COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El ferrocarril es un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente. En 2020, el transporte ferroviario supuso el 5,1 % del transporte de pasajeros y el 11,5 % del transporte de mercancías entre los países de la UE, pero solo representó el 0,4 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte en la UE. Esto se debe a que el transporte ferroviario es muy eficiente desde el punto de vista energético —solo representa el 1,9 % del consumo de energía del transporte— y a que la mayor parte del tráfico ferroviario circula por líneas electrificadas. El transporte ferroviario es respetuoso con el medio ambiente y ofrece muchos otros beneficios (por ejemplo, su alto nivel de seguridad), de ahí que las políticas de la UE lo hayan promovido de forma constante.

Esta propuesta es una acción clave del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. Su principal objetivo es establecer un marco que permita gestionar de forma más eficiente la capacidad de infraestructura ferroviaria y el tráfico, de modo que se mejore la calidad de los servicios y se dé cabida a más tráfico en la red ferroviaria. Alcanzar este objetivo es crucial para garantizar que el sector del transporte contribuya a la descarbonización.

Para garantizar el alto nivel de coordinación necesario para un funcionamiento seguro y un uso eficiente de la red, los administradores de infraestructuras deben gestionar el tráfico y la capacidad ferroviarios de manera eficaz. Esto se lleva a cabo, sobre todo, a nivel de las redes nacionales. Al mismo tiempo, los servicios ferroviarios transfronterizos exigen una coordinación más estrecha entre redes que la que suele existir hoy en día. A tal fin, la propuesta definirá mecanismos de coordinación entre los administradores de infraestructuras nacionales y los demás actores que participan en la explotación de los servicios ferroviarios transfronterizos. Asimismo, permitirá adjudicar capacidad de infraestructura ferroviaria de manera más eficaz, introduciendo cierta flexibilidad en el proceso y otorgando a los administradores de infraestructuras un papel más importante a la hora de determinar las necesidades de transporte. Por ejemplo, los administradores de infraestructuras podrán reservar cierta capacidad para su posterior adjudicación. Esto beneficiará a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, que no siempre pueden programarse con suficiente antelación para ajustarse al calendario anual previsto. La propuesta introducirá incentivos para que tanto los administradores de infraestructuras como las empresas ferroviarias respeten los compromisos relacionados con la capacidad y eviten los cambios a corto plazo, que, de lo contrario, tendrían efectos negativos para otros usuarios de la red. La digitalización de los procesos relacionados con la capacidad reforzará la eficiencia de los servicios y mejorará su calidad. También facilitará a los administradores de infraestructuras las herramientas necesarias para hacer frente a imprevistos. La propuesta tiene por objeto garantizar que el proceso de digitalización sea coherente entre todos los Estados miembros y dé lugar a una mejor coordinación de los servicios ferroviarios en toda la UE.

• Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta modifica las normas relativas a la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico, la supervisión del rendimiento del transporte ferroviario, la coordinación de las partes interesadas y la adjudicación de capacidad al tráfico ferroviario como parte de una cadena de transporte intermodal. Por lo tanto, se centra en las actividades y

el mercado ferroviarios, regulados por la Directiva 2012/34/UE. La propuesta aborda un aspecto clave de las operaciones ferroviarias: la planificación y la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, actualmente regidas por dos textos jurídicos, la Directiva 2012/34/UE y el Reglamento (UE) n.º 913/2010. También prevé una mayor coordinación de los servicios ferroviarios en toda la UE y una supervisión reglamentaria apropiada. Está en consonancia con importantes principios establecidos en la Directiva 2012/34/UE, como la independencia de los administradores de infraestructuras ferroviarias, la separación de la gestión de la infraestructura respecto de la prestación de servicios de transporte ferroviario, la facilitación del acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria y a las instalaciones de servicio ferroviario, los cánones por utilización de la infraestructura ferroviaria y la supervisión del mercado ferroviario. La propuesta derogará el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y lo sustituirá, y trasladará las disposiciones pertinentes de gestión de capacidad de la Directiva 2012/34/UE al nuevo Reglamento.

Los aspectos relativos a la planificación de las infraestructuras de transporte que abarca el Reglamento (UE) n.º 913/2010 se han incorporado a la propuesta de la Comisión de revisión del Reglamento de la RTE-T, publicada en 2021.

La propuesta completa varios puntos de la política ferroviaria y de transporte de la UE. Entre ellos, figuran la política del mercado ferroviario establecida en la Directiva 2012/34/UE y las directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, la política de infraestructuras de transporte basada en el Reglamento de la RTE-T, la interoperabilidad ferroviaria prevista en la Directiva sobre la interoperabilidad y las especificaciones técnicas pertinentes de interoperabilidad ferroviaria, así como la política de transporte intermodal aplicada mediante la Directiva de transporte combinado y otros instrumentos.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo confirmó el objetivo de la UE de conseguir la neutralidad climática para 2050 y la necesidad de reducir las emisiones procedentes del transporte en un 90 % para ese mismo año. Pidió que se adoptasen medidas más enérgicas para incentivar el uso del transporte multimodal y que una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que en la actualidad se realiza por carretera pase al ferrocarril y las vías navegables interiores, y reconoció que eso requeriría «medidas para gestionar mejor y aumentar la capacidad del ferrocarril». Entre los hitos de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente figuraban un aumento del 50 % del tráfico de mercancías por ferrocarril para 2030 y un aumento del 100 % para 2050, así como duplicar el tráfico de pasajeros en trenes de alta velocidad para 2030 y triplicarlo para 2050. La Estrategia hacía referencia a la necesidad de reforzar la coordinación y la cooperación transfronterizas entre los administradores de infraestructuras ferroviarias, de gestionar mejor la red ferroviaria en general y de utilizar las nuevas tecnologías para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. En la Estrategia, la Comisión anunció que propondría normas revisadas sobre asignación de capacidad ferroviaria en consonancia con las iniciativas en curso en el sector ferroviario. En el Plan de acción para impulsar el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y transfronterizo, la Comisión expuso sus intenciones con mayor detalle, anunciando que trabajaría en una iniciativa para mejorar los procesos de asignación de capacidad y de gestión del tráfico a fin de impulsar la coordinación de la asignación de capacidad en todo el sistema ferroviario, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías.

La iniciativa también contribuye a alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 13 («Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos»), ya que una

mejor gestión de la capacidad estimulará el desarrollo de los servicios ferroviarios y permitirá adaptarlos mejor a las necesidades de los clientes. Esto, a su vez, aumentará la disponibilidad y el uso del ferrocarril como modo de transporte respetuoso con el medio ambiente.

La presente propuesta legislativa forma parte del paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías, que abarca varios modos de transporte. El paquete es un entregable de gran importancia de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2023. Su objetivo es hacer avanzar la descarbonización del transporte de mercancías, promover el transporte intermodal y completar el espacio ferroviario europeo único. Además de esta propuesta, incluye:

– la revisión de la Directiva de transporte combinado (Directiva 92/106/CEE del Consejo),

– la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones (Directiva 96/53/CE del Consejo),

– la propuesta «CountEmissions EU», sobre la armonización del cómputo de las emisiones en el transporte.

Las medidas que introduce la presente propuesta legislativa complementarán las mejoras de la capacidad de infraestructura ferroviaria previstas en la propuesta de revisión del Reglamento de la RTE-T. La revisión comprende la finalización de los enlaces pendientes en la red ferroviaria de la RTE-T, la implantación acelerada del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario y la incorporación de requisitos de infraestructura ferroviaria para el transporte intermodal. En paralelo, seguirán tomándose medidas para eliminar los obstáculos a la interoperabilidad como parte del pilar técnico del espacio ferroviario europeo único.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El transporte es una política de competencias compartidas. Es decir, tanto la UE como sus Estados miembros pueden legislar y adoptar actos jurídicamente vinculantes en materia de transporte. Los Estados miembros ejercen su propia competencia cuando la UE no lo hace o decide no hacerlo.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La UE ya ha adoptado normas sobre la gestión de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario: la Directiva 2012/34/UE, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, (en particular, el capítulo IV) y el Reglamento (UE) n.º 913/2010, sobre los corredores ferroviarios de mercancías (en particular, el capítulo IV). Esto refleja el objetivo estratégico de crear un espacio ferroviario europeo único en el que las empresas ferroviarias puedan prestar servicios de transporte, también a nivel transfronterizo, en una red cada vez más integrada e interoperable.

