



Bruselas, 21 de abril de 2026
(OR. en)

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

**16833/1/25
REV 1 ADD 1**

**TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del 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

- Exposición de motivos del Consejo
- Adoptada por el Consejo el 21 de abril de 2026

I. INTRODUCCIÓN

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. La propuesta se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y se negocia con arreglo al procedimiento legislativo ordinario.
2. El Consejo adoptó su orientación general en el Consejo TTE (Transporte) del 18 de junio de 2024.
3. El Parlamento Europeo aprobó su mandato de negociación en la sesión plenaria del 12 de marzo de 2024.
4. El 19 de noviembre de 2024 se celebró el primer diálogo tripartito, en el que se otorgó un mandato general al nivel técnico. Se celebraron otros dos diálogos tripartito el 3 de marzo de 2025 y el 10 de junio de 2025. En el cuarto y último diálogo tripartito, celebrado el 18 de noviembre de 2025, el Consejo y el Parlamento alcanzaron un acuerdo provisional.
5. El 19 de diciembre de 2025, el Comité de Representantes Permanentes analizó el texto transaccional definitivo con vistas a llegar a un acuerdo y lo confirmó.
6. El 27 de enero de 2026, la presidenta de la Comisión de Transportes y Turismo envió una carta a la presidencia del Coreper en la que confirmaba que, en caso de que el Consejo aprobara en primera lectura el texto acordado, una vez realizada la formalización jurídico-lingüística, el Parlamento aprobará la posición del Consejo en segunda lectura.

¹ 11718/23 + ADD 1 a 4.

II. OBJETIVO

7. El Reglamento tiene por objeto aplicar un marco regulador único a la operación de la capacidad de la red ferroviaria. Las normas sobre adjudicación de capacidad establecidas en la Directiva 2012/34/UE se sustituyen por las establecidas en el presente Reglamento. La propuesta se basa en el proyecto de remodelación de los horarios para la gestión inteligente de la capacidad (proyecto TTR), liderado por el sector, cuyo objetivo es proporcionar a los administradores de infraestructuras una mayor flexibilidad, tanto para la planificación estratégica a más largo plazo como para la adjudicación de capacidad a más corto plazo, por medio de un nuevo procedimiento de planificación y adjudicación. Una planificación con mayor antelación permitirá un uso óptimo de las infraestructuras. También permitirá una distribución más equilibrada entre los distintos tipos de usuarios de la capacidad ferroviaria, ya sea de pasajeros o de mercancías, especialmente en beneficio del transporte de mercancías, que aumentaría así su fiabilidad.
8. En lo referente a la organización, la propuesta de la Comisión aumentó la centralización a escala de la UE, con una Red Europea de Administradores de Infraestructuras reforzada y con la creación de una nueva entidad, el coordinador de la red. El Organismo de Evaluación del Rendimiento propuesto inicialmente pasó a ser el Grupo Consultivo sobre el Rendimiento. A petición del Parlamento Europeo, las partes interesadas tendrán la posibilidad de establecer la Plataforma Ferroviaria Europea.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

9. Partiendo de la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo mantuvieron negociaciones con vistas a alcanzar un acuerdo temprano en segunda lectura basado en la posición del Consejo en primera lectura. La posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes elementos principales, sobre los cuales los legisladores han alcanzado un acuerdo.

Síntesis de las cuestiones principales

10. El Reglamento establece nuevas normas relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria que permiten una planificación a más largo plazo de los servicios ferroviarios, y por lo tanto hacer un mejor uso de la infraestructura y posibilitar más servicios ferroviarios, tanto para pasajeros como para mercancías. El nuevo sistema se basa en un sistema de consultas exhaustivo que permite a los administradores de infraestructuras comprender mejor las necesidades de los distintos candidatos. La capacidad se adjudicará tras la fase de consulta. Una vez adjudicada, otras normas pormenorizadas permiten introducir cambios en la planificación. El nuevo sistema también está diseñado para facilitar una mejor coordinación transfronteriza y establecer mejores servicios multirred. Existe además un sistema de penalidades concebido para ser disuasorio y evitar que se produzcan demasiados cambios.
11. Los Estados miembros podrán proporcionar al administrador de infraestructuras orientaciones estratégicas basadas en la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria, respetando al mismo tiempo las responsabilidades operativas del administrador. Con estas orientaciones estratégicas se podrán tener en cuenta las características y requisitos nacionales específicos en el contexto general de un enfoque más europeo de la planificación y adjudicación de la capacidad ferroviaria. Es importante que los Estados miembros puedan decidir la naturaleza específica del diseño de horarios y establecer volúmenes mínimos para tipos específicos de servicios de transporte ferroviario, y que tengan la posibilidad de plasmar las prioridades nacionales en los parámetros para la división de la capacidad y la resolución de conflictos.
12. La gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria se basará en una planificación a más largo plazo. Todo horario que entre en vigor a partir de diciembre de 2030 y que se aplique al año siguiente se preparará y ejecutará siguiendo tres etapas consecutivas: planificación, adjudicación y adaptación. En cada etapa hay una fase de consulta para atender las necesidades de los candidatos. Como apoyo a los administradores de infraestructuras y a las partes interesadas en la operación en el proceso de planificación, adjudicación y adaptación, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará un marco para la gestión de la capacidad. Este marco proporcionará herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales para la gestión de la capacidad de infraestructura y para la coordinación entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas en la operación.

