado 1, letra b)	Artículo 15 y artículo 22, apartados 3 y 4
Artículo 10	
Artículo 11	Artículo 55, apartados 1 a 4, 6, 7 y 8
Artículos 12 a 18	
Artículo 19	Artículos 49 y 52
Artículos 20 a 25	