La acción de la UE es necesaria para eliminar los obstáculos en la legislación de la UE que impiden la aplicación de iniciativas sectoriales destinadas a modernizar la gestión de la capacidad. Los estímulos y los sistemas de incentivos podrían, en principio, rediseñarse a nivel nacional, pero carecerían del alcance necesario para abordar aspectos transfronterizos. No puede lograrse una coordinación internacional más eficaz si no existen unos derechos y obligaciones legales claros, y estos deben estar armonizados para toda la UE, al menos en cierta medida. Por último, si no se aborda a nivel de la UE, la falta de armonización e

interoperabilidad de las herramientas digitales podría dar lugar a divergencias e incompatibilidades entre los sistemas implantados en los distintos Estados miembros.

La acción de la UE permitirá establecer instrumentos eficaces y eficientes para coordinar la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura, abordar las posibles lagunas en el mandato de los organismos reguladores en relación con el tráfico ferroviario transfronterizo, e introducir normas armonizadas que incentiven la reducción de las cancelaciones y modificaciones de las solicitudes de capacidad.

- **Proporcionalidad**

La intervención aborda las deficiencias observadas en las normas de gestión de la capacidad de la UE, que se detectaron en la evaluación del Reglamento (UE) n.º 913/2010 («el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías»). Dichos problemas solo pueden subsanarse a nivel de la UE. Las opciones de actuación tratan la coordinación transfronteriza para la gestión de la capacidad y del tráfico, las obras de infraestructura y los sistemas de incentivos que afectan al tráfico transfronterizo, y que, por tanto, no pueden abordarse a nivel nacional o bilateral, así como su supervisión reglamentaria. El Reglamento propuesto reforzará la coordinación transfronteriza, tanto para los administradores de infraestructuras como para los organismos reguladores ferroviarios, pero deja la responsabilidad de la adjudicación de capacidad en manos de los administradores de infraestructuras nacionales. En la evaluación de impacto se descartaron medidas más radicales que habrían incluido la centralización de partes del proceso de gestión de la capacidad.

- **Elección del instrumento**

La propuesta legislativa tiene por objeto mejorar el actual marco de adjudicación de capacidad ferroviaria e introducir nuevas normas y procedimientos de gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario para los servicios nacionales e internacionales, incluida la gestión de crisis y del rendimiento. Para ello, derogará el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías y las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE sobre la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria[1]. Las normas y los procedimientos revisados que rigen la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario se plasmarán en forma de reglamento.

Al disponer un marco armonizado y directamente aplicable para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario, un reglamento permite alcanzar los objetivos de la iniciativa de forma más eficaz que una directiva. Un reglamento suprimirá las diferencias entre las normas y prácticas nacionales que, en la actualidad, impiden hacer un uso eficiente de la capacidad de infraestructura ferroviaria, en particular en las líneas transfronterizas. También garantizará la aplicación uniforme de las nuevas medidas previstas en la propuesta para el espacio ferroviario europeo único. Este punto es de especial importancia, ya que los servicios ferroviarios transfronterizos (en particular, el transporte de mercancías por ferrocarril) adolecen de escasa fiabilidad, puntualidad y previsibilidad.

[1] En particular, el capítulo IV, sección 3, de la Directiva 2012/34/UE.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* y controles de la adecuación de la legislación existente

En 2018, la Comisión redactó un informe sobre la aplicación del Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías[2], seguido, en 2021, de una evaluación[3].

Las conclusiones generales de la evaluación indicaron que se ha hecho un uso limitado de las estructuras de los corredores y que no es eficiente gestionar la capacidad de los corredores ferroviarios de mercancías por separado respecto del resto de la red. En resumen, la evaluación llegó a la conclusión de que, en términos generales, no se habían alcanzado los objetivos del Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías.

La evaluación permitió detectar cuatro deficiencias fundamentales en el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías y en su aplicación.

En primer lugar, el uso de ventanillas únicas y surcos ferroviarios preestablecidos fue inferior al previsto. El enfoque de ventanillas únicas no obtuvo los resultados esperados, ya que limitó el foco de atención de la coordinación a los corredores individuales en lugar de abarcar toda la red ferroviaria. Es decir, los explotadores de servicios de transporte de mercancías seguían teniendo que interactuar con los administradores de infraestructuras particulares si deseaban asegurar un surco ferroviario que incluyera partes fuera de las líneas de los corredores. Por consiguiente, en lugar de simplificar el proceso, las ventanillas únicas añadieron un eslabón administrativo más.

En segundo lugar, el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías no respondió a la necesidad de armonizar las herramientas y los procedimientos utilizados a nivel nacional para gestionar la capacidad de infraestructura ferroviaria. Esto habría contribuido a mejorar la gestión de la capacidad de infraestructura para el transporte transfronterizo de mercancías por ferrocarril. Dicho Reglamento no exigía el uso de herramientas digitales específicas, y la aplicación Path Coordination System, desarrollada por las partes interesadas del sector ferroviario y destinada a apoyar la coordinación entre los candidatos a obtener capacidad de infraestructura ferroviaria y las ventanillas únicas, no ofrecía una solución integral.

En tercer lugar, las partes interesadas no supervisaron exhaustivamente el rendimiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril para desarrollar y aplicar planes eficaces con los que mejorar el rendimiento. El Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías introdujo de forma explícita la supervisión del rendimiento como tarea de los consejos de administración de los corredores de mercancías, pero la evaluación puso de manifiesto que, al supervisar el rendimiento, no se tuvieron en cuenta varios aspectos importantes, como la puntualidad puerta a puerta.

---

[2] COM(2018) 189 final, de 16 de abril de 2018. Dicho informe vino precedido de un informe del Tribunal de Cuentas Europeo (Tribunal de Cuentas Europeo, «Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía», Informe Especial n.º 8, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2016).

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

Por último, se ha avanzado poco en la mejora de la gestión del tráfico y la coordinación con las terminales de transporte de mercancías. Para cargar y descargar el cargamento, los trenes de mercancías necesitan disponer de capacidad en las instalaciones designadas, denominadas «terminales». Un problema importante es la falta de coordinación y armonización entre la capacidad disponible en la red ferroviaria y la disponibilidad de capacidad en las terminales. Para solventar este problema, el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías estableció la creación de un grupo consultivo de explotadores de terminales en los consejos de administración de los corredores, y dictó el desarrollo y la aplicación de procedimientos para la coordinación de la capacidad entre las terminales y la red ferroviaria. Sin embargo, al parecer, los explotadores de terminales solo poseían una capacidad limitada de influir en las decisiones de los consejos de administración de los corredores. Por tanto, la coordinación con las terminales no es óptima, lo que, a su vez, da lugar a la falta de puntualidad y fiabilidad de los trenes de mercancías.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y realizó amplias consultas a lo largo del proceso de evaluación de impacto.

Las actividades de consulta tuvieron lugar en 2022. Estas incluían:

– una consulta sobre la convocatoria de datos[4];

– una consulta pública abierta[5];

– dos reuniones de grupos temáticos, organizadas por contratistas externos;

– encuestas y entrevistas, organizadas por contratistas externos;

– dos actos con partes interesadas: uno con los administradores de infraestructuras (organizado por la Comisión a través de la PAIFE[6]) y otro con las empresas ferroviarias (organizado por la Comisión a través de la Plataforma para el Diálogo de Empresas Ferroviarias[7]).

