



Bruselas, 11 de junio de 2024
(OR. en)

10938/24

**Expediente interinstitucional:
2023/0271(COD)**

**TRANS 302
CODEC 1484**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	10059/24 + ADD 1
N.º doc. Ción.:	11718/23 + ADD 1-4
Asunto:	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 – Orientación general

I. CONTEXTO

1. El 11 de julio de 2023, la Comisión presentó al Consejo y al Parlamento Europeo una propuesta¹ 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, cuyo objetivo es aumentar la disponibilidad de la infraestructura mediante mejores procesos de planificación y adjudicación, así como una mejor coordinación transfronteriza.
2. El proyecto de Reglamento se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (procedimiento legislativo ordinario).

¹ ST 11718/23 + ADD 1 a 4.

3. El Comité Económico y Social Europeo² emitió su dictamen el 6 de febrero de 2024. El Comité de las Regiones emitió su dictamen el 18 de marzo de 2024³.
4. El Grupo «Transportes Terrestres» debatió la propuesta en 20 ocasiones en sus reuniones de los días 4 de septiembre, 27 de septiembre, 20 de octubre, 6 de noviembre, 20 de noviembre, 27 de noviembre y 12 de diciembre de 2023, así como los días 9 de febrero, 13 de febrero, 27 de febrero, 7 de marzo, 14 de marzo, 19 de marzo, 11 de abril, 16 de abril, 23 de abril, 30 de abril, 14 de mayo, 21 de mayo y 28 de mayo de 2024.
5. En su reunión del 5 de junio, el Comité de Representantes Permanentes estudió el texto transaccional resultante de los debates del Grupo «Transportes Terrestres», que contó con una amplia aprobación, con vistas a una orientación general. Otras dos observaciones, formuladas por los Estados miembros durante dicha reunión del Comité de Representantes Permanentes, se han reflejado en el texto que figura en el anexo de la presente nota. Los cambios introducidos respecto de la propuesta de la Comisión se indican en **negrita subrayada** y mediante [...].
6. En el Parlamento Europeo, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) es la principal responsable. Tilly Metz (Verdes, LU) fue nombrada ponente. El informe se presentó el 5 de marzo de 2024; el Parlamento Europeo aprobó su mandato de negociación en la sesión plenaria del 12 de marzo de 2024.

II. **ESTADO DE LOS TRABAJOS**

A. **Soluciones alternativas a la propuesta inicial**

7. Los Estados miembros han apoyado los objetivos de la propuesta. No obstante, las delegaciones han propuesto mejorar determinados procesos de planificación y adjudicación de la capacidad de infraestructura, reforzar el papel de los Estados miembros y simplificar la evaluación del rendimiento y la supervisión reglamentaria. Así pues, la Presidencia ha desarrollado las siguientes soluciones alternativas a la propuesta inicial, que contaron con el apoyo de las delegaciones.

² DO C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ DO C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Ámbito de aplicación del Reglamento

8. La Presidencia repitió determinadas posibilidades de exenciones o exclusiones del ámbito de aplicación que ya se aplicaba a la gestión de la capacidad ferroviaria en el marco de la Directiva 2012/34/UE, pero que no estaban incluidas en la propuesta de la Comisión o no estaban totalmente cubiertas por ella, como los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Unión o los servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del canal de la Mancha (*artículo 1*). En lo que se refiere a surcos ferroviarios internacionales en los que participan administradores de infraestructuras de terceros países, la Presidencia introdujo la posibilidad de diferir de los períodos y plazos de adjudicación de capacidad establecidos en el Reglamento, cuando ello no afecte a otros administradores de infraestructuras de la Unión que no participen en dichos surcos ferroviarios internacionales (*artículo 38*).
9. La Presidencia introdujo en el preámbulo consideraciones en relación con la parte de la red ferroviaria de la Unión en la que la capacidad esté disponible continuamente, sin riesgo real de congestión, y a la parte de la red ferroviaria de la Unión aislada geográficamente del resto de dicha red por el mar, ya que los Estados miembros y los administradores de infraestructuras deben poder adoptar una postura pragmática y proporcionada al aplicar el Reglamento, respetando plenamente las obligaciones establecidas en el presente Reglamento (*considerando 6 ter*). Esto contribuirá a evitar cualquier carga administrativa excesiva en esas situaciones específicas.

b. Seguridad y defensa

10. La Presidencia reflejó en el texto todas las preocupaciones planteadas por las delegaciones en materia de seguridad y defensa. En primer lugar, la Presidencia hizo hincapié en que el Reglamento no impide a los Estados miembros adoptar medidas para salvaguardar los intereses esenciales en materia de seguridad o de defensa y garantizar que el ejército tenga acceso a la infraestructura ferroviaria (*artículo 1*). Estas medidas ya no se limitan a situaciones de crisis, sino que están sujetas a las mismas condiciones que las medidas adoptadas en situaciones de crisis.
11. A continuación, la Presidencia introdujo la posibilidad de que los Estados miembros se nieguen a conceder o retirar derechos de capacidad de infraestructura a un candidato si demuestran que ello supondría un riesgo serio y grave para el orden público o la seguridad pública, también en lo que se refiere a la seguridad nacional y la defensa. Tal medida, que tendría consecuencias, en particular para los Estados miembros vecinos, deberá estar debidamente justificada, ser estrictamente necesaria y proporcionada al objetivo perseguido, y revisarse periódicamente (*artículo 10 bis*).

c. Desarrollo de los tres marcos europeos por parte de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras

12. La Presidencia especificó con más detalles las normas y prorrogó el calendario para que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborara los tres marcos europeos: para la gestión de la capacidad, para la coordinación de la gestión transfronteriza del tráfico, de perturbaciones y de crisis, y para la evaluación del rendimiento. La Presidencia también añadió una consulta a las partes interesadas operacionales, así como una recomendación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios antes de la adopción de los marcos (*artículos 6, 44 y 50*).
13. Además, la Presidencia indicó explícitamente en el preámbulo que el contenido de los marcos europeos no es vinculante (*considerando 15*). Esta aclaración es necesaria, por una parte, por razones de seguridad jurídica, para que los administradores de infraestructuras conozcan el alcance de sus obligaciones en virtud del presente Reglamento y, en segundo lugar, para garantizar que no haya conflicto con la jurisprudencia *Meroni*⁴, ya que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras es una tercera entidad. No obstante, para garantizar un enfoque suficientemente armonizado de la gestión de la capacidad ferroviaria, el texto establece que los administradores de infraestructuras se esforzarán por seguir el contenido de dichos marcos y justificar cualquier desviación del mismo.

d. Orientación estratégica

14. La Presidencia reforzó el alcance y la importancia de las orientaciones estratégicas facilitadas por los Estados miembros a sus administradores de infraestructuras. En particular, los Estados miembros podrán obligar a los administradores de infraestructuras a planificar previamente la capacidad de infraestructura, orientar la división de la capacidad de infraestructura muy utilizada o congestionada, orientar la aplicación del mecanismo formal de resolución de conflictos o enmarcar la reserva de capacidad mediante acuerdos marco o planificación continua. Sin embargo, la adopción por parte de los Estados miembros de tales orientaciones sigue siendo opcional, al igual que la posibilidad de que los Estados miembros las hagan vinculantes. La Presidencia también acompañó dicho refuerzo con las salvaguardias adecuadas para evitar un enfoque fragmentado de la gestión de la capacidad ferroviaria, exigiendo a los Estados miembros que coordinen entre sí sus respectivas orientaciones estratégicas y respeten la independencia operativa de los administradores de infraestructuras (*artículos 11, 18 y 37*).

⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de junio de 1958, *Meroni/Alta Autoridad*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Planificación de las capacidades

15. La Presidencia reorganizó el contenido de los documentos de planificación, que ahora figura íntegramente en el *anexo I*. Con el fin de reducir la carga administrativa de los administradores de infraestructuras relacionada con dichos documentos de planificación, la Presidencia delimitó los casos en los que dichos documentos debían actualizarse. Por ejemplo, las estrategias de capacidad solo se actualizan en caso de acontecimientos imprevistos y significativos y los modelos de capacidad solo se actualizan si aún no se han publicado planes de suministro de capacidad, que son más detallados (*artículos 16 a 18*).

f. Criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales

16. Las delegaciones reconocieron la importancia de utilizar criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales a la hora de gestionar la escasez de la capacidad, con el fin de obtener el máximo beneficio posible para la sociedad. Estos criterios se utilizarán, por una parte, para evaluar las opciones alternativas de compartimentación de elementos de infraestructura muy utilizados y congestionados, teniendo también el administrador de infraestructuras la posibilidad de tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales y, por otra, para resolver conflictos que no hayan podido resolverse mediante la coordinación de las solicitudes de capacidad (*artículos 25 y 37*). La Comisión tendrá que revisar el funcionamiento de dichos criterios en su informe sobre la aplicación del Reglamento a más tardar 10 años después de su entrada en vigor (*artículo 73*).

g. Sanciones

17. La Presidencia sustituyó la «*indemnización*» propuesta por la modificación de los derechos de capacidad, en caso de que una parte no cumpla sus compromisos, por una «*sanción*», término que es más adecuado para describir dicho incentivo financiero para que todas las partes respeten dichos compromisos. La Presidencia recopiló todas las disposiciones relativas a las sanciones del *artículo 40*. La Presidencia aportó más detalles sobre los niveles y las modulaciones de la sanción y sobre los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de definir dichos niveles y modulaciones. Las restricciones de capacidad resultantes de obras de infraestructura declaradas por los administradores de infraestructuras en determinadas condiciones no están sujetas a tal sanción. Por último, la Presidencia introdujo el principio de que, sin perjuicio del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril («*COTIF*») y del derecho a recurrir en virtud de la legislación nacional y de la UE, el pago de una sanción agota, para la otra parte, otras reclamaciones financieras relacionadas con el mismo cambio.

h. Situaciones de crisis

18. Teniendo en cuenta el hecho de que la gestión de crisis es principalmente competencia de los Estados miembros, la Presidencia suprimió la posibilidad de que la Comisión exija a un Estado miembro que derogara las medidas temporales adoptadas en respuesta a una situación de crisis. No obstante, los Estados miembros tendrán que informar de dichas medidas temporales a la Comisión y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, limitar su contenido a lo estrictamente necesario para hacer frente a la situación de crisis y coordinarlas con otros Estados miembros cuando tengan repercusiones en el tráfico transfronterizo (*artículo 47*).

i. Coordinación de los Estados miembros

19. La Presidencia creó una obligación formal de coordinación entre los Estados miembros con respecto a varios aspectos del texto, con el fin de garantizar que las prácticas estén lo suficientemente armonizadas cuando sea necesario (*artículo 53 bis*). Algunas delegaciones consideraron que esto era especialmente importante, habida cuenta de la derogación del Reglamento sobre los Corredores Ferroviarios de Mercancías⁵, que contenía mecanismos de coordinación, aunque limitados a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. La Presidencia considera que las disposiciones combinadas del presente Reglamento y del Reglamento RTE-T revisado, que crea nuevos corredores europeos de transporte, crearán un marco de gobernanza adecuado para todos los servicios ferroviarios.

j. Evaluación del rendimiento

20. La Presidencia suprimió el «*Organismo de Evaluación del Rendimiento*» propuesto, ya que a esta entidad se le habrían encomendado tareas próximas al ámbito de especialización de las entidades ya existentes. En su lugar, la Presidencia propuso encomendar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios la evaluación del rendimiento de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras. En particular, se mantienen el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento y, sobre esa base, el informe europeo de la evaluación del rendimiento, con la contribución y las recomendaciones de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios (*artículos 49 a 51*).

⁵ 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.

k. Digitalización

21. La Presidencia se refirió explícitamente al hecho de que los Estados miembros puedan seguir utilizando las herramientas de gestión de la capacidad ya existentes, siempre que permitan cumplir los requisitos del Reglamento, a fin de evitar inversiones innecesarias para la digitalización (*artículo 62*).

l. Actos delegados y actos de ejecución

22. La Presidencia limitó los poderes de la Comisión para adoptar actos delegados a aspectos estrictamente necesarios y delimitó aún más la delegación de poderes otorgada (*artículos 10, 11, 21, 38, 39 y 48*). La Presidencia considera que, dada la especial complejidad de este Reglamento y el hecho de que se trata de una forma completamente nueva de gestionar la capacidad del sector, era importante permitir la revisión de determinados aspectos del Reglamento para garantizar que las normas establecidas en él sigan siendo adecuadas a lo largo del tiempo. La Presidencia definió claramente en los anexos los elementos que podrían modificarse y añadió condiciones de actuación para la Comisión, como las principales dificultades de aplicación. La Presidencia también introdujo las cláusulas tipo sobre los actos delegados en relación con la posibilidad de revocar la delegación de poderes, con la consulta de expertos y con el procedimiento de adopción (*artículo 71*).
23. La Presidencia incluyó la «*cláusula de ausencia de dictamen*» para todos los actos de ejecución que se adopten sobre la base del presente Reglamento, lo que significa que la Comisión no adoptará el acto de ejecución si el Comité sobre el espacio ferroviario europeo único no emite dictamen (*artículo 72*).

m. Modalidad de votación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras

24. La Comisión propuso mantener la actual regla de votación de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras: todos los administradores de infraestructuras de un Estado miembro, en conjunto, representan un voto y la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adopta sus decisiones por mayoría simple. Dada la amplia revisión del papel de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, que comprende muchas nuevas tareas que conformarán el nuevo proceso de gestión de capacidades, la Presidencia consideró que debería exigirse una mayoría más amplia, de dos tercios, para tomar cualquier decisión, manteniendo al mismo tiempo el principio de un voto por Estado miembro (*artículo 55*). Esta modalidad de votación, que recibió el apoyo de varias delegaciones, garantizará que se tengan en cuenta todos los votos, que representen diferentes situaciones operativas, garantizando al mismo tiempo que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sea funcional y pueda tomar decisiones.

B. Financiación

25. La Comisión, en su evaluación de impacto⁶, estimó los nuevos costes que conlleva el Reglamento para las autoridades públicas nacionales en 0,9 millones EUR anuales durante el período 2025-2050⁷ y que los nuevos costes para las partes interesadas operacionales ascienden a 79,3 millones EUR al año. En comparación, se espera que los beneficios totales, incluida la reducción de los costes externos, asciendan a 519,3 millones EUR al año.
26. La Comisión identificó, en la ficha de financiación legislativa que acompaña a su propuesta⁸, la posibilidad de cofinanciación de la UE en forma de asistencia técnica en virtud del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para el período 2025-2027 para el funcionamiento de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, incluido el coordinador de la red, y la secretaría de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios. La Comisión preveía una cofinanciación anual de 5,5 millones EUR para el período 2025-2027⁹ e indicó que esta cofinanciación podría ampliarse, en función de los próximos debates del marco financiero plurianual.

III. OBSERVACIONES ADICIONALES FORMULADAS EN EL COMITÉ DE REPRESENTANTES PERMANENTES

27. El texto transaccional que se presenta en el anexo de la presente nota refleja otras dos observaciones formuladas por los Estados miembros durante la reunión del Comité de Representantes Permanentes del 5 de junio:
- Los explotadores de transporte intermodal se mencionan ahora explícitamente entre las partes interesadas operacionales que participarán en el proceso de coordinación y consulta en el marco de los grupos de trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras (*artículo 56*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, en particular los cuadros 7 y 11.

⁷ De los cuales: 0,3 millones EUR para el funcionamiento de la secretaría de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, 1,1 millones EUR en concepto de costes de ejecución, menos 0,5 millones EUR de ahorro de costes.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Posiblemente con sujeción a adaptación, ya que esta estimación incluía la creación de un organismo de evaluación del rendimiento, que fue suprimido por la Presidencia.

- Los administradores de infraestructuras responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y de las Partes de Europa Sudoriental en el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte¹⁰ deben tener derecho a ser miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, sin derecho de voto, a condición de que dichos Estados o partes apliquen el Reglamento sobre la base de un acuerdo internacional celebrado con la UE (*considerando 21 bis y artículo 55*).

IV. CONCLUSIONES

28. En vista de lo anterior, se invita al Consejo a que alcance una orientación general sobre la propuesta de Reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único.

¹⁰ Decisión (UE) 2017/1937 del Consejo, de 11 de julio de 2017, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte.

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 Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

¹¹ [DO C, C/2024/891, 6.2.2024\[...\]](#).

¹² [DO C, C/2024/1982, 18.3.2024\[...\]](#).

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo»¹³ 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. **Dichos objetivos están consagrados en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo. El Pacto Verde Europeo** [...] 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 cero¹⁴ para disminuir en más de un 55 % los efectos sobre la salud de las emisiones de contaminantes atmosféricos y en un 30 % el porcentaje de personas que padecen perturbaciones crónicas por el ruido del transporte para 2030. El transporte supone alrededor del 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión, y van en aumento en los últimos años. El Pacto Verde Europeo da prioridad a la transición de una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías actualmente realizado por carretera hacia el ferrocarril y las vías de navegación interiores. Dado que el ferrocarril es un modo de transporte en gran medida electrificado y eficiente desde el punto de vista energético, un mayor uso de los servicios ferroviarios debería contribuir a reducir las emisiones y el consumo de energía del transporte.
- (2) La Comunicación sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁵ 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

- (3) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ 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 Consejo¹⁷ 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, **en particular los servicios ferroviarios transfronterizos**, 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 **y armonizada** de la capacidad genera más oportunidades para los servicios ferroviarios y refuerza la fiabilidad **y la continuidad** de estos. El **presente** Reglamento debe proporcionar a los administradores de infraestructuras una flexibilidad suficiente para gestionar la capacidad de forma efectiva, garantizando al mismo tiempo **que [...] todos los candidatos reciben un trato transparente y no discriminatorio, de forma que se garantice la competencia leal** 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

(6 bis) La explotación de la conexión fija a través del canal de la Mancha está regulada, en particular, por el Tratado entre Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija a través del canal de la Mancha, firmado en Canterbury el 12 de febrero de 1986 (en lo sucesivo, «Tratado de Canterbury»), y por el Acuerdo de Concesión entre el secretario de Estado de Transporte del Reino Unido, el ministro de Urbanismo, Vivienda y Transportes de Francia, The Channel Tunnel Group Limited y France-Manche S.A. En virtud de dicho Tratado y de la concesión (en lo sucesivo, «Acuerdo de Concesión»), los concesionarios deben gestionar la infraestructura y explotar un servicio de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera. La Directiva 2012/34/UE, con excepción de determinados artículos, no se aplica a las empresas cuya actividad se limite exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del canal de la Mancha o a las actividades de transporte consistentes en servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por dicho túnel. Del mismo modo, no procede aplicar el presente Reglamento a la gestión de la capacidad de infraestructura para la explotación de dichos servicios. Salvo disposición en contrario, el presente Reglamento debe aplicarse a la gestión de la capacidad de infraestructura para la explotación de otros servicios, como los trenes de pasajeros y de mercancías.