Entre las partes interesadas consultadas figuraban los administradores de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias (tanto de pasajeros como de mercancías), miembros de los consejos ejecutivos y de administración de los corredores ferroviarios de mercancías, explotadores de terminales, transitarios, representantes de los ministerios encargados del ferrocarril de los Estados miembros, organismos reguladores ferroviarios nacionales, organizaciones no gubernamentales, expertos del ámbito académico y ciudadanos.

Los resultados de las consultas se utilizaron para evaluar el nivel general de apoyo a la iniciativa y la pertinencia de los problemas detectados que la propuesta legislativa pretende subsanar, para analizar la pertinencia de las medidas estratégicas previstas y el nivel de apoyo a estas, y para facilitar más aportaciones de expertos con vistas a la evaluación de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de las medidas.

---

4 Aumentar la proporción del tráfico ferroviario en el transporte internacional de mercancías y pasajeros (europa.eu).

5 Aumentar la proporción del tráfico ferroviario en el transporte internacional de mercancías y pasajeros (europa.eu).

6 Plataforma de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias Europeas (PAIFE) para la cooperación entre los administradores de infraestructuras y los servicios de la Comisión.

7 Foro para las empresas ferroviarias en el que participan los servicios de la Comisión y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

Las respuestas a la convocatoria de datos y a la consulta pública abierta pusieron de manifiesto que la mayoría de los encuestados reconocían los problemas detectados y que las partes interesadas mostraban un amplio apoyo a la iniciativa en términos generales.

En general, las partes interesadas consultadas también acogieron con satisfacción las medidas propuestas en la iniciativa. Por ejemplo, muestran un apoyo abrumador a la adopción de procedimientos de adjudicación de capacidad más flexibles y fiables en consonancia con las necesidades del mercado (inspirados en el proyecto de remodelación de los horarios para la gestión inteligente de la capacidad, o proyecto TTR, como suele denominarse). También respaldan la introducción de medidas para fomentar el desarrollo y el uso de herramientas digitales para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico.

Sin embargo, las partes interesadas mostraron una mayor variedad de opiniones sobre las opciones de actuación examinadas en la evaluación de impacto; la mayoría de administradores de infraestructuras preferían la opción de actuación en la que se alcanzan los objetivos de la propuesta mediante la cooperación entre administradores de infraestructuras individuales, mientras que muchas empresas ferroviarias preferían la opción de actuación en la que la coordinación de la gestión de la capacidad y del tráfico corre a cargo de una entidad central.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Un contratista externo realizó un estudio para apoyar la evaluación de impacto de la propuesta. El estudio, iniciado en diciembre de 2021, finalizó en febrero de 2023. De él la Comisión obtuvo información de alto valor, en particular sobre la manera óptima de diseñar las opciones de actuación y evaluar los impactos previstos, y sobre cómo recabar la opinión de las partes interesadas directamente afectadas.

- **Evaluación de impacto**

Las medidas estratégicas de la presente propuesta se basan en los resultados de una evaluación de impacto. El informe de la evaluación de impacto[8] recibió el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario de la Comisión[9]. En su dictamen, el Comité formuló algunas recomendaciones sobre cómo presentar los argumentos en el informe de la evaluación de impacto. Estas recomendaciones han sido aceptadas, y el anexo 1 del informe de la evaluación de impacto ofrece un resumen de cómo se hizo.

En el contexto de la evaluación de impacto, se han considerado cuatro opciones de actuación.

La opción de actuación 1 consiste en un desarrollo evolutivo del marco jurídico actual, que mantiene el enfoque basado en los corredores para la coordinación transfronteriza de la gestión de la capacidad y del tráfico, tal como se dispone en el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías.

Por el contrario, las opciones de actuación 2, 3 y 4 adoptan un «enfoque de red», en el que el alcance de las medidas de gestión de la capacidad y del tráfico va más allá de las líneas de los corredores[10] e introducen una armonización y una modernización más exhaustivas de las

8 SWD(2023) 443.

9 SEC(2023) 443.

10 Sin embargo, se seguirá prestando especial atención a las líneas más estratégicas para evitar una regulación excesiva en las líneas de importancia regional o con baja densidad de tráfico.

normas y los procedimientos de gestión de la capacidad y del tráfico. La principal diferencia entre estas opciones de actuación radica en el rigor y la ambición de los requisitos y en el nivel de centralización del proceso de toma de decisiones.

La opción de actuación 2 se basa en la cooperación voluntaria entre los administradores de infraestructuras, y no prevé estructuras de coordinación centralizadas a nivel de la UE o, si las hay, son muy limitadas.

La opción de actuación 3 amplía la opción de actuación 2, de la cual toma la mayoría de las medidas, pues delega responsabilidades adicionales en materia de armonización en los organismos de coordinación a nivel de la UE recurriendo, en la medida de lo posible, a las entidades existentes.

La opción de actuación 4 amplía la jurisdicción del organismo de coordinación introducido en la opción de actuación 3 añadiendo tareas operativas y de toma de decisiones, como la competencia para adoptar decisiones finales en caso de desacuerdo o divergencias entre los administradores de infraestructuras, y la creación de una función europea de gestión del tráfico para la administración de incidentes graves (la «célula de gestión de crisis»).

La evaluación reconoce la opción de actuación 3 como la preferida, ya que logra el mejor equilibrio entre los objetivos que deben alcanzarse, el grado de proporcionalidad de la intervención, sus costes y beneficios, y la credibilidad de la evaluación de impacto.

Al introducir un marco armonizado y directamente aplicable para la gestión de la infraestructura ferroviaria y del tráfico, la propuesta legislativa contribuirá a alcanzar el objetivo general de dar cabida a mayores volúmenes de tráfico en la red ferroviaria, en beneficio de los clientes del transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías. Se espera que la capacidad adicional derivada de la propuesta aumente el tráfico ferroviario (expresado en tren-km) en un 4 %, es decir, casi 250 millones de tren-km de capacidad adicional. En términos monetarios, se estima que esta capacidad adicional generará un valor económico de 2 500 millones EUR para las empresas ferroviarias. Para los consumidores finales, la capacidad adicional resultante de esta propuesta legislativa conlleva que los pasajeros se beneficiarán de más conexiones y de más frecuencias de servicio en las conexiones actuales. Del mismo modo, en el segmento del transporte de mercancías, los cargadores se beneficiarán de un abanico de opciones más amplio. La propuesta también logrará que el proceso de adjudicación de capacidad sea más eficiente al introducir medidas para mejorar la estabilidad de los surcos ferroviarios adjudicados, lo que traerá consigo un ahorro de costes de aproximadamente 420 millones EUR para las empresas ferroviarias y de un importe similar para los administradores de infraestructuras. La propuesta también potenciará la coordinación transfronteriza de las restricciones temporales de capacidad, haciendo que el transporte ferroviario sea más fiable. Asimismo, se espera que las diversas medidas de la propuesta den lugar a una mayor puntualidad y, en consecuencia, a un beneficio económico para las empresas ferroviarias estimado en 658 millones EUR. Gracias a la mayor fiabilidad y puntualidad, los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril serán más atractivos para los transitarios, lo que aumentará la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril frente al transporte por carretera. Del mismo modo, los pasajeros se beneficiarán de una reducción de las cancelaciones y de la mejora de la puntualidad. Estos beneficios, junto con el aumento de las conexiones disponibles previsto, contribuirán a mejorar la competitividad del transporte ferroviario frente al transporte aéreo en el segmento de pasajeros, en particular en los itinerarios transfronterizos, donde la introducción de un marco armonizado para la gestión de la capacidad y del tráfico aportará un gran valor añadido. Por

último, también se espera que la propuesta traiga consigo ahorros de costes administrativos para las autoridades públicas nacionales, gracias a la aplicación de un marco jurídico armonizado para la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico y a la eliminación progresiva de los corredores ferroviarios de mercancías. Tales ahorros se estiman en 2,6 millones EUR, expresados en valores actuales, durante el período 2025-2050.

Más aún, se prevé que la propuesta legislativa tenga un efecto positivo en el empleo del sector ferroviario (estimado en unos 42 000 puestos de trabajo adicionales al año de media con respecto a la hipótesis de referencia), debido al aumento de la capacidad de infraestructura disponible y al consiguiente incremento del tráfico ferroviario que se espera que creen las medidas.

Finalmente, se espera que la propuesta legislativa tenga un impacto climático y medioambiental modesto, pero positivo (según las estimaciones, la opción preferida dará lugar a una reducción de las emisiones de CO_2 de aproximadamente 26 millones de toneladas durante el período 2025-2050 en comparación con la hipótesis de referencia).

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La presente propuesta legislativa presta mucha importancia a la adecuación de la normativa, ya que tiene por objeto racionalizar y actualizar las normas para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria con el fin de satisfacer mejor las necesidades de los distintos segmentos del mercado ferroviario, en particular el transporte transfronterizo de mercancías. La propuesta sustituirá el marco jurídico vigente para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico establecido en el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías y en partes de la Directiva 2012/34/UE por un marco único y directamente aplicable para toda la red de la UE.

Se espera que la opción de actuación preferida ahorre costes administrativos a las autoridades públicas, gracias a la aplicación de un marco jurídico armonizado para la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico y a la supresión de los corredores ferroviarios de mercancías; tales ahorros se estiman en 2,6 millones EUR con respecto a la hipótesis de referencia, expresados en valores actuales durante el período 2025-2050. La iniciativa simplificará la situación para los candidatos a obtener capacidad que participen en servicios ferroviarios transfronterizos al hacer que la adjudicación de capacidad sea más eficiente. También reducirá los costes administrativos para los administradores de infraestructuras en un importe estimado de 8,2 millones EUR con respecto a la hipótesis de referencia y expresados en valores actuales durante el período 2025-2050.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene incidencia en la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La opción preferida tendrá repercusiones presupuestarias para la Comisión.

La propuesta de Reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único va acompañada de tres actividades complementarias de coordinación que la Comisión cofinanciará.

En primer lugar, se facilitará cofinanciación de la UE para respaldar al coordinador de la red en su labor de coordinación de los administradores de infraestructuras. La propuesta

legislativa también exige que los administradores de infraestructuras individuales aporten cofinanciación para las actividades del coordinador de la red.

En segundo lugar, la Comisión facilitará cofinanciación para ayudar a crear una secretaría para la cooperación de los organismos reguladores nacionales, que también están obligados a cofinanciar dicha secretaría.

En tercer lugar, la propuesta legislativa prevé la creación de un grupo independiente de expertos ferroviarios para asesorar a la Comisión Europea, el «Organismo de Evaluación del Rendimiento», cuya tarea consistirá en evaluar el rendimiento de la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte. La Comisión proporcionará financiación para cubrir la totalidad de los costes que la participación en el Organismo de Evaluación del Rendimiento supone para sus miembros.

Cada año se asignará un presupuesto de 5,5 millones EUR para estas tres actividades de coordinación.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Los servicios de la Comisión supervisarán la aplicación y eficacia de la presente propuesta a través de distintas acciones e indicadores con que medir los avances realizados en la consecución de los objetivos operativos. Tales indicadores y objetivos operativos se desarrollarán sobre la base del asesoramiento del Organismo de Evaluación del Rendimiento. Los datos los facilitará la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, en particular el órgano operativo que respalda su labor (el coordinador de la red), que también ayudará a definir los objetivos operativos.

La Comisión también espera recibir datos y análisis sobre la evolución del mercado ferroviario y la aplicación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

Estos indicadores de rendimiento se elaborarán para supervisar los efectos de las medidas previstas en la propuesta. Sin embargo, se espera que también reflejen determinadas sinergias con otras propuestas y políticas de transporte de la UE, como la propuesta de revisión del Reglamento de la RTE-T.

La propuesta sentará la base jurídica para la elaboración de normas, procedimientos y plantillas más detallados que se establecerán en actos no legislativos. Por lo tanto, el período de aplicación debe incluir también la entrada en vigor de los actos no legislativos derivados de la propuesta. La Comisión organizará una evaluación cinco años después del fin del período de aplicación para examinar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

- **Documentos explicativos (para las directivas)**

No procede.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El capítulo I contiene las disposiciones generales. Describe el objeto de la propuesta de Reglamento, que establece unas normas que permiten gestionar la capacidad de infraestructura ferroviaria y el tráfico ferroviario de modo que se optimice el uso de la red, mejorando así la calidad de los servicios y dando cabida a mayores volúmenes de tráfico. Fija el ámbito de aplicación de la propuesta de Reglamento. Establece asimismo las

responsabilidades generales de los administradores de infraestructuras ferroviarias y los principios que estos deben respetar en el ejercicio de sus funciones, y establece definiciones importantes para la propuesta de Reglamento.

El capítulo II establece las normas generales para la gestión de la capacidad. La sección 1, relativa a los principios generales, delinea las tres fases del proceso de planificación y adjudicación de la capacidad: la planificación estratégica de la capacidad (abordada con más detalle en el capítulo II, sección 2), la programación y adjudicación de la capacidad (sección 3), y la adaptación y reprogramación de la capacidad (sección 4). El capítulo prevé la obligación de los administradores de infraestructuras de desarrollar conjuntamente el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. Las disposiciones específicas abordan la gestión de la capacidad de infraestructura cuando esta escasea y de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura y de infraestructuras degradadas.

El capítulo III presenta obligaciones relativas a la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis, y exige a los administradores de infraestructuras que desarrollen de forma conjunta un marco europeo para la coordinación transfronteriza en estos ámbitos. Por medio de disposiciones específicas, se garantiza que, en caso de crisis, los Estados miembros puedan aplicar medidas de emergencia para la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico.

El capítulo IV introduce un marco de evaluación del rendimiento. Para mejorar el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria en la UE, se encomienda a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras la tarea de supervisar los diferentes aspectos del rendimiento y de redactar informes públicos anuales al respecto. El Organismo de Evaluación del Rendimiento, de reciente creación, prestará asesoramiento y hará recomendaciones en relación con el rendimiento.

El capítulo V contiene disposiciones sobre la estructura organizativa de la coordinación entre los administradores de infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras, creada en virtud de la Directiva 2012/34/UE, contará con el refuerzo y apoyo de un coordinador de la red y de centros de referencia designados para los administradores de infraestructuras. En ese capítulo se incluyen también normas sobre la digitalización de la gestión de la capacidad.

El capítulo VI contiene disposiciones sobre la supervisión reglamentaria de la gestión de la capacidad y del tráfico, por las que se amplían las tareas y responsabilidades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios con respecto a asuntos transfronterizos y de la UE. Para ello, dicha Red contará con un Consejo de Organismos Reguladores como órgano decisorio y una Secretaría que dará apoyo a este consejo.

El capítulo VII alberga disposiciones finales relativas a los actos delegados y a la futura evaluación del Reglamento. Contiene modificaciones de la Directiva 2012/34/UE y deroga el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías, así como artículos específicos de dicha Directiva que quedan sustituidos por el nuevo Reglamento. Se prevén medidas de transición para garantizar una migración sin trabas al nuevo marco jurídico.

2023/0271 (COD)

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

(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.

---

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.

(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 servicios más adaptados a las necesidades de los viajeros y cargadores de mercancías.

(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. 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.

(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 deben seguir aplicándose, y los Estados miembros deben conservar el derecho a solicitarlas en el futuro, también en relación con el presente Reglamento.

(7) Las normas y procedimientos sobre la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria deben reflejar mejor las necesidades de todos los segmentos del mercado ferroviario. 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,

---

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.