Además, en virtud del Tratado de Canterbury y del Acuerdo de Concesión, los concesionarios tienen la obligación de cumplir las disposiciones de dicho acuerdo, las leyes y reglamentos vigentes en Francia y en el Reino Unido y las normas de la Unión aplicables a la construcción y explotación de la conexión fija a través del canal de la Mancha. Los Gobiernos francés y británico tienen la obligación de esforzarse por coordinarse entre ellos y adoptar las medidas necesarias, incluidos los contactos con organizaciones internacionales, en particular para la explotación de la conexión fija a través del canal de la Mancha de conformidad con el Acuerdo de Concesión. Por consiguiente, debe excluirse la aplicación de determinadas disposiciones del presente Reglamento a la infraestructura de la conexión fija a través del canal de la Mancha cuando dicha aplicación presente un riesgo de conflicto con la aplicación de la legislación vigente en el Reino Unido. Así sucede en el caso de la disposición que define valores umbral para infraestructuras muy utilizadas o congestionadas.

(6 ter) Cuando apliquen el presente Reglamento con respecto a una parte de la red ferroviaria de la Unión en la que la capacidad esté disponible continuamente y no se espera que se produzca ningún cambio pertinente a corto o medio plazo o con respecto a una parte de la red ferroviaria de la Unión aislada geográficamente por mar del resto de la red ferroviaria de la Unión, para la que no existe ninguna necesidad concreta de coordinarse con otros Estados miembros o administradores de infraestructuras que gestionen infraestructuras situadas en otros Estados miembros, los Estados miembros y los administradores de infraestructuras deben poder adoptar una postura pragmática y proporcionada a fin de evitar costes y cargas administrativas desproporcionados, respetando al mismo tiempo las obligaciones establecidas en el presente Reglamento.

(6 quater) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros adopten las medidas necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de seguridad o defensa y garantizar que el ejército tenga un acceso suficiente a la infraestructura ferroviaria.

(6 quinquies) La infraestructura de transporte es la piedra angular que sustenta la economía y la sociedad en su conjunto. Algunas infraestructuras ferroviarias son fundamentales para garantizar el buen funcionamiento de funciones sociales vitales y tienen una importancia estratégica para la seguridad nacional. En determinados casos, la concesión de derechos de capacidad a un candidato podría comprometer la seguridad pública o el orden público en la Unión, también a nivel de los Estados miembros, por ejemplo, cuando una empresa ferroviaria tenga la intención de transportar en la infraestructura ferroviaria de un Estado miembro mercancías peligrosas o armas que hayan entrado ilegalmente en la Unión. A fin de garantizar un tráfico ferroviario fluido y seguro y la protección de su infraestructura de transporte ferroviario, los Estados miembros deben poder exigir a los administradores de infraestructuras que denieguen la concesión o la retirada de derechos de capacidad a un candidato cuando el acceso a su infraestructura presente un riesgo para el orden público o la seguridad pública, incluida la seguridad nacional y la defensa. Toda decisión de este tipo debe estar debidamente justificada y ser estrictamente necesaria y proporcionada al objetivo perseguido, teniendo también en cuenta las repercusiones de dicha decisión en la competencia y en la continuidad de las cadenas de suministro, en particular para el suministro de insumos críticos, y cuando el derecho de capacidad solicitado constituya un derecho de capacidad multirred. Al evaluar el riesgo para la seguridad pública o el orden público, el Estado miembro de que se trate podrá tener en cuenta, entre otras cosas, el hecho de que el solicitante está sujeto a medidas restrictivas adoptadas por la Unión y los motivos para adoptar dichas medidas, que es propiedad o está bajo el control efectivo de una persona o entidad sujeta a medidas restrictivas adoptadas por la Unión, o actúa en nombre o bajo la dirección de una persona o entidad sujeta a medidas restrictivas adoptadas por la Unión, o que el candidato o dicha persona o entidad participa en actividades ilegales o en actividades que facilitan el desarrollo de

las capacidades militares de un tercer país que suponen una amenaza para la seguridad nacional del Estado miembro. Dicha decisión debe ser revisada periódicamente por el Estado miembro, en particular mediante una evaluación periódica, así como si sigue estando justificada y es proporcionada. El Estado miembro debe informar a la Comisión, al organismo regulador y, en el caso de los derechos de capacidad multirred, a los demás Estados miembros afectados de la decisión adoptada y de los motivos de la misma, y debe coordinarse con esos otros Estados miembros en caso de que estos planteen dudas con la decisión adoptada.

- (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, **incluidos los servicios prestados con arreglo a las obligaciones de servicio público**, 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 [...] **deben** asignar prioridades en el uso de tramos **muy utilizados o congestionados**. **Los Estados miembros deben tener derecho a proporcionar al administrador de infraestructuras orientaciones estratégicas para garantizar que la planificación y el uso de la capacidad ferroviaria, en particular en tramos muy utilizados o congestionados, son coherentes con sus objetivos generales y orientaciones estratégicas, respetando al mismo tiempo las responsabilidades operativas del administrador de infraestructuras. Los administradores de infraestructuras deben evaluar el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria sobre la base de procedimientos y métodos objetivos, transparentes y adecuados, teniendo en cuenta en la mayor medida posible el método común que desarrollará la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Comisión debe estar facultada para definir,**

mediante un acto de ejecución, los principios generales fundamentales del método que desarrollará la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Al adoptar este acto, la Comisión debe abstenerse de definir los elementos detallados que deban incluirse en dicho método.

- (8 bis) A fin de garantizar un uso óptimo de la capacidad de infraestructura ferroviaria, deben tenerse en cuenta criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales durante el proceso de planificación y adjudicación, en particular a la hora de evaluar opciones alternativas de división cuando algún elemento de la infraestructura haya sido declarado como muy utilizado o congestionado y con fines de resolución de conflictos. En particular, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, creada en virtud de la Directiva 2012/34/UE, debe basarse en dichos criterios a los efectos de definir los procedimientos de evaluación de las opciones alternativas de división y de resolución de conflictos. Dichos procedimientos, en la medida de lo posible, deben ser sencillos y definirse de manera general, permitiendo su aplicación en la mayoría de las circunstancias.**
- (9) La planificación estratégica de la capacidad **por parte de los administradores de infraestructuras** debe mejorar el uso de la infraestructura ferroviaria anticipando la demanda de servicios ferroviarios, **en particular mediante el análisis de la evolución esperada del mercado del transporte**, 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 [...] **su planificación** estratégica de suministro de capacidad [...], al [...] tiempo **que** [...] **garantizan** 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, **en particular al aplicar los mecanismos de resolución de conflictos**, y el plan de suministro de capacidad debe actualizarse [...] **continuamente** para reflejar la [...] **capacidad disponible**. **Los mecanismos de resolución de conflictos deben considerar los diferentes métodos de adjudicación y las características de los distintos segmentos del mercado ferroviario.**
- (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. **Puesto que la planificación continua resulta especialmente conveniente para los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, dadas las características de estos, la adjudicación de capacidad a través del proceso de planificación continua debe aplicarse, al menos, a dichos servicios.**
- (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, deben garantizarse una mayor coherencia [...] de las normas y los procedimientos de gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria **y un enfoque armonizado**. En consecuencia, debe reforzarse el papel de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras [...] **encomendándole** la elaboración de directrices [...] **con vistas a potenciar** la aplicación [...] **coherente** 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 **incluidos principios y procedimientos comunes**; el administrador de infraestructuras debe hacer todo lo posible por seguir tales directrices, [...] **Al** mismo tiempo [...] **que dichos marcos y los elementos que en ellos figuren deben** conservar la responsabilidad de sus decisiones operativas. Los administradores de infraestructuras deben [...] **explicar** cualquier desviación de [...] **dichos marcos [...], de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento.** [...] **Con** esta estrategia consigue alcanzarse 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 [...] **diez** años desde el inicio de la aplicación del presente Reglamento, la Comisión, **al evaluar la aplicación del presente Reglamento,** debe [...] **valorar** 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

[...] **modificación del presente Reglamento** para [...] **disponer normas vinculantes a fin de** sustituir elementos de los marcos europeos elaborados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

(15 bis) La Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe designar un coordinador de la red que desempeñe tareas operativas y de apoyo. Dada la experiencia y la contribución de la red RailNetEurope («RNE») a la mejora de la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe tener en cuenta a esta asociación sin ánimo de lucro para la designación del coordinador de la red.

- (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.

(18 bis) El presente Reglamento debe establecer un sistema de sanciones que deberán pagarse en caso de que una parte, ya sea el administrador de infraestructuras o el candidato, no cumpla sus compromisos con respecto a un derecho de capacidad adjudicado. Los niveles de la sanción que deberá pagar la parte que inicie el cambio de los derechos de capacidad a la otra parte deben ser tales que ofrezcan incentivos efectivos para que el administrador de infraestructuras y los candidatos respeten el uso previsto de la capacidad y reduzcan al mínimo las perturbaciones. Estos niveles deben ser proporcionados y no discriminatorios y deben tener en cuenta varios factores, entre ellos las repercusiones del cambio, el calendario de la notificación del cambio por la parte que inicie el cambio a la otra parte, la calidad de la capacidad alternativa que se proporcione cuando el cambio sea causado por el administrador de infraestructuras, o si la capacidad puede ser readjudicada y utilizada por otro candidato cuando el cambio sea causado por el candidato. Sin perjuicio del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilna, de 3 de junio de 1999, (en lo sucesivo, «COTIF»), en particular del artículo 8, apartado 1, punto I, del apéndice E de dicho Convenio, cuando proceda, y del derecho a recurrir las decisiones relativas a la sanción pagada, el pago de dicha sanción por la parte que haya iniciado el cambio con arreglo al presente Reglamento debe agotar, para la otra parte, otras reclamaciones financieras relacionadas con el mismo cambio, con el fin de evitar la doble indemnización, la multiplicación de procedimientos judiciales y el largo, engorroso y gravoso procedimiento que supondría una demanda de indemnización por daños y perjuicios por la reparación íntegra del perjuicio sufrido por esa otra parte.

(19) Para mejorar el rendimiento de los servicios **de infraestructura ferroviaria y de los servicios** de transporte **ferroviario**, es condición indispensable hacer un seguimiento continuo de la calidad [...] 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. [...]

(20) Para potenciar el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, [...] **la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe desarrollar** un marco [...] **europeo** para evaluar dicho rendimiento. Tal marco debe **aspirar a** 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 **aspirar a** 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.

[...] **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras** debe revisar periódicamente este marco para garantizar que se adecua a su finalidad.

(20 bis) La Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe elaborar un informe europeo de evaluación del rendimiento que abarque al menos las líneas incluidas en los corredores europeos de transporte establecidos en el [nuevo Reglamento RTE-T]. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios debe contribuir a dicha evaluación, con su valoración y recomendaciones sobre el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y de los servicios de transporte ferroviario.

(21) Para que [...] la coordinación de los administradores de infraestructuras ferroviarias sea eficaz **a escala de la UE**, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras [...] debe ser más operativa. Debe incluir mecanismos de toma de decisiones que permitan a los administradores de infraestructuras ferroviarias [...] coordinar de forma eficaz la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

(21 bis) Todos los administradores de infraestructuras de los Estados miembros responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T deben ser miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Otros administradores de infraestructuras de los Estados miembros también deben poder participar en las deliberaciones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sin derecho de voto. Además, redundaría en interés de la Unión permitir la participación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, sin derecho de voto, de los administradores de infraestructuras responsables de las líneas de la red básica o de la red básica ampliada de la RTE-T de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y de las Partes de Europa Sudoriental en el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte firmado por la Unión de conformidad con la Decisión (UE) 2017/1937 del Consejo, siempre que dichos Estados o partes apliquen el presente Reglamento en virtud de un acuerdo internacional celebrado con la Unión. Dichos Estados y partes están estrechamente asociados a la Unión en el sector del transporte. Además, debido a su ubicación geográfica, la mayoría de ellos tienen importantes conexiones ferroviarias con los Estados miembros o tienen tráfico de tránsito entre dos o varios Estados miembros. Por lo tanto, su contribución al trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras es importante.

(21 ter) Las medidas y orientaciones estratégicas de los Estados miembros, que repercuten en los servicios ferroviarios transfronterizos, deben someterse a la coordinación entre los Estados miembros, en la medida de lo posible en el contexto de los foros existentes.

- (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 **puede** adoptar recomendaciones, [...] dictámenes **o informes** no vinculantes [...] **en relación con los servicios ferroviarios transfronterizos y el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario.** **Las recomendaciones y dictámenes adoptados por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios** 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, [...] **a través del Grupo Director del Pilar «Sistema»** y [...] del Grupo de Despliegue a que se [...] **refieren, respectivamente, los artículos 96 y 97 del Reglamento (UE) 2021/2085.**
- (25) [...].

- (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 **determinados elementos de** 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; [...] **las duraciones de los cambios de** la capacidad adjudicada y la creación de soluciones alternativas para los candidatos; **determinados elementos relacionados con** el calendario de coordinación, consulta y publicación de las restricciones de capacidad derivadas de las obras de infraestructura; [...] **los** umbrales para el uso de la capacidad de infraestructuras muy utilizadas y congestionadas, y [...]; la información que debe proporcionarse a las partes interesadas operacionales [...]. 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 2016¹⁸. 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; [...] **normas detalladas sobre el procedimiento de celebración de acuerdos marco, la forma y el contenido de dichos acuerdos; los principios fundamentales del método de cálculo del uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria; la categorización de los cambios de los derechos de capacidad y de las condiciones que dan lugar al pago de sanciones;** [...] criterios y procedimientos comunes para la reprogramación con el fin de gestionar las perturbaciones de la red; [...] **y determinados** elementos [...] **del Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento** [...]. Dichas competencias deben *ejercerse* de conformidad

¹⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹. **Si el comité no emite un dictamen en el marco del procedimiento de examen, la Comisión no debe adoptar el proyecto de acto de ejecución.**

- (28) Las normas sobre adjudicación de capacidad previstas en la Directiva 2012/34/UE se sustituyen por las establecidas en el presente Reglamento. Por consiguiente, deben definirse en el presente Reglamento las normas sobre la cooperación entre los administradores de infraestructuras, las normas sobre cooperación entre los organismos reguladores ferroviarios, los requisitos aplicables a los elementos de la declaración sobre la red que describen la naturaleza de la infraestructura ferroviaria disponible para las empresas ferroviarias, las condiciones de acceso a la infraestructura, y los principios y criterios que rigen la adjudicación de capacidad. Deben mantenerse en la Directiva 2012/34/UE aquellas normas sobre cooperación y coordinación, así como los elementos de la declaración sobre la red, que no estén relacionados con la gestión de la capacidad.
- (29) La evaluación *ex post* del Reglamento (UE) n.º 913/2010²⁰ 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, **debe derogarse** el Reglamento (UE) n.º 913/2010, y las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE sobre adjudicación de capacidad deben [...] **suprimirse** y sustituirse por el presente Reglamento, **al tiempo que se garantiza un período de transición suficiente.**
- (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 2012[...]/34/UE y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 al marco dispuesto por el presente Reglamento implica que los preparativos para los horarios de servicio basados en el nuevo marco deben comenzar en paralelo a la aplicación de las normas del marco actual. En consecuencia, debe aplicarse un régimen dual durante una fase de transición, en la que las etapas preparatorias necesarias para un horario de servicio determinado deben ajustarse al marco jurídico aplicable a ese horario de servicio concreto. Los acuerdos marco celebrados

¹⁹ 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).

²⁰ SWD(2021) 134 final, de 2 de junio de 2021.

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 [...] **el inicio de la fase de** estrategia de capacidad cinco años antes que entre en vigor un horario de servicio determinado. **Este plazo es coherente con el de los acuerdos contractuales celebrados entre el Estado miembro y el administrador de infraestructuras, que incluyen la estructura de los pagos acordados para proporcionar financiación al administrador de infraestructuras y que abarca un período no inferior a cinco años, conforme a lo dispuesto en la Directiva 2012/34/UE.** 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 [...] **13** de diciembre de 20**31**[...]. Todas las partes interesadas deben iniciar sin demora los preparativos necesarios para cumplir el nuevo marco.

(32) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la mejora de la eficiencia en la gestión de 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, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

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 **los explotadores de** 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 **artículos 2 y 3 del capítulo I y los** capítulos II a V del presente Reglamento no serán aplicables a la infraestructura ni a los servicios ferroviarios que [...] **algún Estado miembro haya** excluido de la aplicación del capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE de conformidad con el artículo 2, apartados 3, 3 *bis*, 4, 8 [...] **y 8 bis**, [...] de dicha Directiva durante el período de validez de las exclusiones pertinentes.

El presente Reglamento no se aplicará a los servicios ferroviarios que algún Estado miembro haya excluido de la aplicación del capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE de conformidad con el artículo 2, apartado 10, de dicha Directiva.

El presente Reglamento no se aplicará a las empresas ni a las actividades de transporte a que se refiere el artículo 2, apartado 9, de la Directiva 2012/34/UE.

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

- 5. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de seguridad o defensa y medidas para garantizar que los militares tengan un acceso suficiente a la infraestructura ferroviaria, en particular para las operaciones y el entrenamiento militares, incluidos los tipos de medidas descritos en el artículo 47, apartado 1, letras a) a e). El artículo 47, apartado 1, párrafos segundo y tercero, y el artículo 47, apartados 2 a 7, se aplicarán *mutatis mutandis* a la adopción de dichas medidas.**
- 6. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con la financiación del desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura. No establece ninguna obligación financiera a este respecto.**

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 **contemplados en el artículo 55, apartado 2**, 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 **tareas y** responsabilidades con arreglo [...] **al presente Reglamento**, los administradores de infraestructuras:
 - a) harán un uso óptimo y eficaz de la capacidad de infraestructura disponible [...];

- 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 **y equitativo** a esta, incluso cuando se hagan obras **de infraestructura**, a fin de [...] **propiciar** una competencia leal **y con el objetivo de garantizar la competitividad óptima de los servicios ferroviarios**;
- d) organizarán un tráfico ferroviario sin trabas en más de una red, **en particular permitiendo que los trenes de mercancías y pasajeros circulen en buenas condiciones y pasen fácilmente de una red a otra**;
- 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 [...], en estrecha cooperación con [...] **las partes interesadas operacionales**;
- 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.

1 bis. Los administradores de infraestructuras respetarán la confidencialidad comercial de la información que se les facilite, de conformidad con el Derecho nacional y de la UE, incluida, cuando proceda, la anonimización de los datos que se compartan con otras partes.

2. En lo que respecta a la gestión del tráfico, los administradores de infraestructuras se asegurarán de que las empresas ferroviarias **y los explotadores de instalaciones de servicio**, 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 **y los explotadores de instalaciones de servicio** afectados 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 [...] tendrá en cuenta **en la mayor medida posible** 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 [...], 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 Consejo²¹;

²¹ 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).

- 3) **«[...] partes interesadas operacionales»:** [...] **los candidatos, las empresas ferroviarias, los administradores** de infraestructuras, [...] **las autoridades competentes contempladas en el Reglamento (UE) 1370/2007, los explotadores** de [...] **instalaciones** de servicio [...] y cualquier otra entidad que participe directamente en la explotación de un servicio de transporte ferroviario;
- 4) «coordinador europeo»: el coordinador [...] **designado en virtud del** artículo [...] **52** del Reglamento [... nuevo Reglamento de la RTE-T];
- 4 bis) «corredores europeos de transporte»:** los corredores a que se refiere el artículo 11 del [nuevo Reglamento de la RTE-T];
- 4 ter) «nodos urbanos»:** los nodos urbanos con arreglo a la definición del artículo 3, punto 6, del [nuevo Reglamento RTE-T];
- 4 quater) «red básica»:** la red básica definida en el anexo I del [nuevo Reglamento RTE-T]. A los efectos del artículo 55, apartado 3 bis, la referencia a la «red básica» se entenderá como una referencia a la red básica que figura en el anexo IV del [nuevo Reglamento de la RTE-T];
- 4 quinquies) «red básica ampliada»:** la red básica ampliada definida en el anexo I del [nuevo Reglamento RTE-T]; A los efectos del artículo 55, apartado 3 bis, la referencia a la «red básica ampliada» se entenderá como una referencia a la red básica ampliada que figura en el anexo IV del [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 [...] **debe facilitar al** candidato en cuestión [...] **el** administrador de infraestructuras, **con** información suficiente para preparar surcos ferroviarios específicos que satisfagan dichas características;
- 10) «servicio ferroviario multirred»: servicio de transporte ferroviario de mercancías o de viajeros, nacional o internacional, que se explota en dos o más redes gestionadas por diferentes administradores de infraestructuras. El tren puede complementarse o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan pueden tener orígenes y destinos diferentes [...];
- 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;

14 bis) «proceso de planificación continua»: método de adjudicación de capacidad a, al menos, servicios de transporte de mercancías por ferrocarril fuera de los plazos del proceso de adjudicación anual;

- 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*, **respectivamente**, de la Directiva 2012/34/UE;

- 16) «organismo regulador»: el organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE;
- 17) «incidente»: todo suceso o serie de sucesos que tengan el mismo origen y que perturben el tráfico ferroviario [...];
- 17 bis) «nodo»: un lugar que conecta dos o más líneas ferroviarias, sin que ninguna de ellas esté excluida del ámbito de aplicación de los artículos 2 y 3 del capítulo I y de los capítulos II a V del presente Reglamento con arreglo al artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento;**
- 17 ter) «diseño de horarios específicos»: esquema que organiza durante un período de tiempo, destinado normalmente a ser replicado a intervalos regulares, la combinación de surcos en los tramos y nodos de una red definida, o parte de una red, también para el tráfico multirred y teniendo en cuenta, cuando proceda, las conexiones y los tiempos de transferencia entre servicios.**

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.

Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad

- 1.[...] **1. A más tardar el [veinticuatro meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]** [...], 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 [...].
- 2.[...] **Tras consultar a las partes interesadas operacionales, establecerá** principios y procedimientos comunes para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y para la coordinación entre los administradores de infraestructuras [...] y otras partes interesadas operacionales. **Los administradores de infraestructuras se esforzarán por seguir unos principios y procedimientos comunes para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria.**
- 3[...] **1 bis. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto de Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en un plazo de 18 meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará una recomendación a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción del proyecto elaborado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta en la mayor medida posible esta recomendación al adoptar el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.**
2. 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. **Al actualizar el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios para su recomendación.**
4. [...] **A** la hora de elaborar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE [...] **y el artículo 5, apartado 2,** del presente Reglamento [...], **los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.** 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 **que no sean una empresa ferroviaria** designarán una [...].[...] **Una empresa ferroviaria podrá celebrar** 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 [...] **en consonancia con el anexo IV, punto 2, letra c)**. 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 [...] **definición de los requisitos contemplados en el** 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 [...]

1. [...] **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 **de infraestructura** 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 dichos Estados miembros hayan facilitado dichas orientaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en su párrafo cuarto.**

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 [...] **el cumplimiento** de [...] las orientaciones estratégicas sobre la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

3. [...] **2 bis.** [...] **Los** administradores de infraestructuras planificarán y adjudicarán [...] la capacidad en la mayor medida posible buscando soluciones que sean aceptables para los candidatos de que se trate, garantizando al mismo tiempo el uso óptimo global de la infraestructura ferroviaria en la red de que se trate.

- 3.** [...] Los administradores de infraestructuras [...] **afrontarán los conflictos relativos a la capacidad**, 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 [...] **afrontarán los conflictos relativos a la capacidad** [...] mediante **el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artículo 9

Información sobre la capacidad de infraestructura

1. Los administradores de infraestructuras facilitarán a [...] a los candidatos [...] y los organismos reguladores [...] **y, cuando corresponda, a otras partes interesadas operacionales**, 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 [...].
3. A petición de los candidatos, los administradores de infraestructuras facilitarán la información a que se refiere el apartado 1 sobre la base de [...] **las necesidades comerciales y operativas** concretas **de los candidatos**.

Artículo 10

Restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura e infraestructuras degradadas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, **7 bis**, *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 **estimadas** 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/[...] **UE** 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 [...] **los requisitos** previstos en la sección 3 del anexo I.

4 bis. En el caso de restricciones de capacidad que tengan repercusiones importantes [...] **con arreglo a lo dispuesto en el anexo I, sección 3, punto 0**, [...] **los candidatos** 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, **cuando dichas líneas alternativas existan**, 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 **al menos en relación con** todas las obras de infraestructura en las líneas **ferroviarias** [...] **que formen parte de los corredores europeos de transporte**, 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, **cuando estos existan**, 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. **Estas restricciones de capacidad no darán lugar a sanciones con arreglo al artículo 40.** Las obligaciones de información previstas en el artículo 9 serán aplicables a tales restricciones **de capacidad**.

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 [...] **con objeto de modificar:**

a bis) la clasificación de las restricciones de capacidad y las repercusiones en el tráfico establecida en el punto 0 de la sección 3 del anexo I,

- a) los plazos de publicación establecidos en el punto 1 de dicha sección,
- b) los plazos para la coordinación de las restricciones de capacidad establecidos en el punto 4 de dicha sección; cuando dichos elementos hayan resultado ineficaces o hayan dado lugar a graves dificultades de aplicación, a fin de seguir reduciendo las repercusiones de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura en el tráfico ferroviario y la carga administrativa para los administradores de infraestructuras, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas y teniendo en cuenta la experiencia y los dictámenes de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

Artículo 10 bis

Denegación o retirada de derechos de capacidad por razones de orden público o seguridad pública

1. **Un Estado miembro podrá exigir al administrador de infraestructuras que deniegue la concesión de, o que retire, los derechos de capacidad a un candidato si las autoridades competentes de dicho Estado miembro demuestran que la concesión de dichos derechos a dicho candidato entraña un riesgo serio y grave para el orden público o la seguridad pública, incluida la seguridad nacional y la defensa de dicho Estado miembro. Toda decisión de este tipo deberá estar debidamente justificada y ser estrictamente necesaria y proporcional al objetivo perseguido.**
2. **Sin perjuicio de la confidencialidad de la información clasificada, los Estados miembros, en el plazo de 10 días a partir de la adopción de una decisión sobre la base del párrafo primero del presente artículo, informarán a la Comisión, al organismo regulador y, en el caso de los derechos de capacidad multirred, a los demás Estados miembros afectados, de la adopción de dicha decisión y de los motivos de la misma. Los Estados miembros revisarán periódicamente toda decisión adoptada.**
3. **En caso de que un Estado miembro suscite dudas sobre una decisión adoptada por otro Estado miembro sobre la base del párrafo primero del presente artículo, los Estados miembros afectados se coordinarán entre sí de conformidad con el artículo 53 bis.**

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.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 71, al objeto de

- i) **suprimir partes del contenido detallado de la estrategia de capacidad, del modelo de capacidad y del plan de suministro de capacidad establecidos en la sección 1 del anexo I, y**
- ii) modificar **los plazos de la sección 2 del anexo I,**

cuando dichos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan supuesto grandes dificultades de aplicación, 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 **y los dictámenes** de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, [...] los candidatos, [...] los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios a la hora de aplicar la presente sección. **La Comisión no suprimirá de la sección 1 del anexo I los elementos correspondientes a los mencionados en los artículos 16 a 18.**

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 respetarán las responsabilidades operativas del administrador de infraestructuras, permitiéndole optimizar el uso de la red y coordinar eficazmente la atribución de capacidad para el tráfico transfronterizo. Dichas orientaciones serán coherentes con las disposiciones establecidas en el presente Reglamento. Dichas orientaciones se facilitarán oportunamente, de modo que los administradores de infraestructuras puedan respetar los plazos establecidos en el anexo I, y podrán abarcar o** 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, **como las prácticas nacionales en materia de horarios de trenes;**
- 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 [...] **[54]** del [nuevo Reglamento de la RTE-T];
- c) directrices generales relativas al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria, **que incluirán, cuando corresponda, orientaciones de actuación, en relación con:**
 - i) **los volúmenes de los diferentes tipos de tráfico a que se refiere el artículo 12 a los que los administradores de infraestructuras tratarán de adaptarse mediante el proceso de planificación estratégica;**
 - ii) **la aplicación de diseños de horarios específicos tanto para los servicios de transporte de mercancías como para los de pasajeros, como un horario integrado a intervalos regulares;**
 - iii) **el alcance de la capacidad que puede reservarse mediante acuerdos marco o planificación continua;**
 - iv) **la aplicación, por parte de los administradores de infraestructuras, de las normas de resolución de conflictos establecidas en el artículo 37;**

que el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta **en la mayor medida posible** 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 **y en el proceso de planificación previa a que se refieren los artículos 18 y 20;**

- 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 **de conformidad con el artículo 53 bis** 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.

Los administradores de infraestructuras justificarán cualquier desviación de las orientaciones facilitadas por los Estados miembros con arreglo a las letras c) y d) del presente apartado.

Los Estados miembros podrán disponer que los elementos de orientación a que se refiere la letra c) del presente apartado sean vinculantes.

Los Estados miembros publicarán las orientaciones estratégicas adoptadas de conformidad con el presente apartado, cuando los Estados miembros hayan proporcionado dichas orientaciones. Las orientaciones estratégicas se publicarán de manera oportuna para que pueda prepararse la planificación estratégica de la capacidad.

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 [...] planificación estratégica de la capacidad

1. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta de manera [...] equitativa, **transparente** 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 **y para fomentar la coherencia transfronteriza del proceso de planificación estratégica**, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá definir una lista **armonizada** que distinga con un nivel de detalle aún mayor los distintos tipos de servicios de transporte ferroviario. [...] **Dicha lista se incluirá** [...] en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. **Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dicha lista.**

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, **incluidos los servicios ferroviarios transfronterizos. Los administradores de infraestructuras se coordinarán de conformidad con el artículo 53 a la hora de indicar la capacidad preplanificada adecuada para la prestación de servicios de transporte multirred.**

4. La planificación estratégica de la capacidad también tendrá en cuenta:
- a) la estructura y la evolución observadas de la demanda de capacidad de infraestructura, según se hayan identificado mediante la adjudicación de capacidad en períodos de horario de servicio anteriores y mediante el seguimiento del mercado a que se refiere el artículo 15 de la Directiva 2012/34/UE;
 - b) la evolución prevista de las necesidades de transporte y de la consecuente demanda de servicios de transporte ferroviario y capacidad de infraestructura, tal y como se determine en el análisis a que se refiere el artículo 15 del presente Reglamento;
 - c) **las necesidades de capacidad anunciadas por los candidatos y** los comentarios recogidos de la consulta a [...] **las partes interesadas operacionales** 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.

5 bis. A efectos de la planificación estratégica de la capacidad, los administradores de infraestructuras elaborarán un mapa estratégico de rutas 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.**

Los Estados miembros velarán por que este mapa estratégico de itinerarios se incorpore en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

6. La planificación estratégica de la capacidad comprenderá las líneas **ferroviarias** de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T [...]. Los administradores de infraestructuras, **incluidos los que no gestionen líneas que formen parte de la red básica de la RTE-T y de la red básica ampliada,** podrán **optar por** incorporar **a la planificación estratégica de la capacidad** otras líneas y nodos de la red que gestionen. **De conformidad con sus respectivas orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 11, apartado 3, los Estados miembros también podrán disponer que los administradores de infraestructuras lleven a cabo la planificación estratégica de la capacidad en otras líneas y nodos de la red gestionada por dichos administradores de infraestructuras.**

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.

[...] **Los Estados miembros velarán por que estos** tramos se [...] **reflejen** 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 [...] **un periodo que comenzará** cinco años [...] **antes del cambio de horario de servicio con el que esté relacionada.** 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 [...], **cuando sea necesario,** 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, **en particular a través de los anuncios de necesidades de capacidad;**
 - c) los resultados de los procesos de adjudicación establecidos en las secciones 3 y 4 **del presente capítulo** 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 **e incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento** directrices sobre principios, procedimientos y metodologías comunes para la planificación estratégica de la capacidad. [...]

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. **En el marco del artículo 7 sexies de la Directiva 2012/34/UE, los** administradores de infraestructuras consultarán a todas las partes interesadas operacionales, **incluidas las que explotan servicios ferroviarios multirred,** en relación con la planificación estratégica de la capacidad, **incluidos los documentos de planificación a que se refieren los artículos 16 a 18,** de conformidad con **el calendario establecido en el anexo I, sección 2.**
2. **A efectos de dicha consulta, los administradores de infraestructuras celebrarán consultas teniendo en cuenta en la mayor medida posible los principios contenidos en el marco europeo para la gestión de la capacidad contemplado en el artículo 6.**
A efectos de consulta a las partes interesadas operacionales que presten servicios ferroviarios multirred [...], **los administradores de infraestructuras se coordinarán entre sí** de conformidad con [...] **el artículo 53 y , para asuntos europeos y transfronterizos, el artículo 54.**

Artículo 14

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

1. Los administradores de infraestructuras coordinarán, **cuando sea pertinente**, 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, **incluidos los servicios ferroviarios transfronterizos**, 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 [...] las autoridades de los Estados miembros y, **en caso necesario**, otras partes interesadas.
2. [...]
3. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta cualquier recomendación adoptada por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el [...] **artículo 54**. Si los administradores de infraestructuras no siguen la recomendación, explicarán los motivos **de ello** en los documentos de planificación.
- 4.** 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. **El coordinador de la red llevará a cabo periódicamente un estudio del mercado del transporte sobre la evolución de la red y del mercado de los servicios ferroviarios transfronterizos. El coordinador de la red comunicará los resultados de este estudio a los Estados miembros, a los administradores de infraestructuras y a otras partes interesadas pertinentes, incluidos los coordinadores europeos. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras revisará y actualizará el estudio del mercado del**

transporte según proceda y, en cualquier caso, al menos cada cinco años. Los administradores de infraestructuras [...] **tendrán en cuenta este estudio de mercado** para informar sobre su estrategia de negocio general, la gestión de la capacidad y de contingencias, y las decisiones de inversión.

2. A efectos del presente Reglamento, el [...] **estudio** 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. [...]
4. [...]
5. [...]

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 [...] **una base** de comunicación, consulta y coordinación entre las partes interesadas operacionales.
2. La estrategia de capacidad contendrá **la** información [...] **que se enumera en la sección 1 del anexo I.**
3. [...]
4. El administrador de infraestructuras preparará [...] **y** publicará [...] la estrategia de capacidad de acuerdo con el calendario [...] establecido en la sección 2 del anexo I. **En caso de acontecimientos imprevisibles y significativos, el administrador de infraestructuras actualizará la estrategia de capacidad en consecuencia.**
5. [...]

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 **necesidades de capacidad a que se refiere el artículo 12, apartado 4, letra c) y 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 manera equilibrada las necesidades de capacidad de los distintos segmentos de los servicios de transporte ferroviario, así como las necesidades 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 [...] **base** de comunicación, consulta y coordinación para la planificación estratégica de la capacidad entre las partes interesadas operacionales.

2. El modelo de capacidad contendrá la información [...] **que se enumera en la sección 1 del anexo I.** Los administradores de infraestructuras elaborarán y publicarán el modelo de capacidad para cada período de vigencia de un horario de servicio y lo actualizarán [...] en función del [...] calendario establecido en la sección [...]2 del anexo I. **La obligación de actualizar el modelo de capacidad no se aplicará si se ha publicado el plan de suministro de capacidad para el mismo período de vigencia de un horario de servicio.**
3. **Cuando sea pertinente,** los administradores de infraestructuras documentarán y[...] justificarán cualquier divergencia **sustancial** entre el modelo de capacidad y la estrategia de capacidad relativos al mismo período de vigencia de un horario de servicio. [...]
4. [...]

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.

El plan de suministro de capacidad contendrá la información que se enumera en la sección 1 del anexo I.

- 1 bis. Los administradores de infraestructuras elaborarán el plan de suministro de capacidad de conformidad con los resultados de la planificación estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 11 a 17 y siguiendo el calendario establecido en la sección 2 del anexo I.**
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. **Cuando sea pertinente,** los administradores de infraestructuras documentarán y [...] justificarán cualquier divergencia **sustancial** 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 adjudicar la capacidad preplanificada se tendrán en cuenta las características, normas y procesos de adjudicación especificados. **En el marco de sus orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra c), los Estados miembros podrán obligar a los administradores de infraestructuras a que preplanifiquen la capacidad de infraestructura en determinadas líneas y nodos.**
5. La capacidad preplanificada se presentará en el plan de suministro de capacidad en forma de los elementos de **planificación de la** 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. [...] **5 bis. A la hora de preplanificar la** capacidad [...], **los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta los criterios establecidos en el artículo 25, apartado 2 bis, letras a) a f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **A efectos de la preplanificación de la capacidad, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta** los resultados de la consulta a los candidatos —de conformidad con el artículo 13— y **de** 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, **en un plazo de treinta días a partir de la publicación del plan de suministro de capacidad final**, solicitar al administrador de infraestructuras que lo modifique [...] **si el análisis ha concluido que dicho plan no cumple lo establecido en las disposiciones del presente Reglamento o de la Directiva 2012/34 o los principios de transparencia y no discriminación.**

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 [...] **líneas ferroviarias alternativas —cuando estas existan—** para poder reencaminar el tráfico si no están disponibles las líneas **ferroviarias** incluidas en la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T [...] **y de otras líneas y nodos ferroviarios cubiertos por los documentos de planificación estratégica de la capacidad;**
 - b) una planificación indicativa de la capacidad de infraestructura disponible en las [...] **líneas ferroviarias** alternativas designadas de conformidad con la letra a) **—cuando dichas líneas ferroviarias alternativas existan—**, con información transparente sobre la capacidad disponible en dichas líneas **y las características técnicas**, 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 **—cuando estas existan—** en virtud del apartado 2, letra a), y la planificación indicativa de la capacidad en líneas alternativas **—cuando estas existan—** de conformidad con el apartado 2, letra b), se incluirán en el modelo de capacidad y en el plan de suministro de capacidad.