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).

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.

(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 —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 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.

(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. 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.

(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 rechazarse algunas solicitudes de capacidad, y el plan de suministro de capacidad debe actualizarse periódicamente para reflejar la demanda real.

(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.

(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.

(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. 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.

(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.

(18) La fiabilidad de los servicios ferroviarios es uno de los aspectos más valorados por los clientes del ferrocarril. 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 y otras partes interesadas pertinentes. Tales incentivos deben ser tanto económicos como no económicos.

(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, 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 poder contar con expertos independientes que conformen un Organismo de Evaluación del Rendimiento. Este Organismo prestará asesoramiento independiente a la Comisión en todos los ámbitos que influyen en el rendimiento de los servicios ferroviarios y la gestión de la infraestructura.

(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, 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 para encontrar medidas que permitan subsanar las deficiencias de rendimiento y hacer un seguimiento de sus efectos. Los administradores de infraestructuras, trabajando juntos 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.

(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.

(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.

(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[8]. 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[9].

(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

[8] DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

[9] 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).

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[10] 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.

(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 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.

(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.

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

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.

2. El presente Reglamento es aplicable a 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.

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* y 10, de dicha Directiva durante el período de validez de las exclusiones pertinentes.

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;

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 en más de una red;

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;

g) contribuirán a la aplicación y el desarrollo del espacio ferroviario europeo único.

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 o anormal, ajeno al control del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria, 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; que se hayan producido realmente y que sean verificables objetivamente; y que impidan 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;

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[11];

3) «parte interesada operacional»: candidato, empresa ferroviaria, 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;

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

[11] 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).

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;

(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.

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 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 de la entrada en vigor del presente Reglamento].

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 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.

Artículo 7

Candidatos

1. Los candidatos presentarán solicitudes de capacidad de infraestructura. Para poder utilizar dicha capacidad, los candidatos 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.

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 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, letra b), 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.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre los criterios que deben seguirse para la aplicación del apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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 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.

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:

   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 para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario;

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.

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará los procedimientos a que se refiere el apartado 4 y los incluirá en el Marco de la UE para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. Los procedimientos constarán de los siguientes pasos:

a) diseñar situaciones alternativas para dividir la capacidad disponible entre distintos tipos de servicios de transporte ferroviario, incluyendo, en la medida de lo posible, la provisión de capacidad alternativa en otros itinerarios o de horarios alternativos con características similares;

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 las metodologías a que se refiere el apartado 5, letra b). 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.

7. Teniendo en cuenta la experiencia adquirida al preparar y aplicar el Marco a que se refiere el apartado 6, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan los procedimientos, criterios y metodologías específicos que deban aplicarse para gestionar la capacidad cuando esta escasee. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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.

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 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.

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.

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.

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 y, por lo que respecta a los servicios ferroviarios transfronterizos, de conformidad con el artículo 54 del presente Reglamento.

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 y comerciales de los candidatos.

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.

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 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.

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. Dichas orientaciones podrán incluir, en particular:

   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 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 [nuevo Reglamento de la RTE-T];

   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 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.

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

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 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.

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) los comentarios recogidos de la consulta a los candidatos actuales y potenciales de conformidad con el artículo 13;

   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.

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]. Los administradores de infraestructuras podrán incorporar otras líneas y nodos de la red que gestionen.

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;

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. 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.

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, de conformidad con los artículos 53 y 54.

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, 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.

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.

Artículo 15

Análisis de la evolución prevista del mercado del transporte

1. Los administradores de infraestructuras y la Red Europea de Administradores de Infraestructuras supervisarán y analizarán periódicamente los mercados del transporte 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.

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.

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a los candidatos, 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.

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

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 actualizará periódicamente la estrategia de capacidad de acuerdo con el calendario y el contenido previstos en la sección 2 del anexo I.

5. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos en relación con la estrategia de capacidad con arreglo al artículo 13 y coordinarán tales estrategias de capacidad con otros administradores de infraestructuras con arreglo al artículo 14.

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. 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 en función del contenido y el calendario establecidos en las secciones 1 y 2 del anexo I.

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 necesario, se revisará la estrategia de capacidad a la luz de las novedades acaecidas desde la adopción o última actualización de dicha estrategia.

4. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos en relación con el modelo de capacidad con arreglo al artículo 13 y coordinarán las estrategias de capacidad con otros administradores con arreglo al artículo 14.

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;

   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 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.

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].

   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 plan de suministro de capacidad y podrá decidir 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.

10. 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:

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.

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];

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 actos de ejecución en los que se establezcan los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para aplicar el apartado 2, en particular en situaciones que puedan afectar al tráfico transfronterizo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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.

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará un marco común para los criterios y procedimientos a que se refiere el apartado 1 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.

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. Sobre la base de su experiencia en la aplicación del presente artículo, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras 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.

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.

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.

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 a la hora de aplicar el presente artículo.

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.

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, los cambios de horario, las modificaciones de velocidad, la armonización de los procedimientos de explotación y las mejoras de la infraestructura.

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 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.

   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. 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.

   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 los probables cambios en los cánones de acceso.

   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].

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 infraestructura con arreglo al apartado 1, el administrador de infraestructuras actuará conforme a lo dispuesto en el artículo 8.

   El administrador de infraestructuras también tendrá en cuenta la necesidad de capacidad para los servicios ferroviarios multirred.

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 respuestas a dichas solicitudes en un único lugar y mediante una única operación. 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.

   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.

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 establecerá una interfaz única o un sistema común de conformidad con el artículo 62, a fin de gestionar la adjudicación de capacidad en un único lugar y mediante una única operación.

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 definirá intervalos para la cuota límite y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6.

   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 organismo regulador responsable de dicho administrador de infraestructuras informará a los otros organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

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 para la comunicación con el candidato en relación con la solicitud de derechos de capacidad multirred, que se notificará al candidato de inmediato tras recibirse la solicitud;

   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. 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.

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[12], cooperarán con los administradores de infraestructuras para ayudarles a ofrecer surcos ferroviarios que incluyan la capacidad de las instalaciones ferroviarias. Otros explotadores de instalaciones de servicio podrán celebrar un acuerdo con los administradores de infraestructuras para la provisión conjunta de capacidad.

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, los derechos de capacidad en

[12] 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).

la infraestructura ferroviaria y en las instalaciones de servicio a que se refiere el apartado 1.

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

5. Los explotadores de instalaciones de servicio 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.

6. A efectos del presente artículo y con arreglo al artículo 62, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras facilitará directrices 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. 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.

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

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 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.

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.

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 indicarán en esos documentos de planificación la capacidad que tienen previsto reservar para su adjudicación mediante acuerdos marco.

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 fijarán los porcentajes máximos de capacidad total que pueden adjudicarse mediante acuerdos marco y los especificarán en la declaración sobre la red.

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 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.

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 un acto de ejecución en el que se establezcan los detalles sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación uniforme 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.

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, los administradores de infraestructuras intentarán, en primer lugar, resolverlo mediante el mecanismo consensual de consulta a que se refiere el artículo 36.

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.

   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.

   Cuando rechace solicitudes que no sean no coherentes con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras 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.

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 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.

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 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.

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 6 del anexo I.

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, punto 2, del anexo I.

4. De conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el artículo 20, los administradores de infraestructuras podrán negarse a adjudicar capacidad 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. El candidato tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador.

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.

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. 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.

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 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.

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.

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.

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 de infraestructuras facilitará 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.

8. 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.

   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.

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, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras 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.

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 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.

7. La Comisión podrá adoptar actos 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. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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. 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».

   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 consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36 y del proceso 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.

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 adoptar un acto 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, apartado 3.

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.

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. 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.

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 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.

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 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.

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.

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.