5. [...]

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 **equitativos**, transparentes y no discriminatorios.

Al preplanificar la capacidad para facilitar un diseño de horarios específicos, de conformidad con las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 11, apartado 3, cuando se faciliten, y teniendo en cuenta las necesidades del mercado expresadas por los candidatos, los administradores de infraestructuras podrán agrupar elementos de planificación de la capacidad, como surcos ferroviarios preplanificados.

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 longitud máxima**, los parámetros técnicos y el número de franjas horarias incluidas, **tanto para los servicios de transporte de mercancías como para los de pasajeros.**
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. **Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dicho marco común.**
4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará y adoptará especificaciones [...] para los elementos de planificación de la capacidad **a que se refiere el apartado 2** 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. [...] **Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichas especificaciones.**

Artículo 21

Infraestructuras muy utilizadas y congestionadas

1. Los administradores de infraestructuras comunicarán sin demora [...] **los tramos o nodos** de infraestructura [...] **declarados** muy utilizados o [...] congestionados si se cumple al menos una de estas condiciones:
 - a) el uso [...] **de la capacidad de infraestructura ferroviaria** ha superado los valores umbral que determinan las infraestructuras muy utilizadas o congestionadas durante los períodos de referencia previstos en el [...] 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 [...], **especialmente debido a obras de infraestructuras con una duración superior a doce meses y que den lugar a restricciones de capacidad programadas de conformidad con el artículo 10.**

[...]

[...] **Los administradores de infraestructuras evaluarán el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria sobre la base de procedimientos y métodos objetivos, transparentes y adecuados.**

La letra a) del párrafo primero del presente apartado no se aplicará a las infraestructuras de la conexión fija a través del canal de la Mancha, tal como se define en el Tratado entre Francia y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija, firmado en Canterbury el 12 de febrero de 1986, y en el Acuerdo de Concesión entre el Secretario de Estado de Transporte, Le Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited y France-Manche S.A.

- 1 bis. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará un método común sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria. Dicho método se incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dicho método.**

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 **período de vigencia del** 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 **en los cinco años anteriores a la declaración de infraestructura muy utilizada o congestionada se haya llevado a cabo un plan de aumento de la capacidad conforme al artículo 23 o ya se esté aplicando**.
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.

Para los tramos o nodos de infraestructura declarados congestionados, el administrador de infraestructuras podrá establecer cuotas límite específicas para la aplicación del artículo 27, apartado 6.

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 [...] sobre la base de criterios transparentes y objetivos. Dicho procedimiento se aplicará con arreglo al artículo [...] **25** del presente Reglamento y se expondrá, junto con los criterios aplicables, en la declaración sobre la red.
7. Los [...] **Estados miembros** [...] velarán por que los tramos o nodos declarados muy utilizados o congestionados **se indiquen** en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.
8. [...]
9. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 para modificar [...] **los umbrales para el uso de la capacidad y los períodos de referencia previstos en el anexo II cuando dichos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan supuesto grandes dificultades de aplicación,** 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, de los candidatos y otras partes interesadas operacionales, de los organismos reguladores y de la Red Europea de Organismos Reguladores **Ferrovianos** a la hora de aplicar el presente artículo.

10. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan los principios clave del método que debe desarrollar la Red Europea de Administradores de Infraestructuras con arreglo al apartado 1 bis sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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, **a menos que en los cinco años anteriores a la declaración de infraestructura muy utilizada o congestionada se haya llevado a cabo un plan de aumento de la capacidad o ya se esté aplicando.**

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 **del presente Reglamento**.

El administrador de infraestructuras hará público el resultado del análisis de capacidad.
[...]

4. **Cuando proceda**, 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 **los tramos o nodos declarados congestionados**.

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, incluidas **las medidas organizativas y** 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.

[...] **Un Estado miembro** podrá **decidir que dicho plan esté** supeditado a su aprobación previa [...].

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.

[...]

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 refieren el artículo 11,

apartado 2, **y la declaración sobre la red** 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. [...] **Los Estados miembros velarán por que la infraestructura** designada con arreglo al apartado 2 se [...] **indique** en [...] el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797 [...].

Artículo 25

[...] División de la capacidad de infraestructura [...] declarada muy utilizada o congestionada

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 [...] **podrá dividir** 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 **las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo [...] [...] 11, apartado 3, —cuando los Estados miembros hayan proporcionado dichas orientaciones y hayan dispuesto que serán vinculantes— y** tendrá en cuenta la necesidad de capacidad para los servicios ferroviarios multirred.

2 bis. Con vistas a la división de la capacidad de infraestructura con arreglo al apartado 1, los administradores de infraestructuras evaluarán opciones alternativas de división sobre la base de, entre otros, los siguientes criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales, en función de la disponibilidad de datos:

- a) **los costes de explotación para los explotadores y los parámetros técnicos de servicios de transporte ferroviario, así como sus repercusiones 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 la accesibilidad para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario, incluida la calidad de las conexiones y los tiempos de transferencia del transporte ferroviario de viajeros y mercancías;**
- d) el impacto medioambiental, como las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido;**
- e) el volumen de mercancías y viajeros transportados;**
- f) el uso de la red de infraestructuras.**

Al proceder a la evaluación de las opciones alternativas de división, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta los procedimientos desarrollados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras a que se refiere el apartado 2 ter.

2 ter La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará un procedimiento equitativo, transparente y no discriminatorio para la evaluación de las opciones alternativas de división, y lo incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el artículo 6. Los procedimientos constarán de los siguientes pasos:

- a) definir intervalos de valores estándar para los servicios ferroviarios como base inicial para la evaluación;**
- b) diseñar situaciones alternativas para dividir la capacidad disponible entre distintos tipos de servicios de transporte ferroviario;**
- c) evaluar y clasificar las situaciones de acuerdo con metodologías objetivas y transparentes, teniendo en cuenta los criterios socioeconómicos y medioambientales establecidos en el apartado 2 bis, y permitiendo tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales sobre la base de enfoques aceptados y pruebas empíricas;**
- d) seleccionar la situación con clasificación más alta según la evaluación a que se refiere la letra c) y modificar el plan de suministro de capacidad en consecuencia.**

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 de derechos [...] **de capacidad en** 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 los derechos [...] **de capacidad en una infraestructura ferroviaria** [...] 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. **Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichas características.**

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 [...] **el Derecho interno.**
- 5[...]**6. Una vez que se adjudique un derecho de capacidad a un candidato, este no podrá transferirlo a otra empresa o servicio.**

Cualquier forma de transferencia, el infractor quedará excluido de toda adjudicación ulterior de capacidad durante el período de vigencia del horario de servicio actual y el siguiente.

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. El candidato que no sea una empresa ferroviaria comunicará al administrador de infraestructuras, al menos diez días antes del uso de la capacidad, qué empresa ferroviaria va a utilizarla. Dicha información incluirá pruebas de la aceptación de la empresa ferroviaria.

7. 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. [...]

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.

- 4. Los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura a través de herramientas y servicios digitales con arreglo al artículo 62, para el trayecto de ida y vuelta cuando así se solicite.**

- 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 una cuota límite, que se establecerá en la declaración sobre la red, salvo que ello se deba a causas de fuerza mayor. 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. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible los intervalos de la cuota límite definida por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.**

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

- 6 bis. De conformidad con los criterios y procedimientos a que se refiere el artículo 20, apartado 1, cuando proceda, los administradores de infraestructuras podrán negarse a adjudicar capacidad si las solicitudes son incompatibles con su planificación estratégica de la capacidad. En tal caso, el administrador de infraestructuras hará todo lo posible por ofrecer al candidato una capacidad alternativa. La denegación se comunicará al candidato sin demora. El candidato tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador de conformidad con el artículo 63, apartado 2.**
- 6 ter. Los administradores de infraestructuras informarán al menos cada año 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 podrá emitir un dictamen, en el que podrá recomendar al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad.**

Artículo 28

Adjudicación de derechos de capacidad multirred

- 2[...].0. Los candidatos tendrán derecho a pedir derechos de capacidad multirred mediante los procedimientos de adjudicación a que se refieren los artículos 31 a 34, incluidos los trayectos de ida y vuelta, y a recibir respuestas a dichas solicitudes en un único lugar y mediante una única operación [...], de conformidad con el artículo 62, apartado 5.**

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.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artículo 28

[...]

1. Cuando el administrador de infraestructuras reciba una solicitud de derechos de capacidad multirred [...], se coordinará con los demás administradores afectados de conformidad con el artículo 53.
2. En concreto, la coordinación **a que se refiere el apartado 1** 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 adjudicados 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 candidato seleccionará al** administrador de infraestructuras [...] **que** será responsable de actuar como punto de contacto único para las consultas relacionadas con la solicitud de capacidad específica.

- 3.[...][...]2a. **Un administrador de infraestructuras no cancelará un derecho de capacidad multirred de conformidad con el artículo 27, apartado 6, sin la coordinación previa con otros administradores de infraestructuras afectados.**

Si el administrador de infraestructuras cancela un [...] derecho de capacidad multirred, **de conformidad con el artículo 27, apartado 6, informará al organismo regulador. Si el derecho de capacidad multirred cancelado implica tráfico transfronterizo, el organismo regulador informará a los organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.**

4. [...]

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá los procedimientos y métodos detallados para [...] **promover la aplicación uniforme del** 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.

Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichos procedimientos y métodos.

Artículo 29

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

1. [...] ²²[...]

- 1. Los administradores de infraestructuras y los explotadores de instalaciones de servicio que ofrecen servicios necesarios para explotar un servicio de transporte ferroviario y cuyas instalaciones de servicio son parte de la red transeuropea de transporte, según se especifica en el anexo II del [nuevo Reglamento RTE-T],**

²² [...]

incluidas aquellas situadas en los nodos urbanos definidos en el artículo 3, letra f), de dicho Reglamento, cooperarán con vistas a asegurar, cuando proceda, que la adjudicación de la capacidad de infraestructura y de instalaciones de servicio sean coherentes.

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 velarán por que los candidatos puedan pedir, en un solo lugar y mediante una única operación, los derechos de capacidad en 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 [...] **de servicio** 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 [...] información sobre la capacidad disponible en formato digital, de conformidad con el artículo 62, **apartado 5, y con los calendarios del anexo I.**
6. [...]
7. [...]
- 6. El presente artículo no se aplicará a los explotadores de instalaciones de servicio que se beneficien de una exención en virtud del artículo 2 del Reglamento de Ejecución 2017/2177.**

Artículo 30

Horario de servicio

1. Los administradores de infraestructuras [...] **publicarán** un nuevo horario de servicio antes del inicio de cada período de vigencia del horario de servicio.

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 [...] **velarán por que** el horario de servicio **se mantenga actualizado** 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.

1 bis. **Los administradores de infraestructuras indicarán en los documentos de planificación de la planificación estratégica la capacidad que tienen previsto reservar para su adjudicación mediante acuerdos marco.** Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del TFUE, el administrador de infraestructuras adjudicará **a los candidatos la capacidad reservada para los acuerdos marco en dichos documentos de planificación** por medio de [...] dichos acuerdos, a reserva de los apartados 3 y 4. **Esto no impedirá que el administrador de infraestructuras adjudique la capacidad solicitada mediante acuerdos marco en los casos en que dicha capacidad no esté reservada en los documentos de planificación, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4.**

1 ter. **Podrán celebrarse acuerdos marco entre varios administradores de infraestructuras y un candidato en caso de que abarquen más de una red.**

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. **En el caso de los acuerdos marco que impliquen tráfico transfronterizo, los organismos reguladores pertinentes se coordinarán.**

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. **Esta conversión se realizará con arreglo al artículo 26, apartado 2.**
3. Los administradores de infraestructuras [...] **velarán por que los** acuerdos marco [...] **coincidan** con los documentos de planificación de la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 11, apartado 2, [...] **cuando estén disponibles, y con las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 11, apartado 3, cuando los Estados miembros hayan proporcionado dichas orientaciones y hayan dispuesto que serán vinculantes.**

Los administradores de infraestructuras **vecinos** [...] **coordinarán sus planificaciones estratégicas de la capacidad sobre los porcentajes de** capacidad [...] **disponible** [...] para [...] acuerdos marco **transfronterizos.**
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 [...]. **Dichas modificaciones no se considerarán cambios de los derechos de capacidad objeto de una sanción con arreglo al artículo 40. Los demás cambios en los derechos de capacidad adjudicados mediante acuerdos marco serán objeto de una sanción de conformidad con** el artículo 40.
6. [...]
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 al indicado en [...] **la sección 5** del anexo I deberá estar justificado por el requisito de inversiones específicas por parte de los nuevos participantes o por la novedad sustancial del servicio [...], **incluida una mejora sustancial de la calidad 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, [...] las empresas ferroviarias, **los administradores de infraestructuras** así como [...] la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Comisión podrá adoptar [...] **actos** de ejecución en los que se establezcan [...] **normas detalladas** sobre el procedimiento [...] **para celebrar acuerdos marco, la forma y el contenido de dichos acuerdos** [...] para **garantizar** la aplicación uniforme del presente artículo [...]. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

Artículo 32

Adjudicación de capacidad mediante el proceso anual de adjudicación

1. El administrador de infraestructuras establecerá [...] el horario de servicio **a que se refiere el artículo 30** 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 adjudicará 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 [...] **el** apartado 6 y [...] **el artículo 27, apartado 6 bis**. 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. [...]
4. [...]
5. [...]
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 de capacidad 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. [...]
9. [...]
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 **al menos a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril** con arreglo a los plazos establecidos en [...] **la sección** 6 del anexo I. Los administradores de infraestructuras reservarán capacidad para ello en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18.

Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del TFUE, el administrador de infraestructuras adjudicará a los candidatos, mediante el proceso de planificación continua, la capacidad reservada para la planificación continua en los documentos de planificación. Esto no impedirá que el administrador de infraestructuras adjudique la capacidad solicitada mediante planificación continua en los casos en que dicha capacidad no esté reservada en los documentos de planificación. Los procesos de planificación continua no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos u otros servicios.

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 [...] **la sección** 6 del anexo I.

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

2 bis. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán decidir conjuntamente modificar las especificaciones de capacidad concedidas mediante el proceso de planificación continua, para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria. Dichas modificaciones no se considerarán cambios de los derechos de capacidad objeto de una sanción con arreglo al artículo 40. Los demás cambios en los derechos de capacidad adjudicados mediante el proceso de planificación continua serán objeto de una sanción de conformidad con el artículo 40.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad reservada para el proceso de [...] planificación continua según el principio de [...] **orden de llegada** [...].
4. [...]
5. [...]

6. Previa notificación al organismo regulador [...], el administrador de infraestructuras denegará las solicitudes de planificación continua si [...] 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 [...] **denegaciones** 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. [...] **[...] 0 bis. Al programar obras de infraestructura [...] [...] de conformidad con el presente artículo [...], los administradores de infraestructuras respetarán el calendario y los requisitos establecidos en la sección 3 del anexo I.**
- 2**[...] 0 ter.** 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.[...][...]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.
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 [...], **lo que permite a la empresa ferroviaria operar los servicios en cuestión.**
- 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. [...]
6. Los administradores de infraestructuras incluirán [...], **en cuanto se programen,** las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura en el modelo de capacidad [...] **o** 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 **intentará atender a todas las solicitudes mediante la coordinación y** propondrá, 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 3, apartado [...] **1 bis**, 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 **en conflicto** de capacidad de los servicios ferroviarios nacionales se expondrán en la declaración sobre la red.
5. [...]
6. [...]
7. En el caso de **un conflicto que implique al menos una** [...] **solicitud** 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 [...] **conflictos que impliquen al menos una solicitud de capacidad multirred y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichas directrices.**

Mecanismo formal de resolución de conflictos [...]]

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, [...] **el administrador de infraestructuras priorizará las solicitudes coherentes con la capacidad preplanificada que se defina en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 18. 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 la sección 1 del anexo I.

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. En tal caso, el administrador de infraestructuras hará todo lo posible por ofrecer al candidato una capacidad alternativa. El candidato tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador de conformidad con el artículo 56, apartado 9, de la Directiva 2012/34/UE.

- 1 bis. Los administradores de infraestructuras resolverán los conflictos no resueltos de conformidad con el apartado 1 mediante un procedimiento equitativo, transparente y no discriminatorio, de conformidad con las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 11, apartado 3, cuando los Estados miembros hayan facilitado dichas orientaciones y hayan dispuesto que serán vinculantes.**

Si la aplicación de dichas orientaciones no permite resolver el conflicto, los administradores de infraestructuras resolverán los conflictos mediante un procedimiento equitativo, transparente y no discriminatorio teniendo en cuenta el procedimiento establecido por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en virtud del apartado 1 ter.

- 1 ter. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará los procedimientos a que se refiere el apartado 1 bis y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad contemplado en el artículo 6. Los procedimientos constarán de los siguientes pasos:**

- 0) definir intervalos de valores estándar para los servicios ferroviarios como base inicial para la evaluación;**
- a) diseñar situaciones alternativas para adjudicar 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 a que se refiere la letra a) de acuerdo con metodologías objetivas y transparentes, teniendo en cuenta los criterios socioeconómicos y medioambientales establecidos en el apartado 1 ter, y permitiendo tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales sobre la base de enfoques aceptados y pruebas empíricas;
- c) seleccionar la situación con clasificación más alta según la evaluación a que se refiere la letra b) y modificar el plan de suministro de capacidad en consecuencia.

1 quater. Los procedimientos establecidos por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras con arreglo al apartado 1 ter evaluarán opciones alternativas para el uso de la capacidad de infraestructura, sobre la base, entre otras cosas, de los siguientes criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales, en función de la disponibilidad de los datos a que se refiere el apartado 1 ter, punto 0):

- a) los costes de explotación para los explotadores y los parámetros técnicos de servicios de transporte ferroviario, así como sus repercusiones 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 la accesibilidad para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario, incluida la calidad de las conexiones y los tiempos de transferencia del transporte ferroviario de viajeros y mercancías;
- d) el impacto medioambiental, como las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido;
- e) el volumen de mercancías y viajeros transportados;
- f) los parámetros técnicos para un uso eficiente de la infraestructura, como la homogeneidad del tráfico, la longitud del tren o las frecuencias de circulación.