   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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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. De conformidad con el artículo 7 *septies*, letra d), de la Directiva 2012/34/UE, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras supervisará y comparará los resultados de los servicios de infraestructura ferroviaria, teniendo en cuenta los objetivos generales previstos en el artículo 2 del presente Reglamento. Los administradores de infraestructuras ferroviarias supervisarán también el rendimiento de los servicios de transporte ferroviario.

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. 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.

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 de la entrada en vigor del presente Reglamento], 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 nuevo Reglamento de la RTE-T].

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 actos de ejecución que establezcan disposiciones de aplicación sobre los elementos previstos en el apartado 2, letras b) a d), 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 la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el apartado 3, así como cualquier recomendación del Organismo de Evaluación del Rendimiento.

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[13], la Red Europea de Administradores de Infraestructuras redactará y publicará un 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 de la entrada en vigor del presente Reglamento], y a partir de entonces cada año.

2. El Organismo de Evaluación del Rendimiento redactará una sección independiente del informe donde figuren su evaluación del rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y de los servicios de transporte ferroviario, recomendaciones sobre cuestiones relativas al rendimiento que deban abordarse con carácter prioritario y sugerencias de medidas para mejorar el rendimiento.

[13] 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).

3. El informe 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] e incluirá la información exigida en su [artículo 53, apartado 3, letra g)]. 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.

4. E informe 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.

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 Organismo de Evaluación del Rendimiento.

2. A petición de la Comisión o de los coordinadores europeos, el Organismo de Evaluación del Rendimiento los asesorará en materia de rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario.

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

   a) formular 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;

   b) formular recomendaciones a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, 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;

   c) revisar los resultados del proyecto de informe europeo sobre el rendimiento y preparar la sección independiente a que se refiere el artículo 51, apartado 2;

   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 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.

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 las líneas y nodos 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].

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.

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 preparará, adoptará y aplicará directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas a las partes interesadas 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 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.

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, 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.

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 para ello.

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] serán miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Nombrarán a un representante y a un suplente.

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 sin derecho a voto de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Apoyará el trabajo de esta y facilitará la coordinación.

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 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.

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 y, cuando proceda, los representantes de los Estados miembros, 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].

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 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], designarán a una entidad imparcial y competente para desempeñar las funciones contempladas en el artículo 59. Dicha entidad será nombrada coordinador de la red.

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. Para ello, presentará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras 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.

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.

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. 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.

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;

   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.

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 Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y mediante el proceso previsto en el artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/797.

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.

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 según lo dispuesto en los capítulos II a V y revisará el cumplimiento del presente Reglamento por iniciativa propia, a fin de evitar las discriminaciones entre los candidatos.

2. Toda empresa ferroviaria, candidato, 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).

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.

   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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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;

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.

Artículo 69

Organización del trabajo del Consejo

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

2. La Comisión presidirá las reuniones del Consejo. No tendrá derecho de voto.

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 a la participación de expertos de los organismos reguladores ferroviarios, de la Comisión, de las partes interesadas operacionales y, si procede, de otros organismos públicos o privados.

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 título individual, a expertos de reconocida competencia en el ámbito de que se trate a participar en las reuniones de los grupos.

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. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 38, apartado 3, el artículo 39, apartado 9, el artículo 46, apartado 6, el artículo 48, apartado 3, y el artículo 53, apartado 5, se otorgan a la Comisión por 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.

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) se suprimen los puntos 20, 22, 23, 27 y 28;

   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 75

Disposiciones transitorias

1. Los acuerdos marco celebrados en virtud del artículo 42 de la Directiva 2012/34/UE seguirán aplicándose hasta su fecha de vencimiento.

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, 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];

   b) el artículo 9, apartados 1 y 2, surtirá efecto a partir del [1 de enero de 2028];

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

   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].

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente / La Presidenta*

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

1.2. Política(s) afectada(s)

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

1.4.4. Indicadores de rendimiento

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

*1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «*valor añadido de la intervención de la Unión*» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del/de los modo(s) de gestión, del/de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al/a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

*2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «*gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados*»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

3.2.5. Contribución de terceros

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único.

1.2. Política(s) afectada(s)

Transporte, espacio ferroviario europeo único.

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☒ **una acción nueva**

☐ **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto/una acción preparatoria**[24]

☐ **la prolongación de una acción existente**

☐ **una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de esta iniciativa es mejorar la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico a fin de optimizar el uso de la red ferroviaria y la calidad de la capacidad y operaciones, mejorando así el rendimiento de los servicios de transporte ferroviario y dando cabida a mayores volúmenes de tráfico.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos concretos de la presente iniciativa son los siguientes:

— posibilitar procedimientos de gestión de la capacidad más eficaces en el marco jurídico;

— reforzar los incentivos para mejorar el rendimiento de la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario;

— introducir mecanismos más eficaces de coordinación entre las partes interesadas, en particular, más allá de las fronteras;

— apoyar la implantación de herramientas digitales que permitan mejorar la gestión de la capacidad y del tráfico.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/los grupos destinatarios.

[24] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Al introducir un marco armonizado y directamente aplicable para la gestión de la infraestructura y el tráfico ferroviarios, la propuesta contribuirá al objetivo general de dar cabida a mayores volúmenes de tráfico en la red ferroviaria, en beneficio de los clientes ferroviarios, tanto en el segmento de pasajeros como el de mercancías. Se espera que la capacidad adicional derivada de la propuesta aumente el tráfico ferroviario (expresado en trenes-km) en un 4 %: casi 250 millones trenes-km de capacidad adicional. En términos monetarios, se estima que esta capacidad adicional generará un valor económico de 2 500 millones EUR para las empresas ferroviarias y sus clientes, expresado como valor actual neto a precios de 2021 durante el período 2025-2050.

La propuesta hará que el proceso de adjudicación de capacidad sea más eficiente adoptando medidas que mejorarán la estabilidad de los surcos ferroviarios adjudicados, lo que traerá un ahorro de costes de aproximadamente 420 millones EUR para las empresas ferroviarias y de un valor similar para los administradores de infraestructuras, expresado como valor actual neto a precios de 2021 durante el período 2025-2050.

Además, la propuesta mejorará la coordinación transfronteriza de las restricciones temporales de capacidad, lo que fortalecerá la fiabilidad del transporte ferroviario. Asimismo, se espera que las diversas medidas de la propuesta den lugar a una mayor puntualidad y, en consecuencia, a un beneficio económico estimado para las empresas ferroviarias de 658 millones EUR.

También se espera que la propuesta traiga consigo ahorros de costes administrativos para las autoridades públicas nacionales, gracias a la aplicación de un marco jurídico armonizado para la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico y a la supresión de los corredores ferroviarios de mercancías. Estos ahorros se estiman en 2,6 millones EUR, expresados en valor actual a precios de 2021 durante el período 2025-2050.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

Los servicios de la Comisión supervisarán la ejecución y la eficacia de la presente iniciativa a través de una serie de acciones y un conjunto de indicadores clave que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos operativos. Estos indicadores se desarrollarán sobre la base del asesoramiento de un Organismo de Evaluación del Rendimiento, que incluirá especialistas independientes con experiencia en el sector ferroviario procedentes de distintos grupos de partes interesadas. Los datos los facilitarán la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y, en particular, la entidad operativa de apoyo: el coordinador de la red. Se espera que la calidad de los datos aumente al aplicar definiciones y métodos uniformes para la recogida y presentación de los datos, que el coordinador de la red ferroviaria debe desarrollar en cooperación con la Comisión. Más aún, se espera que la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios proporcione datos y análisis sobre la evolución y aplicación de la competencia. Se esperan mejoras en la calidad de la información gracias a la colaboración de los organismos reguladores.