2. En el contexto del [...] **mecanismo** formal de resolución de conflictos, las solicitudes de derechos de capacidad multirred se tendrán en cuenta en su totalidad. Si, de conformidad con el [...] **apartado 1 ter, letra b)**, 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 [...] de una manera que facilite el acceso al mayor número de candidatos. [...] **Para ello, los administradores de infraestructuras podrán adjudicar la capacidad a través de una subasta. El método para adjudicar capacidad aplicado en virtud del presente párrafo** estará sujeto a la aprobación **previa** del organismo regulador.

Artículo 38

Calendario de los procesos de adjudicación de capacidad

1. **Para la aplicación de los artículos 31 a 34, [...]**el administrador de infraestructuras y los candidatos respetarán el calendario de los procesos de adjudicación de capacidad previstos, **respectivamente**, 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[...], **o**
 - **el establecimiento de surcos ferroviarios internacionales en cooperación con los administradores de infraestructuras de terceros países incide de manera significativa en el calendario de adjudicación de capacidad en general, siempre que ello no afecte a los procesos de adjudicación de capacidad de otros administradores de infraestructuras de la Unión que no están implicados en dichos surcos ferroviarios.**
3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 71 por los que se modifiquen **los plazos y duraciones establecidos en** las secciones 4, 5, 6 y 7 del anexo I [...], **así como para ajustar, dentro de los límites del marco establecidos en los artículos 31 a 34, los hitos y períodos fijados en ellos, cuando dichos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan supuesto grandes dificultades de aplicación, teniendo en cuenta la experiencia de los administradores de infraestructuras y de los candidatos, con el objetivo de racionalizar los procesos de adjudicación de capacidad,** 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. [...]

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 [...] limitarán, en la mayor medida posible, los cambios en los derechos de capacidad tras su adjudicación, de conformidad con los [...] **principios** previstos en el artículo 2, apartado 3. **Los candidatos también limitarán, en la mayor medida posible, su solicitud de cambios de dichos derechos tras su adjudicación.**
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.

3 bis bis. La cancelación de derechos de capacidad se considerará un tipo concreto de cambio.

3 bis. En caso de cambios en los derechos de capacidad, l[...]os administradores de infraestructuras podrán [...] **aplicar plazos más breves** para la adjudicación de **dichos** derechos [...] **en comparación con** los [...] **plazos indicados en la sección 8 del anexo I.** Los administradores de infraestructuras incluirán en la declaración sobre la red información sobre el tiempo necesario para construir un surco ferroviario. [...]

4. Las normas y procedimientos que **deba aplicar el administrador de infraestructuras** en caso de cambio de un derecho de capacidad tendrán en cuenta las repercusiones del cambio en el candidato, en términos operativos y comerciales. A tal fin, **los administradores de infraestructuras categorizarán** los cambios [...] en función de sus repercusiones [...] **y determinarán la categoría de cambios que tengan repercusiones importantes,**

teniendo en cuenta los procedimientos adoptados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre la base del apartado 8 [...].

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 [...] coordinará 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. [...]

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 [...] **uniformes** 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 **establecerán criterios para distinguir** entre los cambios [...] **según sus** repercusiones para los candidatos y las empresas ferroviarias en términos comerciales y operativos, [...] incluidos los criterios para categorizar **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 modifiquen **las duraciones establecidas en** 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. **Al hacerlo, la Comisión tendrá en cuenta la experiencia de los administradores de infraestructuras y de los candidatos.**

[.../ Sanción 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, **apartado 4**, [...] **abonará una sanción** [...] a la otra parte.

A efectos del presente artículo, el hecho de que las empresas ferroviarias no utilicen un derecho de capacidad adjudicado se considerará equivalente a una cancelación tras la hora de salida del tren de que se trate.

2. La [...] **sanción** contemplada en el apartado 1 no se exigirá en casos de fuerza mayor. **En el caso de derechos de capacidad multirred, una cancelación por causa de fuerza mayor en una red concreta se considerará una cancelación por causa de fuerza mayor de los derechos de capacidad a lo largo de todo el itinerario que este abarque.**

2 bis. Cuando un administrador de infraestructuras, de conformidad con los artículos 10 y 35, planifique y programe una restricción de capacidad que entre en el ámbito de aplicación de la sección 3 del anexo I y cumpla el calendario y los requisitos establecidos en él, no se exigirá la sanción a que se refiere el apartado 1.

2 ter Cuando un administrador de infraestructuras retire derechos de capacidad de conformidad con las medidas adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 bis, no se exigirá la sanción a que se refiere el apartado 1.

3. **Los administradores de infraestructuras incluirán en su declaración sobre la red las condiciones que den lugar a una sanción teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el párrafo segundo del presente apartado.**

- 3.[...] [...] Tras consultar a **los candidatos y a** la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras [...] **podrá adoptar directrices para la definición de** condiciones **uniformes** por las que deba abonarse una sanción **teniendo** en cuenta las normas **y procedimientos** establecidos [...] en **virtud** del 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 [...] **dichas directrices** 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 [...] **sanción** que deberán pagar los candidatos.

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

Los niveles de [...] **sanción** deberán ofrecer un incentivo suficiente al administrador de infraestructuras y a los candidatos para respetar el uso previsto de la capacidad y minimizar las perturbaciones. Esos niveles serán proporcionados y no discriminatorios.

[...] Dichos niveles tendrán en cuenta, en particular, las normas **y procedimientos establecidos en virtud del** artículo 39, apartados 4 y 8.

El nivel de las sanciones se modulará hasta el doble del nivel de los cánones de acceso a las vías sobre la base, como mínimo, de los siguientes criterios:

a) repercusiones del cambio en los derechos de capacidad,

b) el calendario de la notificación del cambio por la parte que inicie el cambio a la otra parte,

c) cuando el cambio sea causado por el administrador de infraestructuras, la calidad de la capacidad alternativa que se proporcione en términos de itinerario, horario, características técnicas y otros aspectos pertinentes, cuando exista capacidad alternativa, o

d) cuando el cambio sea causado por el candidato, si la capacidad puede ser readjudicada y utilizada por otro candidato.

A efectos de la aplicación del párrafo quinto del presente apartado, un Estado miembro podrá definir baremos de modulación. Dichos baremos deberán cumplir las condiciones establecidas en el párrafo tercero del presente apartado. Los Estados miembros se esforzarán por coordinarse entre sí de conformidad con el artículo 53 bis.

5. [...] **Un** derecho de capacidad multirred [...] **se considerará un derecho de capacidad único. La** obligación de [...] **abonar la sanción** 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 [...] **sanción** por la totalidad del derecho de capacidad no superará el [...] **doble** del importe debido por el derecho de capacidad adjudicado por el administrador de infraestructuras.
6. Los organismos reguladores **afectados** resolverán los litigios relacionados con el motivo del cambio de un derecho de capacidad o [...] **con los retrasos en el abono de una sanción** y tomarán una decisión sin demora, en el plazo de [...] **seis semanas** 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. [...] **Cuando se le consulte, la** Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios **asesorará a los organismos reguladores para velar** por que dichas decisiones sean coherentes y se basen en principios comúnmente reconocidos.

En el caso de derechos de capacidad multirred, un candidato tendrá derecho a recurrir ante el organismo regulador responsable del administrador de infraestructuras que actúe como punto de contacto único de conformidad con el artículo 28. El organismo regulador responsable informará a los otros organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

7. **Sin perjuicio del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilna, de 3 de junio de 1999, (en lo sucesivo, «COTIF»), en particular del apéndice E de dicho Convenio, cuando proceda, y del derecho a recurrir —en virtud de la legislación nacional y de la UE— las decisiones relativas de conformidad con el presente artículo, el pago de una sanción por la parte que haya iniciado el cambio en los derechos de capacidad de conformidad con el presente artículo agotará, para la otra parte, otras reclamaciones financieras relacionadas con el mismo cambio.**

Artículo 40 bis

Actos de ejecución relativos a los cambios en los derechos de capacidad y sanción

Si la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no adopta los procedimientos a que se refiere el artículo 39, apartado 8, o las condiciones a que se refiere el artículo 40, apartado 3, [en un plazo de veinticuatro meses a partir de la fecha de aplicación mencionada en la parte introductoria del artículo 77, apartado 2,] o si dichos procedimientos y condiciones no permiten una aplicación uniforme del

artículo 39 o del artículo 40, bien por razones relacionadas con el contenido de dichos procedimientos y condiciones, o por motivos debidos a la falta de aplicación por parte de los administradores de infraestructuras, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan [...] la categorización de los cambios en los derechos de capacidad y las condiciones [...] que den lugar [...] **al pago** de [...] **sanciones**. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 72, apartado 3.

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 [...] **teniendo en cuenta las directrices a que se refiere el apartado 2**, 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 [...] **gestión de perturbaciones** y el principio de orden de llegada.

Cuando sea aplicable [...] **la gestión de perturbaciones**, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionará directrices sobre los procedimientos que deban aplicarse, incluyendo, según proceda, la aplicación del [...] **mecanismo** consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36 y del [...] **mecanismo** formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá dichas directrices en el Marco Europeo para [...] **la Coordinación Transfronteriza de la Gestión del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis** a que se refiere el artículo [...]44.

3. Al llevar a cabo la reprogramación, los administradores de infraestructuras **harán todo lo posible para** no cambiar ni cancelar unilateralmente los derechos de capacidad existentes con el fin de gestionar las perturbaciones. [...]
- 4. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán definir juntos medidas que prevean la sustitución de determinados derechos de capacidad en caso de perturbación de la red. Tales medidas 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 teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 44.**

6. Si la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no adopta las directrices para la gestión y adjudicación de capacidad de infraestructura en caso de perturbación de la red [en un plazo de veinticuatro meses a partir de la fecha de aplicación mencionada en la parte introductoria del artículo 77, apartado 2,] o si dichas directrices no permiten una aplicación uniforme del presente artículo, bien por razones relacionadas con el contenido de dichas directrices y condiciones, o por motivos debidos a la falta de aplicación por parte de los administradores de infraestructuras, 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. [...]

5. [...]

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. [...]

3. Al gestionar el tráfico, los administradores de infraestructuras se atenderán 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 **todo tipo de** tráfico ferroviario, teniendo en cuenta las necesidades de todos los tipos de transporte. Entre [...] **las normas y procedimientos** se podrán incluir normas de prioridad para la gestión de los diferentes tipos de tráfico, así como los procedimientos, criterios y objetivos específicos que deben aplicarse en un enfoque basado en la optimización de una función concreta, como la minimización de los minutos de retraso o del tiempo necesario para volver al funcionamiento normal, en lugar de en normas de prioridad explícitas.

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 [...] **el plan de contingencia desarrollado** 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.[...]
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. [...]

Artículo 44

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

1. A más tardar el ... [veinticuatro meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], 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 a **los principios a que se refiere el artículo 42 [...], en el que se establecerán las directrices para la coordinación entre los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas operacionales. Los administradores de infraestructuras se esforzarán por seguir dichas directrices para la coordinación de la gestión transfronteriza del tráfico, de perturbaciones y de crisis. En la declaración sobre la red, explicarán el motivo de toda desviación de dichas directrices.**

1 bis. 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 [...] **artículo 3, apartado 1, letra d)** del Reglamento (UE) [...] **2021/2085**.

2. [...] **1 ter. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto** del Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis [...] **a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en un plazo de dieciocho meses tras la entrada en vigor del presente Reglamento. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará una recomendación a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción del proyecto elaborado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta en la mayor medida posible dicha recomendación a la hora de adoptar el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis.**

3. [...] **El Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis incorporará al menos los elementos enumerados en el anexo V y 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.** Al actualizar el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios para su recomendación.

Artículo 45

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

Los administradores de infraestructuras coordinarán la gestión del tráfico con arreglo al artículo 53 [...]. **Al hacerlo, 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.

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 [...] 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, **teniendo en cuenta en la mayor medida posible el método común a que se refiere el apartado 5 bis.**

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 [...] **la perturbación de la red** tenga o pueda tener repercusiones en más de una red, el administrador de la infraestructura en la que haya ocurrido [...] **la perturbación de la red** declarará una perturbación multired y coordinará las acciones de conformidad con los artículos [...] 45 y 53, **y al mismo tiempo 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.**

3. [...]

2 bis. Cuando la perturbación de la red tenga repercusiones en una línea que forme parte de un corredor europeo de transporte y dé lugar a una interrupción parcial o total de los servicios durante más de quince días, el administrador de infraestructuras presentará un informe de incidente al coordinador de la red lo antes posible tras la declaración de la perturbación realizada con arreglo a los apartados 1 o 2, y presentará una actualización cada treinta días durante toda la duración de la perturbación.

El coordinador de la red presentará este informe a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y a los coordinadores europeos pertinentes y, previa solicitud, a los candidatos interesados.

4. El administrador de infraestructuras informará, tan pronto como sea posible, a las partes que tengan algún interés de la falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura[...].

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[...], **teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y al Organismo de Evaluación del Rendimiento** de conformidad con el artículo 54, **apartado 1**, e informará a **dicha** red[...].

6. [...]

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta las conclusiones del coordinador de la red sobre perturbaciones de la red al actualizar el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 44.

5 bis. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá un método común para estimar la duración y el impacto probables de las perturbaciones de la red en el tráfico, definir el contenido mínimo del informe de incidente y proporcionar una plantilla para dicho informe. [...] La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá dicho método, dicho contenido mínimo y dicha plantilla en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 44. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dicho método, dicho contenido mínimo y dicha plantilla.

Situaciones de crisis

1. **Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 5, e** [...]n caso de crisis **—o riesgo inminente de crisis—** relacionadas con la seguridad pública, epidemias, catástrofes naturales, [...] **el medio ambiente, la** defensa [...] **o la** 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 [...] **sanción de conformidad con el artículo 40;**
 - b) principios, normas y procedimientos alternativos para la gestión de la capacidad[...];
 - 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 **de contingencia** existentes diseñados de conformidad con el artículo 19. [...] **C**oordinará dichas medidas de emergencia con otros Estados miembros **de conformidad con el artículo 53 bis.**

El contenido y la duración de las medidas de emergencia se limitarán a lo estrictamente necesario para hacer frente a la situación de crisis en cuestión.

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 de la derogación de dichas medidas,** y presentará los motivos que la justifiquen, así como una descripción de dichas medidas y la duración prevista de su aplicación. [...] **Cuando se aplique el [Reglamento por el que se establece un marco de medidas sobre la emergencia y la resiliencia del mercado interior],** [...]el **Estado miembro** afectado informará [...]a la **oficina [...] central de enlace designada por dicho Estado miembro de conformidad con** el artículo [...] **[5]** de [...] **dicho** Reglamento [...] **de las medidas adoptadas en virtud del presente artículo.**

3. [...] **Los centros de referencia designados** [...] **de conformidad con** el artículo 60 [...] facilitarán 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 que tengan algún interés 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 [...] **el artículo 53, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el artículo 54, apartado 1.** 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 cuando las medidas de emergencia tengan un impacto significativo en el tráfico transfronterizo,** y en el plazo que la Comisión determine. [...]
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 [...] **serán objeto de una sanción por los cambios en los derechos de capacidad. Las normas establecidas en** [...] el artículo 40 **se aplicarán mutatis mutandis a dicha sanción.**

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 **facilitados por los administradores de infraestructuras**, teniendo en cuenta los[...] **principios** generales previstos en el artículo 2 del presente Reglamento. [...] **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras** [...] **cooperará con** [...] **la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios**.
2. [...] **Los** administradores de infraestructuras establecerán sus propios objetivos de rendimiento[...] **definidos de conformidad con el artículo 50, apartado 2, letra c)**, en el programa **de actividad** a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, teniendo en cuenta los previstos en los acuerdos contractuales mencionados en el artículo 30, **apartado 2**, de dicha Directiva. [...] **Estos objetivos comprenderán los valores objetivo establecidos en el [artículo 19, apartado 1, letras a) y b), del nuevo Reglamento RTE-T]**.

Los administradores de infraestructuras 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. [...]

3. [...]

3. Cuando estén relacionados con sus propios objetivos de rendimiento, los administradores de infraestructuras supervisarán también el rendimiento de los servicios de transporte ferroviario.

Artículo 50

Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento

1. [...] **A** más tardar ... [**veinticuatro** meses [...] **tras** la entrada en vigor del presente Reglamento], la Red Europea de Administradores de Infraestructuras **desarrollará y adoptará** un marco europeo para la revisión del rendimiento, **tras consultar a las partes interesadas operacionales, y en el que se establecerán los principios y procedimientos comunes**. Este Marco tendrá en cuenta, en particular, los principios definidos en el artículo 2, apartado 3, [...] y el artículo 42, apartado 3, así como [...] **las prioridades operativas previstos en el [artículo [...]19 del nuevo Reglamento RTE-T] y en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 15, apartado 6, de la Directiva 2012/34/UE. Los administradores de infraestructuras se esforzarán por seguir dichos principios y procedimientos comunes. En la declaración sobre la red, explicarán el motivo de toda desviación de los principios y procedimientos comunes previstos en el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento.**

1 bis. **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto de Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en un plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará una recomendación a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción del proyecto elaborado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta en la mayor medida posible esta recomendación al adoptar el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento.**

2. El Marco Europeo abarcará **por lo menos** 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[...].
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 [...]su aplicación **por parte de los administradores de infraestructuras, y[...], cuando corresponda, actualizará el Marco. Al actualizar el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios para su recomendación.**
4. [...]
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 [...]de **examen** a que se refiere el artículo 72, apartado [...]**3**. Al **preparar proyectos de actos de ejecución**, la Comisión tendrá en cuenta el trabajo realizado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el apartado 3, así como [...]la **sección independiente** del [...]**informe europeo** de la evaluación del rendimiento **a que se refiere el artículo 51, apartado 2.**

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 [...]23 **de los actos de ejecución adoptados en virtud de esta**, 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 ... **treinta** meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento][...]. **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y publicará [...]una actualización del informe** cada año.

23 [...]

2. [...] **La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios** 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. **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá dicha sección en el informe a que se refiere el apartado 1.**
3. El informe **europeo** de la evaluación del rendimiento comprenderá al menos las líneas incluidas en los corredores europeos de transporte [...]e incluirá la información [...] **a que se refiere el [artículo [...]54, apartado 3, letra g)] [...]del [nuevo Reglamento RTE-T].** La información presentada será lo bastante detallada a nivel geográfico y abarcar un período de tiempo suficientemente largo como para poder hacer interpretaciones pertinentes.
4. El informe **europeo** de la evaluación del rendimiento incluirá una sección específica sobre el rendimiento de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53 y sobre el mecanismo de consulta a que se refiere el artículo 54 del presente Reglamento.

Artículo 52 [...]