Entre los indicadores de rendimiento, normalmente pueden contarse indicadores cuantitativos como los volúmenes de capacidad solicitada y adjudicada, el número de cambios (incluidas las cancelaciones) en los surcos ferroviarios adjudicados, el número de sucesos en los que la capacidad de infraestructura ferroviaria está no

disponible temporalmente, los tiempos de permanencias y las estadísticas de puntualidad, así como indicadores financieros (costes administrativos, de ajuste y de ejecución derivados de la aplicación de las medidas de la iniciativa).

La iniciativa constituirá un marco jurídico para la confección de normas, procedimientos y plantillas más detallados que se establecerán en actos no legislativos. Por lo tanto, el período de aplicación debe reflejar la entrada en vigor de tales actos. Cinco años después del final de la fecha de aplicación de toda la normativa pertinente (incluida la adopción y entrada en vigor de cualesquiera actos de ejecución y delegados), los servicios de la Comisión deben llevar a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

Actualmente, está previsto que el Reglamento propuesto entre en vigor en 2025.

La financiación de las tres actividades de coordinación que conlleva la iniciativa (véase el recuadro 1.5.5) ya se ha obtenido para el período 2025-2027 en forma de subvenciones de asistencia técnica del MCE, y el objetivo es seguir financiando las actividades con ayuda de ese Mecanismo a partir de 2028.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

Es necesario actuar a nivel de la UE para implantar nuevos procesos, herramientas e incentivos para la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico. La acción a nivel de la UE es también necesaria para superar las deficiencias actuales de la coordinación transfronteriza en materia de gestión de la capacidad y del tráfico.

Además, es necesario actuar a nivel de la UE para abordar los asuntos transfronterizos relativos al uso de sistemas de incentivos.

Por último, la acción a nivel de la UE es necesaria para subsanar la falta de armonización e interoperabilidad de las herramientas digitales, lo cual sigue siendo una deficiencia sustancial en la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y es poco probable que se resuelva mediante iniciativas sectoriales o nacionales, habida cuenta de las insuficientes opciones de ejecución.

Esta iniciativa también es necesaria para abordar los obstáculos presentes en la actual legislación de la UE que dificultan la plena aplicación de iniciativas sectoriales en materia de adjudicación de capacidad, como el proyecto de remodelación de los horarios para la gestión inteligente de la capacidad desarrollado por el sector ferroviario de la UE.

Al adoptar un marco jurídico a nivel de la UE, se suprimirán las diferencias en las normas y prácticas nacionales que impiden potenciar al máximo el uso de la capacidad de la red ferroviaria, reducen la eficacia de la gestión del tráfico ferroviario y, en última instancia, dan lugar a deficiencias en el rendimiento del

ferrocarril transfronterizo. Además, la acción a nivel de la UE permitiría poner en práctica instrumentos eficaces y eficientes para coordinar la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura, abordar las posibles lagunas en el mandato de los organismos reguladores en relación con el tráfico ferroviario transfronterizo e introducir normas armonizadas que incentiven una disminución de las cancelaciones y modificaciones de las solicitudes de capacidad.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

En 2018, la Comisión redactó un informe sobre la aplicación del Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías, seguido, en 2021, de una evaluación.

Las conclusiones de la evaluación son que se ha hecho un uso limitado de las estructuras de los corredores y que, en general, no se han alcanzado los objetivos del Reglamento. La información publicada en la evaluación pone de relieve que la puntualidad de los trenes de mercancías es relativamente baja a la salida, disminuye aún más durante la circulación del tren y en destino es aún peor. Esto perjudica el atractivo de los servicios ferroviarios frente a otros modos de transporte de mercancías.

Por otra parte, la mejora sustancial de la puntualidad del transporte de mercancías por ferrocarril durante la pandemia de COVID-19 —cuando hubo más capacidad disponible para el transporte de mercancías a raíz del colapso del transporte de pasajeros— confirmó que queda un gran potencial por explotar para el transporte transfronterizo de mercancías por ferrocarril.

Como hecho positivo, la evaluación constató que el Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías contribuyó al objetivo de potenciar la cooperación y, en menor medida, al de aumentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías en el sistema de transporte multimodal. Los corredores ferroviarios de mercancías también allanaron el camino para iniciativas destinadas a eliminar los cuellos de botella técnicos y operativos, modernizar los horarios y predecir las horas de llegada de los trenes.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La iniciativa sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria tiene por objeto aprovechar la financiación del programa del Mecanismo «Conectar Europa» (segunda rúbrica del marco financiero plurianual) para cofinanciar tres actividades complementarias de coordinación, tal y como se describen en el punto 1.5.5. La financiación de estas actividades contribuirá a los gastos operativos relacionados con los procesos de capacitación de personal experto, el apoyo a la coordinación transfronteriza y el seguimiento del rendimiento.

En el caso de la primera actividad establecida (véase el punto 1.5.5), la cofinanciación de la UE consistirá esencialmente en la continuidad de los sistemas de asistencia técnica que actualmente apoyan a los corredores ferroviarios de mercancías y a RailNetEurope (RNE), pero en el marco de la gobernanza revisada prevista en la propuesta.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

La iniciativa sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria tiene por objeto facilitar cofinanciación de la UE para las siguientes actividades complementarias de coordinación:

1) Apoyo a la coordinación de los administradores de infraestructuras:

Esto consistiría en la continuidad de los sistemas de asistencia técnica que actualmente apoyan a los corredores ferroviarios de mercancías y a RNE, pero en el marco de la gobernanza revisada prevista en la propuesta, en virtud de la cual se nombrará a un «coordinador de la red» a nivel de la UE como parte de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, en sustitución de los once organismos de corredores actuales. La obligación de financiar el funcionamiento de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, incluido el coordinador de la red, recaerá en los administradores de infraestructuras nacionales. Los administradores de infraestructuras recibirán cofinanciación de la UE.

2) Apoyo a la coordinación de los organismos reguladores ferroviarios:

La propuesta exigirá que los organismos reguladores ferroviarios nacionales establezcan una secretaría que apoye la cooperación a nivel de la UE, sobre la base de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios existente, que no es una agencia descentralizada ni un organismo creado de conformidad con los Tratados de la Unión a efectos del artículo 70 del Reglamento Financiero. Esta secretaría recibirá financiación de los organismos reguladores nacionales, así como cofinanciación de la UE.

3) Organismo de Evaluación del Rendimiento:

La propuesta también incluye la fundación de un grupo independiente de expertos ferroviarios denominado «Organismo de Evaluación del Rendimiento», que no es una agencia descentralizada ni un organismo creado de conformidad con los Tratados de la Unión a efectos del artículo 70 del Reglamento Financiero. El organismo examinará el rendimiento de la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte y asesorará al sector ferroviario y a la Comisión Europea sobre posibles mejoras del rendimiento. Los fondos de la UE deben cubrir los gastos en que incurran los miembros del grupo por su participación en el organismo (a tiempo parcial), gastos de viaje, etc.

Para cada una de estas actividades, la cofinanciación de la UE adoptará la forma de asistencia técnica del MCE para el período 2025-2027. Las subvenciones del MCE se concederán al beneficiario sin convocatoria de propuestas (adjudicación directa), pues no existen organismos alternativos que compitan con los beneficiarios previamente identificados a los que se refieren los puntos anteriores.

La realización de estas actividades no requiere recursos humanos adicionales de la Comisión Europea.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

☐ **Duración limitada**

– ☐ en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA

– ☐ incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

☒ **Duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)[25]

☒ **Gestión directa** por la Comisión

– ☒ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– ☒ por las agencias ejecutivas

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

– ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

– ☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– ☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

– ☐ organismos de Derecho público;

– ☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

– *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

/

[25] Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especifícar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

Las tareas ejecutadas directamente por la DG MOVE seguirán el ciclo anual de planificación y seguimiento, tal como se lleva a cabo en la Comisión y en las agencias ejecutivas, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE.

Más concretamente, por lo que se refiere al coordinador de la red (actividad 2 en el recuadro 1.5.5), la propuesta de Reglamento exige que el programa de trabajo y el presupuesto de dicho coordinador reciban la aprobación del Consejo de Administradores de Infraestructuras.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del / de los modo(s) de gestión, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

La unidad del espacio ferroviario europeo único de la DG MOVE supervisará la aplicación del Reglamento propuesto.

Los gastos se ejecutarán en régimen de gestión directa, en plena aplicación de las disposiciones del 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 las del Reglamento Financiero.

La financiación se facilitará mediante acuerdos de subvención concedidos a beneficiarios predeterminados (adjudicación directa), como se explica en el recuadro 1.5.5.

Los fondos del MCE cubrirán solo una parte de los costes de las actividades 1 y 2 que se describen en el recuadro 1.5.5 (cofinanciación), ya que la propuesta de Reglamento exige a las partes interesadas que aporten una parte significativa de la financiación necesaria para cubrir los costes de tales actividades.

La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos, así como de la firma de los contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios están sujetos a controles financieros *ex ante* y, en caso necesario, *ex post*.

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

Los beneficiarios predeterminados de subvenciones de asistencia técnica del MCE (véase el punto 1.5.5) se consideran beneficiarios de bajo riesgo. Por tanto, los posibles riesgos estarían cubiertos por los mecanismos vigentes del Reglamento Financiero y mitigados por el conjunto de controles internos de la DG MOVE (controles jurídicos y financieros sistemáticos *ex ante* y auditorías *ex post* de los gastos, tal como se definen en los planes de trabajo de auditoría anuales).

También se dispondrán controles adecuados para mitigar el posible riesgo de conflicto de intereses, en particular en lo tocante al respeto por parte de los

beneficiarios de las obligaciones que se les imponen y a las normas que determinan el funcionamiento del Organismo de Evaluación del Rendimiento.

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

Teniendo en cuenta el alcance y el importe limitados de la financiación de la UE que debe concederse, y dado que los beneficiarios de los fondos de la UE se consideran de bajo riesgo, se espera que esta iniciativa no genere costes de control que superen el coste actual de los controles de la DG MOVE. Se espera que el riesgo de error al pago y al cierre se mantenga por debajo del 2 %.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

- Los pagos por cualquier servicio son comprobados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión. Se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) en todos los acuerdos y contratos de subvención celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago.

- Para luchar contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

La DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude revisada en 2020. La estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE se basa en la estrategia contra el fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específica realizada internamente para determinar qué áreas son las más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND[26]	de países de la AELC[27]	de países candidatos y candidatos potenciales [28]	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	02 03 01 00 — MCE Transporte.	CD	NO	SÍ	NO	NO

[26] CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

[27] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

[28] Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	01	Mercado único, innovación y economía digital

DG: MOVE			Año **2025**[29]	Año **2026**	Año **2027**	Año **2028+**[30]	**TOTAL (2025 – 2027)**
Créditos de operaciones							
Línea presupuestaria[31]: 02 03 01 00 (MCE Transporte)	Créditos de compromiso	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Créditos de pago	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Créditos de compromiso	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Créditos de pago	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

29 El año 2025 es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Para el período 2025-2027, los gastos se cubrirán mediante fondos de asistencia técnica del MCE para el transporte.

30 Los importes indicados para el período posterior a 2028 son meramente indicativos y dependerán de los próximos debates sobre el marco financiero plurianual y del acuerdo final.

31 Según la nomenclatura presupuestaria oficial.

TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Créditos de pago	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Créditos de pago	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

Rúbrica del marco financiero plurianual	**7**	«Gastos administrativos»

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el anexo de la Ficha de Financiación Legislativa (anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **N**	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Año **N+X**			**TOTAL**
DG: <…….>									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
TOTAL para la DG<…>	Créditos								

TOTAL de créditos Correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)								

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **2025**[32]	Año **2026**	Año **2027**	Año **2028+**[33]	**TOTAL (2025 – 2027)**
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7	Créditos de compromiso	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Créditos de pago	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

32 El año 2025 es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

33 Los importes indicados para el período posterior a 2028 son meramente indicativos y dependerán de los próximos debates sobre el marco financiero plurianual y del acuerdo final.

del marco financiero plurianual						

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ⇩			Año **2025**		Año **2026**		Año **2027**		Año **2028+**			**TOTAL (2025-2027)**	
			RESULTADOS										
	Tipo	Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste		Número total	Coste total
Apoyo a la coordinación de los administradores de infraestructuras[34]													
Resultado	N.º de cruces de fronteras «coordinados»	0,013[35]	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Subtotal de la actividad n.º 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Apoyo a la coordinación de los organismos reguladores ferroviarios													
Resultado	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.		N.D.	N.D.
Subtotal de la actividad n.º 2			N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.		N.D.	N.D.
Organismo de Evaluación del Rendimiento													

34 Tal como se describe en el punto 1.5.5. «Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles...».

35 Costes anuales en que incurre la Red Europea de Administradores de Infraestructuras / el coordinador de la red para garantizar la armonización entre los administradores de infraestructuras en los cruces de fronteras (costes de personal).

Resultado	Número de miembros	0,009[36]	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**
Subtotal de la actividad n.º 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**
TOTALES[37]			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	**3,120**

[36] Costes anuales que cubren los gastos en que incurren los miembros del Organismo de Evaluación del Rendimiento (dietas).

[37] Obsérvese que estos totales muestran la suma de los costes solo para los resultados que figuran en el cuadro, sin tener en cuenta los costes totales de las actividades 1 a 3 cubiertas por la financiación de la UE.

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

– ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo.

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año **N**[38]	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 7[39] **del marco financiero plurianual**								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL								

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

38 El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo, 2021). Igual para los años siguientes.

39 Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

– ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en equivalencia a tiempo completo

		Año **N**	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• **Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)**								
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)								
20 01 02 03 (Delegaciones)								
01 01 01 01 (Investigación indirecta)								
01 01 01 11 (Investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especificar)								
• **Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC)**[40]								
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)								
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)								
XX 01 xx **yy zz** [41]	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
01 01 01 02 (AC, ENCS e INT - investigación indirecta)								
01 01 01 12 (AC, ENCS e INT - investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especificar)								
TOTAL								

XX es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

40 AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

41 Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

– ☒ puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Las actividades mencionadas en el recuadro 1.5.5 utilizarán los fondos de asistencia técnica del MCE vigente (línea presupuestaria 02 03 01 00), que están previstos para su asignación a los administradores de infraestructuras durante el período 2025-2027 en la modificación en curso del programa de trabajo plurianual del MCE.

– ☐ requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

– ☐ requiere una revisión del MFP.

3.2.5. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

– ☐ no prevé la cofinanciación por terceros

– ☒ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación[42]:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año **2025**[43]	Año **2026**	Año **2027**	Año **2028+**	**TOTAL (2025 – 2050)**
Administradores de infraestructuras[44]	13,667	5,312	5,312	5,312	**32,606**
Organismos reguladores nacionales[45]	3,558	0,180	0,185	0,190	**9,401**
TOTAL de los créditos cofinanciados	**17,226**	**5,492**	**5,496**	**5,501**	**42,007**

42 Los cálculos de terceros se establecieron como la diferencia entre la suma de los costes estimados asociados a las medidas de la propuesta sufragados por el beneficiario correspondiente (véase el recuadro 1.5.5) y la parte de la cofinanciación de la UE proporcionada a dicho beneficiario. Los costes estimados se derivaron directamente de los cálculos efectuados para la evaluación de impacto de la propuesta.

43 El año 2025 es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

44 Financiación del coordinador de la red, véase el punto 1 en el recuadro 1.5.5.

45 Para cubrir los costes de creación de una secretaría para la Red Europea de Organismos Reguladores en Materia Ferroviaria, véase el punto 2 del recuadro 1.5.5.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

– ☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

– ☐ en los recursos propios

– ☐ en otros ingresos

– indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto ☐

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[46]						
		Año **N**	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo ….								

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

/

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[46] Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.