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 **por lo menos** en relación con las responsabilidades y tareas que se les encomienda en el presente Reglamento.
2. [...]
- 2.** 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, **también a nivel de los corredores europeos de transporte**, 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[...];
 - 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[...];
 - f) derivar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras aquellos casos en los que no puedan alcanzarse los resultados acordados;
 - g) evaluar la realización de las actividades de coordinación de conformidad con el capítulo IV.

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.

Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras o el coordinador de la red participen en la coordinación entre los administradores de infraestructuras, velarán por que se tengan debidamente en cuenta los aspectos transfronterizos.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artículo 53 bis

Coordinación entre Estados miembros

1. Cuando se haga referencia al presente artículo, o con el fin de promover el tráfico transfronterizo abordando cuestiones relativas a la capacidad, los Estados miembros se coordinarán entre sí. En particular, definirán, cuando sea necesario, los procedimientos y plazos para su coordinación.

2. Para efectos del apartado 1, los Estados miembros en particular:

a) coordinará al nivel geográfico más adecuado y, en la medida de lo posible, en el contexto de los foros existentes, para lograr resultados eficaces y eficientes, en consonancia con el principio de subsidiariedad, en particular a nivel de los corredores europeos de transporte;

b) implicará a los coordinadores europeos, según proceda, y en particular a la hora de avanzar en las prioridades operativas establecidas en el artículo 19 del [nuevo Reglamento RTE-T];

c) invitará a la Comisión Europea para asuntos en los que sea necesaria la coordinación a escala de la Unión o cuando sea pertinente de otro modo.

Artículo 54

Mecanismo de consulta sobre asuntos europeos y transfronterizos

- 0.** Los administradores de infraestructuras velarán por que se realicen[...][...] consultas adecuadas y periódicas a las partes que tengan algún interés sobre asuntos europeos y transfronterizos. A tal fin, tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras a que se refiere el apartado 1.
- 1.** La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará, adoptará y aplicará directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas a las partes que tengan algún interés sobre asuntos europeos y transfronterizos 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—. [...] Dichas directrices se desarrollarán y aplicarán con el apoyo del coordinador de la red y la participación de los centros de referencia designados por los administradores de infraestructuras [...] en virtud del artículo 60.
2. Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adopte un dictamen o recomendación que pueda afectar considerablemente a [...] 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 dispondrán de [...] al menos dos semanas para presentar sus observaciones sobre el proyecto de [...] dictamen o recomendación. 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 [...] a la hora de preparar las directrices a que se refiere el apartado [...] 1 y a que se refiere el apartado 2. 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 [...] responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada 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 [...] que no [...] **sean responsables de las líneas a que se refiere** [...] el apartado 2 **y, por tanto, no sean miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras** podrán [...] participar en las deliberaciones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras [...] **sin derecho a voto. Podrán presentar declaraciones para que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras las tenga en cuenta.**

3 bis. Los administradores de infraestructuras responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T de los Estados miembros que sean miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y de las Partes de Europa Sudoriental en el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte firmado por la Unión de conformidad con la Decisión (UE) 2017/1937 del Consejo tendrán derecho a convertirse en miembros, sin derecho a voto, de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, siempre que dichos Estados o partes apliquen el presente Reglamento en virtud de un acuerdo internacional celebrado con la Unión y de conformidad con las condiciones establecidas en dicho acuerdo.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras celebrará acuerdos laborales que definan los detalles de la participación de los administradores de infraestructuras de que se trate.

3 ter. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 bis, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá, de forma puntual, invitar a administradores de infraestructuras de terceros países a participar en sus reuniones en calidad de observadores, sin derecho de voto.

3 quater. Los miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionarán a dicha red los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones.

4. [...] **Previa consulta** a la Comisión [...], 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 [...] **de dos tercios de sus miembros**, salvo que el reglamento interno disponga lo contrario. Todos los miembros de un Estado miembro tendrán conjuntamente un solo voto. En ausencia **del representante** 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 [...] **de conformidad con el procedimiento de votación a que se refiere el apartado 5.**
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 **entre sus miembros.**
8. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá su programa de trabajo. Este abarcará al menos un período de dos años[...] **o de cinco como mucho.** Asimismo, consultará a los candidatos y a otras partes interesadas operacionales[...] **—siguiendo las directrices** [...] a que se refiere el artículo 54— acerca del proyecto de programa de trabajo[...], **así como** a la Comisión, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea[...], 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. **Estas tareas no podrán delegarse.** 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 Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis** contemplado en el artículo 44;
 - c) adoptará el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 50;
 - c bis) adoptará una estructura común para la declaración sobre la red y un calendario común para la consulta a que se refiere el artículo 61;**
 - 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)[...][...]
 - f) organizará, **con ayuda del coordinador de la red,** la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53.

2. [...]

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras no tendrá competencias en materia de regulación ni de formulación de políticas.

1 bis. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras creará grupos de trabajo para garantizar la coordinación entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas operacionales, incluidas las empresas ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio y los explotadores de transporte intermodal, así como la consulta de dichas partes interesadas operacionales. Los miembros de los grupos de trabajo podrán emitir un dictamen sobre cualquier propuesta de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras que tenga consecuencias para las partes interesadas operacionales. También podrán emitir dictámenes por iniciativa propia dirigidos a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

Artículo 57

Transparencia

1. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras velará por que su composición, [...] **su** 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 [...] los coordinadores europeos y, cuando proceda, a 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 RTE-T]. [...]

Artículo 58

Coordinador de la red

1. A [...] más tardar [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], **la Red Europea de Administradores de Infraestructuras** designará a una entidad imparcial y competente para desempeñar las funciones contempladas en el artículo 59. Dicha entidad será nombrada coordinador de la red.

Los miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionarán al coordinador de la red los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones. Antes del nombramiento del coordinador de la red, los [...] **miembros**

de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultarán a 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 **y de nombramiento de un nuevo coordinador**;
- 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.

Los aspectos contemplados en las letras a) a c) del presente apartado estarán regulados por el reglamento interno de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras adoptado con arreglo al artículo 55. Las funciones y tareas operativas del coordinador de la red a que se refiere la letra d) del presente apartado se especificarán en el acto por el que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras nombra al coordinador de la red.

- 2. El coordinador de la red desempeñará sus funciones de manera imparcial, **transparente** y rentable [...]. 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. **La Red Europea de Administradores de Infraestructuras aprobará el programa de trabajo anual y el informe anual antes de su adopción.**

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 [...][...], **en particular mediante la contribución** a la preparación del Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el artículo 6, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 44 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere 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, **y proponer a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras métodos para facilitar los servicios ferroviarios transfronterizos;**
- d bis) contribuir a la coordinación entre los administradores de infraestructuras en lo que respecta a la planificación estratégica de la capacidad con arreglo al artículo 14 mediante la elaboración de diseños de horarios específicos que faciliten surcos ferroviarios de larga distancia multirred que sean competitivos;**
- e) actuar como punto de contacto en nombre de los administradores de infraestructuras para [...] **facilitar información**, en particular en relación con [...] incidentes ferroviarios y restricciones temporales de capacidad;
- f) actuar como primer punto de contacto [...], facilitando a los agentes pertinentes interlocutores entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas operacionales [...].
- g) [...]

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.

1 bis. Para cada corredor europeo de transporte, los administradores de infraestructuras que gestionen la parte de la infraestructura de dicho corredor podrán designar un centro de referencia único que actúe como interfaz principal entre ellos y las demás entidades que participen en las actividades de coordinación, de conformidad con el artículo 53, apartado 2, letra a).

1 ter. El centro de referencia único designado a que se refiere el apartado 1 bis servirá de punto de contacto para los candidatos y otras partes interesadas operacionales para la puesta en marcha o el cambio de servicios de transporte ferroviario transfronterizos o para la organización del apoyo a actividades *ad hoc*, en particular para hacer frente a las situaciones de crisis a que se refiere el artículo 47.

1 quater. El centro de referencia único designado a que se refiere el apartado 1 bis supervisará la asignación de las solicitudes multirred en las líneas ferroviarias que forman parte de los corredores europeos de transporte hasta el final del horario de servicio anual.

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 [...].

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 **a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento**, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis **a que se refiere el artículo 44 del presente Reglamento** y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a [...] que se refiere [...] **el artículo** 50 del presente Reglamento.
3. [...] **Los administradores** de infraestructuras [...] **explicarán** en la declaración sobre la red **el motivo de la desviación de la estructura y el calendario a que se hace referencia en el apartado 1 y los marcos europeos a que se hace referencia en el apartado 2** e informará al organismo regulador competente y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras **de dichos motivos**.

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.

Las herramientas de gestión de la capacidad cumplirán los requisitos relativos al proceso de planificación y adjudicación de capacidad establecidos en el capítulo II del presente Reglamento y los requisitos definidos en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichas normas. Los administradores de infraestructuras podrán seguir utilizando las herramientas de gestión de la capacidad existentes antes de la fecha de aplicación a que se refiere el artículo 77, apartado 2, letra d), siempre que dichas herramientas permitan a los administradores de infraestructuras cumplir los requisitos mencionados.

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

- a) [...] **garantizarán un** rendimiento y [...] calidad **efectivos**, incluida la plena interoperabilidad, de los servicios que los administradores de infraestructuras [...] **hayan prestado** a los candidatos;

- b) [...] **garantizarán** la transparencia de la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico a lo largo de todas sus fases, **incluido mediante soluciones en tiempo real que se implantarán gradualmente**;

- 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 [...];

- d) garantizarán la armonización de los datos con el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.**

3. [...]

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 [...] **garantizarán** la 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, [...] los candidatos y, si procede, los explotadores de instalaciones de servicio [...] 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 [...] **adoptadas** en virtud de esta.

En el caso de **los** servicios ferroviarios multirred **o de los servicios ferroviarios transfronterizos**, 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 [...], **en particular para gestionar la adjudicación de capacidad**.

5 bis. A más tardar [seis meses después de la fecha de aplicación a que se refiere el artículo 77, apartado 2, letra d)], la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionará directrices sobre los requisitos funcionales y técnicos para el intercambio de información con arreglo al apartado 5 entre los administradores de infraestructuras, los candidatos y, en su caso, los explotadores de instalaciones de servicio, teniendo en cuenta el trabajo de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo.

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. **Los Estados miembros velarán por que** [...] las funciones y facultades previstas en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE se [...] **ejerzan** 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 **del presente Reglamento** y revisará el cumplimiento del presente Reglamento por iniciativa propia, a fin de evitar las discriminaciones entre los candidatos.
2. [...] **Todo** candidato [...], autoridad nacional, regional o local responsable de [...] **servicios de transporte ferroviario** tendrá derecho a recurrir ante el organismo regulador [...], **en virtud del procedimiento establecido en** 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 [...].

SECCIÓN 2

Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

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, [...] **establecida en virtud del** 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 **con arreglo al apartado 6.**

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 los servicios ferroviarios transfronterizos,** 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.

4 bis. Cuando la cooperación a que se refiere el apartado 4 dé lugar a decisiones divergentes de los organismos reguladores de que se trate, estos facilitarán a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios una explicación en la que se expongan las diferencias.

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.

Artículo 64 bis

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 (el «Consejo»);
- b) una Secretaría.

Los organismos reguladores garantizarán el funcionamiento de la Secretaría.

SECCIÓN 2 [...]

[...]

Artículo 65

Tareas y responsabilidades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios

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. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios hará públicos los dictámenes y recomendaciones que haya adoptado. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios no tendrá competencias en materia de regulación ni de formulación de políticas.
2. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, cuando sea pertinente, 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 [...] transfronterizos.
3. [...] 4. Los candidatos podrán informar a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios [...]
4. [...] [...] en relación con cuestiones incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento [...] que puedan afectar 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 [...] **información**, la transmitirá sin demora al organismo u organismos reguladores competentes.

La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá optar por adoptar un dictamen o recomendación sobre dichas cuestiones. En tales casos, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios informará de inmediato a los organismos reguladores [...] de que se trate acerca de su intención [...].

- 5.[...] La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará su dictamen o recomendación a los organismos reguladores [...] de que se trate en el plazo de [...] **cuatro semanas** a partir de la recepción de toda la información pertinente relativa [...] **a la cuestión de que se trate**. 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 [...] **la adopción, por parte de los órganos reguladores, de** las decisiones para las que **estos** estén facultados [...] en virtud del presente Reglamento.
- 7. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios formulará recomendaciones sobre el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el artículo 6, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 44 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere el artículo 50, antes de su adopción por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.**
- 8. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios preparará una sección independiente del informe europeo de evaluación del rendimiento a que se refiere el artículo 51, en la que presentará su evaluación y recomendaciones sobre el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario. Asesorará a la Comisión y a los coordinadores europeos sobre aspectos relacionados con el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario.**
- 9. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará sus dictámenes o recomendaciones a la Comisión sobre cualquier deficiencia del proceso de coordinación a que se refiere el artículo 14 y, a petición de la Comisión, sobre las medidas de emergencia adoptadas por los Estados miembros que tengan un impacto significativo en el tráfico transfronterizo a que se refiere el artículo 47, apartado 5.**
- 10. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará su dictamen o recomendación a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre las directrices elaboradas por esta última relativas a la definición de las condiciones que dan lugar a la sanción, tal como se contempla en el artículo 40, apartado 3.**

Artículo 66 [...]

[...]

Artículo 67

Composición y organización del Consejo [...]

1. [...] Los organismos reguladores [...] de cada Estado miembro que tenga una red ferroviaria activa [...]

2. [...] [...] **serán** miembros **del Consejo. Nombrarán a un representante y a un suplente del Consejo.**

Los [...] **representantes** serán el director, o el director adjunto, del organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE. [...] El [...] suplente se nombrará de entre la gobernanza o la dirección del organismo regulador o, cuando ello no sea posible, de entre su personal.

3. Los miembros del Consejo [...] 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 **representantes de los** miembros del Consejo y de sus suplentes, junto con sus declaraciones de intereses.

5. Previa consulta a la Comisión, el Consejo adoptará y publicará su reglamento interno. El reglamento interno podrá establecer modalidades de votación más detalladas, en particular un procedimiento de votación para asuntos urgentes.

6. El Consejo tomará decisiones por mayoría de dos tercios de sus miembros, salvo que el reglamento interno disponga lo contrario. Cada miembro tendrá un voto. En ausencia del representante de un miembro, el suplente podrá ejercer el derecho a voto.

7. La Comisión será miembro del Consejo sin derecho a voto. Coordinará y apoyará la labor del Consejo y le formulará las recomendaciones que sean oportunas.
8. La Secretaría prestará los servicios necesarios para organizar las reuniones y el trabajo del Consejo.
9. De conformidad con el reglamento interno del Consejo, este podrá optar por crear grupos de trabajo para organizar el trabajo de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios sobre temas específicos relacionados con la aplicación del presente Reglamento, en particular sobre cuestiones relacionadas con el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria.

Los grupos de trabajo estarán abiertos a la participación de expertos de los organismos reguladores ferroviarios y de la Comisión. Los expertos de las partes interesadas operacionales y de otros organismos públicos o privados podrán ser invitados a participar en dichos grupos de trabajo de forma puntual.

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, el Consejo:
 - a) adoptará, **de conformidad con las normas procedimentales establecidas o contempladas en el artículo 67**, dictámenes o recomendaciones **de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios** sobre reclamaciones o investigaciones que le [...] **remitan** [...] uno o varios organismos reguladores **en virtud del** artículo [...] **64, apartado 3**;
 - 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 [...]

[...]

[...]

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, [...] y el artículo 48, apartado 3, [...] se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [1 de enero de [...] **2029**]. 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.
3. **La delegación de poderes mencionada en 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, y en el artículo 48, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo de la Unión Europea. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.**
4. **Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.**

- 5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.**
- 6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 8, del artículo 11, apartado 2, del artículo 21, apartado 9, del artículo 38, apartado 3, del artículo 39, apartado 9, y del artículo 48, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.**

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[...]**3**. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo [...] **5** del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- 3.[...][...] **Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.**

Artículo 73

Informe y revisión

A más tardar el [**diez años después de la entrada en vigor del presente Reglamento**], 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 **de transporte** ferroviario, en especial los servicios internacionales, de larga distancia y de mercancías;
- b bis) las repercusiones financieras y administrativas del presente Reglamento para los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas operacionales, los organismos reguladores y las autoridades de los Estados miembros;**

- c) el trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, del coordinador de la red [...] **y** de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, tanto en general como en relación con el desarrollo, la adopción y la aplicación de criterios, metodologías y procedimientos comunes;
- d) la [...] **eficacia de los** mecanismos de coordinación [...] **dentro del Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad** [...] a que se refiere [...] **el artículo 6, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 44** [...] **y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere el artículo 50.**

[...]

- e) el funcionamiento de los criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales y la necesidad de presentar, si procede, una propuesta de posibles modificaciones de los artículos 25 y 37.**

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 la infraestructura ferroviaria, tal como se establecen en el capítulo IV»;
 - b) en el artículo 2, se suprime el apartado 6;
 - c) **en el artículo 3**, se suprimen los puntos 20, 22, 23, 27 y 28;
 - d) se suprime el artículo 7 *ter*;

d bis) El artículo 27, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. La declaración sobre la red contendrá información que establezca las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria pertinente. La declaración sobre la red contendrá asimismo información que establezca las condiciones para el acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras, y para la prestación de servicios en dichas instalaciones, o indicará un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico. En el anexo IV se establece el contenido de la declaración sobre la red.»

- 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 [...] **el** [...] **13** de diciembre de **2031** **o** en una fecha posterior.
- 3. A más tardar el... [dos años después de la fecha a que se refiere el artículo 77, apartado 2, párrafo primero], la Comisión presentará al Consejo y al Parlamento Europeo un informe sobre el seguimiento de las disposiciones transitorias a que se refiere el artículo 75.**

Artículo 76

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 913/2010 con efectos a partir del [...] **8** 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 [...] **2029**]. 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 [...] **el** [...] **13** de diciembre de [...] **2031** **o** en una fecha posterior;
 - b) el artículo 9, apartados 1 y 2, surtirá efecto a partir del [1 de enero de [...] **2030**];
 - c) [...] [...]
 - d) **el artículo 27, apartado 4, el artículo 28, apartado 0 y** los artículos 48 y 62 surtirán efecto a partir del [...] **31** de diciembre de [...] **2029**];
 - e) el artículo 74 surtirá efecto a partir del [...] **13** de diciembre de [...] **2031**].

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

Hecho en [...], el ...

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

ANEXO I

ENTREGABLES Y CALENDARIO PARA LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD

A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 11, 16, 18 Y 38

1. ENTREGABLES QUE DEBEN PREPARAR LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS EN LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA CAPACIDAD A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 11, 16, 17 Y 18

Entregable	Contenido
Estrategia de capacidad (Artículo 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Ámbito geográfico de la estrategia de capacidad: líneas cubiertas por la planificación estratégica de la capacidad de conformidad con el artículo 12, apartado 6</u>– Desarrollo previsto de infraestructuras físicas, incluidas nuevas construcciones, mejoras, renovaciones y cierres/clausura, <u>con los detalles de las características de dichas infraestructuras</u>– Evolución prevista de la demanda de servicios de transporte ferroviario– [...] <u>Las orientaciones</u> estratégicas sobre el uso de la capacidad por parte de los Estados miembros, <u>cuando los Estados miembros hayan facilitado dichas orientaciones</u>– Capacidad adjudicada en acuerdos marco y capacidad <u>que pueda ser</u> necesaria para prestar servicios de transporte en virtud de contratos de servicio público– <u>Información sobre la disponibilidad y el uso de la infraestructura ferroviaria, incluida la infraestructura declarada muy utilizada o congestionada</u>– <u>Obras de infraestructuras previstas que den lugar a restricciones de capacidad [...] con repercusiones importantes</u>
Modelo de capacidad (Artículo 17)	<ul style="list-style-type: none">– Toda la información incluida en la estrategia de capacidad, en su caso actualizada y más detallada– Volumen <u>total</u> de capacidad disponible, <u>incluida la capacidad multirred,</u> para los candidatos <u>por tramo de red, incluido el volumen de capacidad disponible por</u> por segmento del mercado del transporte ferroviario <u>para los distintos segmentos de los servicios de transporte ferroviario</u> o por proceso de adjudicación– Volumen de capacidad [...] <u>reservada para las restricciones de capacidad derivadas de</u> obras de infraestructura por impacto en el tráfico <u>estimado</u> [...]– [...] <u>volumen, según lo establecido en la sección 3 del</u>

	<p><u>anexo I</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Detalle geográfico: desglose por tramos de planificación adecuados que reflejen las características de la infraestructura y la demanda – Ámbito de aplicación temporal: un período de vigencia de un horario de servicio – Detalle temporal: al menos una panorámica general anual (restricciones de capacidad) y uno o más días representativos (capacidad disponible para las solicitudes)
<p>Plan de suministro de capacidad (Artículo 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Toda la información incluida en el modelo de capacidad, en su caso actualizada y más detallada – [...] <u>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:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) cuando proceda en virtud del artículo 18, apartado 4, y de conformidad con el artículo 18, apartados 4 y 5,</u> la capacidad preplanificada disponible para satisfacer las solicitudes, <u>incluida la capacidad multired,</u> definida en forma de elementos de capacidad <u>de conformidad con el artículo 18, apartado 5;</u> <u>ii) la capacidad no preplanificada por el administrador de infraestructuras;</u> <u>iii) la capacidad disponible en las instalaciones de servicio a que se refiere el artículo 29, apartado 1.</u> – Capacidad <u>no disponible para su adjudicación a los candidatos:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) restricciones</u> de capacidad, definidas en forma de elementos de capacidad, <u>incluidas las restricciones de capacidad a que se refiere el punto 1, sección 3, del presente anexo;</u> <u>ii) 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;</u> <u>iii) la capacidad reservada para fines distintos de los previstos en los incisos i) y ii), que el administrador de infraestructuras deberá indicar claramente;</u> <u>iv) otra capacidad ya adjudicada, al actualizar el plan de suministro de capacidad durante el horario de servicio al que se refiere el plan</u>

	<u>de suministro de capacidad.</u>
	– Capacidad alternativa disponible durante las restricciones de capacidad
	– Capacidad alternativa disponible en caso de perturbaciones de la red
	– <u>Restricciones aplicables al uso de las infraestructuras especializadas a que se refiere el artículo 24</u>

2. CALENDARIO DE GESTIÓN ESTRATÉGICA DE LA CAPACIDAD A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 11, 16, 17 Y 18

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

Los administradores de infraestructuras podrán definir plazos anteriores. Tales plazos **anteriores** estarán [...] **coordinados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras** y se incluirán en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad contemplado en el artículo 6.

Se consultará a las partes interesadas **sobre asuntos europeos y transfronterizos** de conformidad con el artículo 54, y ello implicará [...] a **todas** las partes interesadas operacionales [...]. Los administradores de infraestructuras coordinarán los entregables de forma continua **en el marco del proceso de coordinación previsto en** el artículo 53.

Entregable	Hito	Plazo (máximo)
Estrategia de capacidad (artículo 16)	[...] <u>Inicio de la fase de</u> estrategia de capacidad	X-60
	Primera consulta a las partes interesadas <u>operacionales</u>	X-58
	<u>Publicación del proyecto de estrategia</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Segunda</u> consulta a las partes interesadas <u>operacionales sobre el proyecto de estrategia</u>	X[...]38
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X-36
Modelo de capacidad (Artículo 17)	Inicio de la preparación	X-36
	[...] <u>Anuncios de necesidades de capacidad por parte de</u> los	X-24

	candidatos y los candidatos potenciales y consulta de las partes interesadas operacionales	
	Publicación del proyecto de modelo de capacidad	X-21
	Coordinación con los candidatos y las partes interesadas operacionales	X-19
	Publicación del modelo de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X-18
Plan de suministro de capacidad (Artículo 18)	Inicio de la preparación	X-18
	Consulta a los candidatos y las partes interesadas operacionales	X-14
	Publicación de las restricciones de capacidad a que se refiere el punto 1, sección 3, del presente anexo	X-12
	Publicación del plan de suministro de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X-11
	Publicación de las restricciones de capacidad a que se refiere el punto 5, sección 3, del presente anexo	X-4
	Reorientación de la capacidad reservada para asignación a través del horario de servicio para otros procesos de adjudicación	X-2
	Actualización del plan de suministro de capacidad para reflejar cualquier cambio en la capacidad preplanificada o adjudicada	Hasta X+12 sin demora
<p>Nota:</p> <p>1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4.</p>		

2. No obstante lo dispuesto en el punto 1, se aplicará el siguiente calendario simplificado y abreviado al entregable «Estrategia de capacidad» en relación con los períodos de vigencia de un horario de servicio que comiencen en diciembre de [...] **2030** y diciembre de [...] **2031**:

Estrategia de capacidad (artículo 16)	Publicación del proyecto de estrategia [...]	X-38
	<u>Consulta a las partes interesadas operacionales sobre el proyecto de estrategia</u>	<u>X-37</u>
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras	X-36

3. **CALENDARIO Y REQUISITOS DE COORDINACIÓN, CONSULTA Y PUBLICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES DE CAPACIDAD DERIVADAS DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 10 Y 35**

0. Las restricciones de capacidad se clasificarán en función de su duración en número de días consecutivos y de su impacto en el tráfico (volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria que se cancele, reencamine o sustituya por otros modos de transporte) de acuerdo con el cuadro siguiente.

	<u>Duración</u>	<u>Impacto en el tráfico</u>
<u>Repercusiones importantes</u>	<u>Más de 30 días consecutivos</u>	<u>Más del 50 %</u>
<u>Repercusiones elevadas</u>	<u>Más de 7 días consecutivos</u>	<u>Más del 30 %</u>
<u>Repercusiones medias</u>	<u>7 días consecutivos o menos</u>	<u>Más del 50 %</u>
<u>Repercusiones menores</u>	<u>Sin especificar</u>	<u>Más del 10 %</u>

1. En lo que concierne a las **restricciones de capacidad** de las líneas ferroviarias, por razones tales como las obras de infraestructura, incluidas las restricciones de velocidad derivadas, la carga por eje, la longitud de los trenes, la tracción o el gálibo de implantación (en lo sucesivo, «restricciones de capacidad») **que tengan unas repercusiones elevadas o importantes**, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos, por primera vez, **en la medida en que se conozcan**, al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de tal cambio. [...]
2. Como parte de la coordinación entre **sí**, los administradores de infraestructuras [...] debatirán conjuntamente dichas restricciones de capacidad, si el impacto de estas no se limita a una red, con los candidatos interesados y los principales explotadores de las instalaciones de servicio afectadas cuando se publiquen por primera vez.

3. Cuando se publiquen por primera vez las restricciones de capacidad conforme al punto 1, el administrador de infraestructuras pondrá en marcha una consulta sobre dichas restricciones con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectadas. Cuando sea necesario efectuar una coordinación con arreglo al punto 4 entre la primera y la segunda publicación de las restricciones de capacidad, [...] **los administradores de infraestructuras sujetos al presente Reglamento** celebrarán una segunda consulta con los candidatos y los principales explotadores de las instalaciones de servicio afectadas entre el final de dicha coordinación y la segunda publicación de la restricción de capacidad.
4. Si la repercusión de las restricciones de capacidad no se limita a una red, antes de publicar las restricciones de capacidad de conformidad con el punto 1, **los administradores de infraestructuras sujetos al presente Reglamento**, incluidos los administradores de infraestructuras que pudieran verse afectados por el reencaminamiento de trenes, coordinarán entre sí aquellas restricciones de capacidad que pudieran implicar una cancelación, un reencaminamiento de un surco ferroviario o una sustitución por otros modos de transporte.

La coordinación antes de la segunda publicación se deberá completar:

- a) a más tardar, dieciocho meses antes del cambio de horario de servicio [...], **en el caso de las restricciones de capacidad con repercusiones importantes**;
- b) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio [...], **en el caso de las restricciones de capacidad con repercusiones elevadas**;
- c) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio [...], **en el caso de las restricciones de capacidad con repercusiones medias**.

En caso necesario, las entidades a cargo de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 53, apartado 4, invitarán a participar en esa coordinación a los candidatos que operen en las líneas afectadas y a los principales explotadores de instalaciones de servicio afectadas.

5. En el caso de las restricciones de capacidad [...] **con repercusiones menores** que se produzcan durante el siguiente período de vigencia del horario de servicio y de las que el administrador de infraestructuras haya tenido conocimiento a más tardar seis meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, el administrador de infraestructuras consultará con los candidatos afectados las restricciones de capacidad previstas y comunicará las restricciones de capacidad actualizadas como mínimo cuatro meses antes del cambio del horario de servicio. El administrador de infraestructuras proporcionará información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros con una antelación mínima de cuatro meses respecto del inicio de la restricción de capacidad, y sobre los ofrecidos para trenes de mercancías con una antelación mínima de un mes respecto de ese mismo momento, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos afectados acuerdan un plazo más breve.
6. Los administradores de infraestructuras podrán decidir aplicar unos umbrales más estrictos a las restricciones de capacidad sobre la base de unos porcentajes más bajos de los volúmenes de tráfico estimados o unos períodos de duración más breves que los indicados en la sección 3 del presente anexo, o aplicar criterios adicionales a los mencionados en el presente anexo, previa consulta con los candidatos y los explotadores de instalaciones. Publicarán los umbrales y criterios para la agrupación de las restricciones de capacidad en sus declaraciones sobre la red, de conformidad con el punto 2 del anexo IV [...].

7. [...] **E**l administrador de infraestructuras podrá decidir no aplicar los períodos establecidos en los puntos 1 a 5 si la restricción de capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad, si el administrador de infraestructuras no tiene ningún control sobre los horarios de las restricciones, si la aplicación de dichos períodos no resultaría eficaz a efectos de costes o sería innecesariamente perjudicial a efectos de la pervivencia o condición de los activos o si todos los candidatos afectados manifiestan su acuerdo al respecto. En esos casos, y en el caso de cualesquiera otras restricciones de capacidad que no estén sujetas a consulta de conformidad con otras disposiciones del presente anexo, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y los principales explotadores de las instalaciones afectadas.
8. La información que debe facilitar el administrador de infraestructuras cuando actúe de conformidad con los puntos 1, 5 o 7 deberá incluir:
- a) el día previsto;
 - b) el momento del día y, tan pronto como se pueda fijar, la hora de inicio y finalización de la restricción de capacidad;
 - c) el tramo de línea afectado por la restricción;
 - d) en su caso, la capacidad de las líneas de desviación.

El administrador de infraestructuras publicará esa información, o el enlace en donde se pueda encontrar, en la declaración sobre la red a que se refiere el punto [...] **2** del anexo IV [...]. El administrador de infraestructuras deberá mantener actualizada dicha información. Además, los administradores de infraestructuras publicarán esta información en formato digital de conformidad con los artículos 9 y 62.

9. Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad [...] **con repercusiones importantes**, el administrador de infraestructuras facilitará a los candidatos que lo soliciten durante la primera ronda de consultas una comparación de las condiciones que vayan a darse en al menos dos alternativas de restricciones de capacidad. El administrador de infraestructuras diseñará dichas alternativas sobre la base de la información que los candidatos hayan aportado al presentar sus solicitudes y conjuntamente con ellos.

Para cada alternativa, la comparación deberá incluir, como mínimo:

- a) la duración de la restricción de capacidad;
- b) los cánones indicativos que se prevean por la utilización de las infraestructuras;
- c) la capacidad disponible en las líneas de desviación;
- d) los itinerarios alternativos disponibles, y
- e) los tiempos de viaje indicativos.

Antes de elegir entre las alternativas de restricciones de capacidad, el administrador de infraestructuras consultará a los candidatos interesados y tendrá en cuenta las repercusiones de las diferentes alternativas para esos candidatos y para los usuarios de los servicios.

El análisis de las restricciones alternativas de capacidad contemplará situaciones que afecten a más de un administrador de infraestructuras. En este caso, los administradores de infraestructuras coordinarán la planificación de la alternativa a la restricción de capacidad con arreglo al artículo 53.

10. Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad [...] **con repercusiones importantes**, el administrador de infraestructuras establecerá criterios relativos a qué trenes de cada tipo de servicio se deben reencaminar, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y comerciales del candidato, excepto si tales limitaciones operativas obedecen a decisiones organizativas o de gestión del candidato, y sin perjuicio del objetivo de reducir los costes del administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE. El administrador de infraestructuras publicará dichos criterios en la declaración sobre la red.
11. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará en su sitio web la información requerida en el punto 8.
12. [...]

4. CALENDARIO PARA LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD MEDIANTE EL PROCESO ANUAL DE ADJUDICACIÓN A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 32 Y 38

1. El administrador de infraestructuras y los candidatos seguirán el siguiente calendario:

Hito o período	Plazo o duración⁽¹⁾
Período de validez del horario de servicio («período de vigencia de un horario de servicio»)	[...] <u>Desde medianoche del segundo sábado de diciembre hasta medianoche del segundo sábado de diciembre del año siguiente.</u>
Entrada en vigor del horario de servicio	Medianoche del segundo sábado de diciembre
Publicación del plan de suministro de capacidad	De conformidad con la sección 2 del presente anexo
Publicación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura	De conformidad con las secciones 2 y 3 del presente anexo
Plazo para que los candidatos formulen solicitudes de derechos de capacidad	X-8,5
Preparación del proyecto de horario de servicio Plazo para que el administrador o administradores de infraestructuras presenten proyectos de oferta de capacidad a los candidatos	X-6,5
Fin de la coordinación con los candidatos	X-[...] <u>5,5</u>
Plazo para que el administrador o administradores de infraestructuras presenten la oferta de capacidad final a los candidatos	X-[...] <u>4,5</u>
Publicación del horario de servicio [...] Plazo para que el administrador de infraestructuras adjudique los	X-[...] <u>4,25</u>

derechos de capacidad a los candidatos	
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Pendiente de que lo especifiquen [...] <u>los administradores de infraestructuras</u> <u>teniendo en cuenta</u> el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6
Nota:	
1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»)	

[...]

3. El plazo para que los candidatos presenten solicitudes de derechos de capacidad previsto en el cuadro del punto 1 será el plazo para solicitudes de capacidad de infraestructura a que se refiere el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE.

5. CALENDARIO PARA LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD MEDIANTE ACUERDOS MARCO A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 31 Y 38

El administrador de infraestructuras seguirá el siguiente calendario:

Período	Duración⁽¹⁾
Período estándar de validez de los acuerdos marco	5 años
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Entre X-8,5 y X-6,5 (en conjunto con la coordinación en el marco del proceso anual de adjudicación a que se refiere la sección 4)
Nota:	
1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4.	

6. CALENDARIO PARA LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD MEDIANTE LA PLANIFICACIÓN CONTINUA A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 33 Y 38

El administrador de infraestructuras y los candidatos seguirán el siguiente calendario durante el proceso de adjudicación continua:

Hito o período	Plazo o duración⁽¹⁾
Primer momento para que los candidatos presenten solicitudes de capacidad en el marco del proceso de adjudicación mediante planificación continua	Cuatro meses antes de la primera circulación del tren
Último momento para que los candidatos presenten solicitudes de capacidad en el marco del proceso de adjudicación mediante planificación continua	Un mes antes de la primera circulación del tren
Duración máxima de los derechos de capacidad concedidos en el marco del proceso de adjudicación mediante la planificación continua	Treinta y seis meses a partir de la primera circulación del tren
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios para los derechos de capacidad concedidos de conformidad con el artículo 33, apartado 2, letra a)	Entre X-8,5 y X-6,5 (en conjunto con la coordinación en el marco del proceso anual de adjudicación a que se refiere la sección 4)
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios para los derechos de capacidad concedidos de conformidad con el artículo 33, apartado 2, letra b)	Pendiente de que lo especifiquen los administradores de infraestructuras teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, contemplado en el artículo 6
<u>Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad en el marco del proceso de planificación continua</u>	<u>Quince días</u>
<p>Nota:</p> <p>1) «X-m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4.</p>	

4. [...]

7. CALENDARIO PARA LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD MEDIANTE EL PROCESO *AD HOC* A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 34 Y 38

Al adjudicar capacidad de infraestructura mediante el proceso *ad hoc*, el administrador de infraestructuras cumplirá el siguiente calendario:

Período	Duración
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad para una única red	[...] <u>Cinco</u> días

Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad multirred	[...] Ocho días
--	------------------------

8. CALENDARIO PARA LOS CAMBIOS DE LA CAPACIDAD ADJUDICADA A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 39

Al cambiar los derechos de capacidad de infraestructura, el administrador de infraestructuras cumplirá el siguiente calendario:

Hito o período	Plazo o duración
Plazo máximo para que el administrador de infraestructuras ofrezca un derecho de capacidad alternativo que abarque una única red	[...] Cinco días
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras afectados ofrezcan un derecho alternativo de capacidad multirred	[...] Ocho días

ANEXO II

[...]

Umbral para la declaración de infraestructuras muy utilizadas y congestionadas a que se refiere el artículo 21

1. [...][...]

Utilización	Clasificación	Uso de la capacidad	Período de referencia
Tráfico heterogéneo	Muy utilizada	> [...] 85 % de la capacidad teórica	Más de 4 horas durante más de 200 días al año
Tráfico heterogéneo	Congestionada	> 95 % de la capacidad teórica	Más de 4 horas durante más de 250 días al año
Tráfico homogéneo	Muy utilizada	> [...] 90 % de la capacidad teórica	Más de 4 horas durante más de 200 días al año
Tráfico homogéneo	Congestionada	> 95 % de la capacidad teórica	Más de 4 horas durante más de 250 días al año

[...]

Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el método contemplado en el artículo 21, apartado 1 bis, para determinar el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

Por «tráfico homogéneo» se entiende aquel en el que los trenes del tramo de que se trate tienen generalmente características similares pertinentes para el uso de la capacidad, en particular la velocidad, el patrón de paradas y la aceleración.

Por «tráfico heterogéneo» se entiende aquel en el que los trenes del tramo de que se trate difieren en características relevantes para el uso de la capacidad, en particular la velocidad, el patrón de parada y la aceleración.

2. [...]

ANEXO III

CONTENIDO DEL MARCO EUROPEO PARA LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 6

El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad contemplado en el artículo 6 contendrá al menos los siguientes elementos:

Elemento	Referencia(s)
[...]	[...]
Tipos y descripción de los servicios de transporte ferroviario que se utilizarán a efectos de la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura ferroviaria.	Artículo 12, apartado 2
Principios, procedimientos y metodologías comunes para la planificación estratégica de la capacidad, incluida la coordinación entre los administradores de infraestructuras y la consulta con las partes interesadas [...], <u>en particular para los anuncios de necesidades de capacidad</u>	Artículo 12, <u>apartado 4, artículo 12,</u> apartado 9, artículos 13. y 14., <u>artículo 17, apartado 1 y artículo 54</u>
<u>Directrices sobre los procedimientos y las metodologías que deben utilizarse para el análisis del mercado del transporte</u>	<u>Artículo 15, apartado 3</u>
Medios de publicación del plan de suministro de capacidad y proceso de consulta a los candidatos	Artículo 18, apartado 10
Normas y procedimientos para adjudicar la capacidad preplanificada incluidos en el plan de suministro de capacidad.	Artículo 20, apartado 3
<u>Método común sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria</u>	<u>Artículo 21, apartado 1 bis</u>
Características de las especificaciones de capacidad	Artículo 26, apartado 1
Intervalos para las cuotas límite aplicables a la cancelación de los derechos de capacidad no utilizados	Artículo 27, apartado 6
Procedimientos y métodos para coordinar la adjudicación de derechos de capacidad multired, incluidos los requisitos mínimos de calidad.	Artículo 28, apartado 5
Directrices sobre <u>la definición de</u> los límites relativos a las diferencias entre las solicitudes de capacidad de los candidatos y la capacidad de infraestructura propuesta por los administradores de infraestructuras en el proceso consensual de resolución de conflictos	Artículo 36, apartado 2
<u>Directrices sobre el uso del mecanismo consensual de resolución de conflictos en el caso de conflictos que impliquen al menos una solicitud de capacidad multired</u>	<u>Artículo 36, apartado 8</u>
<u>Procedimientos y metodologías para resolver conflictos</u>	<u>Artículo 37,</u>

<u>relativos a la capacidad de infraestructura sobre la base de criterios socioeconómicos y medioambientales</u>	<u>apartado 1 ter</u>
Procedimientos para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras la adjudicación.	Artículo 39, apartado 8
<u>Directrices para la definición de las condiciones</u> que dan lugar a [...] <u>sanciones</u> por cambios en los derechos de capacidad.	Artículo 40, apartado 3
[...]	[...]

ANEXO IV

Contenido de la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE: sección sobre la gestión de la capacidad y del tráfico

Además de los elementos contemplados en el artículo 27, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la declaración sobre la red a que se refiere **dicho** artículo [...] contendrá:

- 1) Una sección en la que se expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a ella. Esta sección se referirá a la información disponible en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.
- 2) Una sección relativa a los principios y criterios que regirán la gestión de capacidad. Esta sección expondrá las características de capacidad generales de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En esta sección también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de gestión de capacidad. Se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho procedimiento, y en particular:
 - a) los procedimientos con arreglo a los cuales se consulta a los candidatos sobre la planificación estratégica de la capacidad **y estos facilitan anuncios de necesidades de capacidad**;
 - b) el procedimiento con arreglo al cual los candidatos pueden pedir capacidad al administrador de infraestructuras;
 - c) las disposiciones que deben cumplir los candidatos;
 - d) el calendario para la planificación estratégica de la capacidad, los procesos de solicitud, adjudicación, adaptación y reprogramación, así como los procedimientos que se seguirán para solicitar información sobre la programación y los procedimientos para la programación de labores de mantenimiento planificadas e imprevistas;
 - e) los principios que rigen el mecanismo consensual de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 36, incluido el sistema de resolución de litigios facilitado como parte de este proceso, y el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 37;
 - f) la estructura y el nivel de las [...] **sanciones** por cambios en los derechos de capacidad;
 - g) los procedimientos que deben seguirse y los criterios utilizados en caso de infraestructuras muy utilizadas o congestionadas;
 - h) los detalles de las restricciones al uso de la infraestructura;
 - i) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 6.

- 3) Una sección sobre operaciones, incluida la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis. En ella, se dispondrá la aplicación de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en las Directivas (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 y 2007/59/CE, en particular:
- a) las normas operativas, incluidas las normas o principios de asignación de prioridad para la gestión del tráfico, una lista de normas técnicas, operativas y de seguridad, así como normas relativas al personal de explotación, o las referencias a ellas;
 - b) las medidas operativas, incluidas las normas y procedimientos para la gestión de perturbaciones y de crisis, la comunicación operativa y el intercambio de datos con las empresas ferroviarias y otras partes interesadas operacionales;
 - c) una lista de los sistemas de información utilizados en las operaciones y las referencias a ellos;
 - d) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 44.
- 4) Una sección sobre los elementos principales de la gestión del rendimiento, en particular:
- a) las referencias a los objetivos de rendimiento contemplados en el programa de actividad a que se refiere el artículo 8, apartado [...] **3**, de la Directiva 2012/34/UE y en el acuerdo contractual a que se refiere el artículo 30 de dicha Directiva;
 - b) los procedimientos para supervisar los avances hacia la consecución de los objetivos e informar de ellos, identificar las causas de las deficiencias de rendimiento junto con las partes interesadas operacionales, y diseñar y aplicar medidas correctoras para mejorar el rendimiento;
 - c) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 50.

ANEXO V

CONTENIDO DEL MARCO EUROPEO PARA LA COORDINACIÓN TRANSFRONTERIZA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO, DE PERTURBACIONES Y DE CRISIS CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 44

El Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contará, como mínimo, con los siguientes elementos:

Elemento	Referencia(s)
Principios comunes para la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis que deberán tener en cuenta los administradores de infraestructuras a la hora de fijar normas y procedimientos para la gestión del tráfico.	Artículo 43
Normas y procedimientos comunes para la coordinación de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis entre los administradores de infraestructuras y con las partes interesadas operacionales.	Artículos 42 y 43, artículo 44, apartado 2, artículos 45 y 46 [...]
Normas y procedimientos comunes para gestionar y adjudicar la capacidad en caso de perturbaciones de la red y situaciones de crisis.	Artículo 41, apartados 1 y 2
Definición de las responsabilidades de las partes interesadas operacionales que participan en la gestión del tráfico transfronterizo, sobre la base de un conjunto de procedimientos operativos, hitos e interfaces acordados.	Artículo 45
Procedimientos, normas, herramientas e interfaces para la comunicación y el intercambio de información, incluidas herramientas e interfaces digitales armonizadas, entre los administradores de infraestructuras, las partes interesadas operacionales y otras partes interesadas afectadas, en particular las autoridades públicas.	Artículos 45 [...] y 62
[...]	[...]
<u>Método común para estimar las condiciones relativas a la duración y al impacto probable en el tráfico y el contenido del informe de incidente del coordinador de la red.</u>	[...] Artículo 47, <u>apartado 5 bis</u>
[...] <u>Directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas a las partes que tengan algún interés sobre asuntos europeos y transfronterizos.</u>	Artículo [...] <u>54, apartado 1</u>

ANEXO VI

Perturbaciones de la red a que se refiere el artículo 46

Tipo de incidencia	Duración probable estimada	Impacto probable estimado
Perturbación de la red	Para volver a los niveles previos al incidente de capacidad disponible para el uso del tren, se necesitan tres días o más	<ul style="list-style-type: none">– El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que circulan por una única red necesitan un tratamiento operativo– Menos del 50 % de los trenes del tramo afectado que circulan por más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo
Perturbación multired	Para volver a los niveles previos al incidente de capacidad disponible para el uso del tren, se necesitan tres días o más	<ul style="list-style-type: none">– El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que circulan por más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo

Las condiciones relativas a la duración y al impacto probable en el tráfico son acumulativas.

ANEXO VII

[...]

CONTENIDO DEL MARCO EUROPEO PARA LA EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 50

Ámbito de rendimiento	Cuestiones pertinentes (orientativas)
Infraestructura y equipos	<ul style="list-style-type: none">– Capacidad y potencial de la infraestructura física y sus equipos, incluida la implantación de normas de la RTE-T– Reducción de la capacidad o potencial de la infraestructura debido al aplazamiento de la renovación, del mantenimiento o de la reparación de esta
Capacidad de infraestructura	<ul style="list-style-type: none">– Oferta de capacidad en términos de cantidad y calidad– Uso de la capacidad, excedente de capacidad para admitir un crecimiento del tráfico– Correspondencia entre la capacidad disponible (planificada o no) y las necesidades del mercado, <u>a escala de una única red y multired</u>– Estabilidad de la oferta de capacidad, en particular en relación con las obras de infraestructura– Infraestructura congestionada– Tiempo de permanencia previsto de los trenes en las estaciones fronterizas
Gestión del tráfico	<ul style="list-style-type: none">– Puntualidad/retrasos de los diferentes tipos de servicios ferroviarios, en origen, paradas intermedias y destino y en lugares de importancia operativa– Cancelaciones de trenes– Tiempo de permanencia real de los trenes en las estaciones fronterizas
Gestión de perturbaciones y de crisis	<ul style="list-style-type: none">– Porcentaje de tráfico que podría reencaminarse o reprogramarse durante la perturbación o crisis– Impacto de las perturbaciones en el tráfico ferroviario en términos de retrasos y cancelaciones– Impacto de las perturbaciones en los explotadores de

	<p>servicios ferroviarios y sus clientes</p> <p>– Problemas específicos encontrados (cualitativos)</p>
<p>Implantación y rendimiento de los servicios, herramientas e interfaces digitales</p>	<p>– Apoyo a los procesos relacionados con la gestión de la capacidad, del tráfico y de perturbaciones</p> <p>– Exhaustividad y calidad de la información y los datos facilitados</p> <p>– Armonización con la arquitectura europea desarrollada en la [...] <u>Empresa Común para el Ferrocarril Europeo</u> y con las especificaciones técnicas pertinentes de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797</p>
<p>Cumplimiento de la normativa; supervisión reglamentaria</p>	<p>– Indicadores de procesos para supervisar el cumplimiento de las normas y procedimientos</p> <p>– Reclamaciones presentadas ante los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios</p>

ANEXO VIII

Información que debe proporcionarse a las partes interesadas operacionales a que se refiere el artículo 48

Se proporcionará la siguiente información **, cuando proceda,** de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 y los actos de ejecución pertinentes [...] **adoptados sobre la base de dicha Directiva, y con sujeción a las respectivas responsabilidades de las partes interesadas contempladas en el [Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión y el Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión modificado] según lo dispuesto en** el artículo 48:

Información facilitada por el administrador de infraestructuras

- N.º [...] del tren
- Notificaciones sobre los trenes
- **Adjudicación de surco**
- **Información y previsiones sobre la circulación de trenes**
- **Información sobre perturbaciones del servicio**
- **Intercambio de información para mejorar la calidad**

Información facilitada por otras partes interesadas operacionales:

- Datos de la carta de porte
- Solicitud de surco [...]
- Preparación de trenes
- Información y previsiones sobre la circulación de trenes
- Información sobre perturbaciones del servicio
- Hora estimada de salida, hora estimada de intercambio, hora estimada de llegada del envío
- Movimiento de vagones
- Intercambio de información para mejorar la calidad

ANEXO IX [...]

[...]

[...]

ANEXO X

Tablas de correspondencias

1. TABLA DE CORRESPONDENCIAS CON LAS DISPOSICIONES SUPRIMIDAS EN LA DIRECTIVA 2012/34/UE

Directiva 2012/34/UE	Presente Reglamento
Artículo 2, apartado 6	Artículo [...] <u>38</u> , apartado 2
Artículo 3, punto 20	Artículo 21 <u>y anexo II</u>
Artículo 3, punto 22	[...] <u>Artículos 36 y 37</u>
Artículo 3, punto 23	<u>Artículo 4, punto 5</u> , y artículo 31
Artículo 3, punto 27	Artículo 4, punto 8
Artículo 3, punto 28	Artículo 4, punto 13
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 1	Artículo 3, apartado 1
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 3	Artículo 3, apartado 3, y artículo 2, apartado 3, letra b)
Artículo 36	Artículo 40
Artículo 38, apartado 1	Artículo 26, apartado 1, párrafo segundo, y artículo 26, apartado 6
Artículo 38, apartado 2	Artículo 26, apartado 3
Artículo 38, apartado 3	Artículo 26, apartado 4
Artículo 38, apartado 4	Artículo 26, apartado [...] <u>7</u>
Artículo 39, apartado 1	Artículo 11, apartado 3
Artículo 39, apartado 2	Artículo [...] 3, <u>apartado 1 bis</u>
Artículo 40, apartado 1	Artículos 14 [...], <u>28</u> y [...] <u>53</u>
Artículo 40, apartado 2	Artículo 55, apartado 7, artículo 57, apartado 2, artículo 63, apartado 1 [...] y artículo 64, apartados 1 y 7
Artículo 40, apartado 3	Artículo 55, apartados 2 [...] y [...] <u>5</u>
Artículo 40, apartado 4	Artículo 57, apartado 1
Artículo 40, apartado 5	

Artículo 41, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 41, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 41, apartado 3	Artículo 7, apartado 3
Artículo 42, apartado 1	Artículo 31, apartado 1
Artículo 42, apartado 2	Artículo 31, apartado 4
Artículo 42, apartado 3	Artículo 31, apartado 5
Artículo 42, apartado 4	Artículo 31, apartado 5 [...]
Artículo 42, apartado 5	Artículo 31, apartado 7, y sección 5 del anexo I
Artículo 42, apartado 6	Artículo 31, apartado 8
Artículo 42, apartado 7	Artículo 31, apartado 10
Artículo 42, apartado 8	Artículo 31, apartado 11
Artículo 43, apartado 1	Artículo 38, apartado 1, artículo 32, apartados 6, 7 y 8 [...], artículo 33, apartados 1 y 2, y secciones 2, 4, 5, 6 y 7 del anexo I
Artículo 43, apartado 2	Artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 2, artículo 21, apartado 9, artículo 38, apartado 3, y artículo 39, apartado 9
Artículo 43, apartado 3	[...]
Artículo 44, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 44, apartado 2	Artículo 32, apartados 7 y [...] 8
Artículo 44, apartado 3	Artículo 31, apartado 2
Artículo 44, apartado 4	Artículo 28 y artículo 62, apartado 5
Artículo 45, apartado 1	Artículo 32, apartado 2
Artículo 45, apartado 2	Artículo [...] 25
Artículo 45, apartado 3	Artículo 32, apartado 10
Artículo 45, apartado 4	Artículo 32, apartado 11
Artículo 46, apartado 1	Artículo 8, apartados 2 bis y 3 [...], artículo 20, apartado 3, [...] y artículo [...] 36, apartado 1
Artículo 46, apartado 2	Artículo 36, apartado 2
Artículo 46, apartado 3	Artículo 36, apartado 3

Artículo 46, apartado 4	Artículo 36, apartado 4
Artículo 46, apartado 5	Artículo 36, apartado [...] <u>2</u>
Artículo 46, apartado 6	Artículo [...] <u>37</u>
Artículo 47, apartado 1	Artículo 21, apartado 1, y <u>anexo II</u>
Artículo 47, apartado 2	Artículo 21, apartado 4
Artículo 47, apartado 3	Artículo 21, apartado [...] <u>6</u> , y artículo 25, apartado 1
Artículo 47, apartado 4	Artículo 8, apartados 1 [...] <u>y 2</u> [...], y artículo 11, apartado 3
Artículo 47, apartado 5	Artículo 8, apartado 1, y [...] <u>artículo 33</u>
Artículo 47, apartado 6	Artículo 21, apartado 6
Artículo 48, apartado 1	Artículo 34, apartado 1
Artículo 48, apartado 2	Artículo 18, apartado 4
Artículo 49, apartado 1	Artículo 24, apartado 1
Artículo 49, apartado 2	Artículo 24, apartado 2
Artículo 49, apartado 3	Artículo 24, apartado 3
Artículo 50, apartado 1	Artículo 22, apartado 1
Artículo 50, apartado 2	Artículo 22, apartado 2
Artículo 50, apartado 3	Artículo 22, apartado 1
Artículo 51, apartado 1	Artículo 23, apartado 1
Artículo 51, apartado 2	Artículo 23, apartados 1 y 2
Artículo 51, apartado 3	Artículo 23, apartado 4
Artículo 51, apartado 4	Artículo 23, apartado 5
Artículo 52, apartado 1	Artículo 12, apartado 8
Artículo 52, apartado 2	Artículo 27, apartado 6
Artículo 53, apartado 1	Artículo 35, apartado 1
Artículo 53, apartado 2	Artículo 10, apartados 2 y 4, y artículo 35, apartado 4

Artículo 53, apartado 3	Artículo 9, apartado 1
Artículo 54, apartado 1	Artículo 43, apartado 3
Artículo 54, apartado 2	Artículo 43, apartado 5
Artículo 54, apartado 3	Artículo 43, apartado 6

2. TABLA DE CORRESPONDENCIAS CON EL REGLAMENTO (UE) N.º 913/2010

Reglamento (UE) n.º 913/2010	Presente Reglamento
Artículos 1 a 7	
Artículo 8	Artículo 55, apartados 1 a 4, 6, 7 y 8, y artículo 56, apartado 1, letras a) a c) y letra f), y apartado 2
Artículo 9, apartado 1	Artículo 14, apartado 1, artículo 22, apartados 3 y 4, artículo 23, apartado 3, y artículo 57
Artículo 9, apartado 1, letras a), c), d) y e), y apartados 2, 3, 4 y 5	
Artículo 9, apartado 1, letra b)	Artículo 15 y artículo 22, apartados 3 y 4
Artículo 10	
Artículo 11	Artículo 55, apartados 1 a 4, 6, 7 y 8
Artículos 12 a 18	
Artículo 19	Artículo 49 y artículo [...] <u>65, apartados 7 y 8</u>
Artículos 20 a 25	