1. **Planificación:** los administradores de infraestructuras comenzarán con la planificación estratégica de la capacidad y velarán por que esos planes se coordinen entre sí. Esto facilitará a los candidatos la organización de los servicios transfronterizos. A partir del plan estratégico, el administrador de infraestructuras efectuará una planificación más pormenorizada: en primer lugar con una estrategia de capacidad, seguida de un modelo de capacidad y, por último, del plan de suministro de capacidad. Los procedimientos especiales están concebidos para la gestión de infraestructuras muy utilizadas o congestionadas.
2. **Adjudicación:** tras la planificación, deberán adjudicarse a los candidatos los derechos de uso de la infraestructura, tanto los derechos de capacidad única como los de capacidad multirred. Para este último tipo de derechos, el Reglamento establece normas específicas. La adjudicación se realizará a través de herramientas y servicios digitales. Los administradores de infraestructuras tendrán diferentes maneras de adjudicar los derechos de capacidad y habrán de tener en cuenta las cuestiones relacionadas con la capacidad de las instalaciones de servicio. Los administradores de infraestructuras también están obligados a integrar en la planificación las obras de infraestructura. Si al final del proceso de adjudicación sigue habiendo conflictos entre las solicitudes de los candidatos y la capacidad disponible, existe un proceso de resolución de conflictos. Si no se puede alcanzar una solución consensuada, con el proceso de resolución de conflictos se podría llegar a la aplicación de una metodología equitativa, transparente y no discriminatoria basada en un conjunto de criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales.
3. **Adaptación:** antes de que los horarios entren en vigor, tanto los administradores de infraestructuras como los candidatos podrán solicitar cambios, aunque esto debe limitarse en la mayor medida posible. Para evitar que haya demasiados cambios, se ha establecido un sistema de penalidades a fin de disuadir al administrador de infraestructuras o al candidato de solicitar un cambio.

13. El resultado de la planificación y la adjudicación es el horario que entra en vigor a principios de diciembre de cada año. Esto da lugar al procedimiento de gestión del tráfico, basado en el horario. Con arreglo al nuevo sistema, puede ocurrir que se produzcan acontecimientos imprevistos que requieran de una gestión de perturbaciones y crisis. Es importante que todas las personas implicadas en la gestión del tráfico, las perturbaciones y las crisis se mantengan mutuamente informadas. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará un marco para ayudar a los administradores de infraestructuras y a las partes interesadas en la operación a coordinar la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis con herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes.
14. Supervisará y comparará el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria. Preparará un marco que ayude a los administradores de infraestructuras en la evaluación del rendimiento con herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes. Publicará un informe europeo de evaluación del rendimiento y lo actualizará cada año. La Comisión podrá crear un grupo consultivo sobre el rendimiento que actúe como grupo de expertos independiente e imparcial. El grupo formulará recomendaciones sobre el rendimiento, examinará el proyecto de informe sobre el rendimiento y presentará una sección independiente en dicho informe.
15. Gobernanza
 1. El Reglamento otorga nuevas responsabilidades a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras: la creación de los tres marcos, una mejor coordinación del trabajo de los administradores de infraestructuras en lo referente a los servicios ferroviarios multirred. También nombrará al coordinador de la red, previa aprobación de la Comisión Europea.
 2. Se nombrará un coordinador de la red para apoyar la labor de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Este coordinador de la red actuará como secretaria de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, contribuirá a la preparación de los marcos, a la coordinación entre los administradores de infraestructuras, identificará los obstáculos a los servicios ferroviarios multirred, actuará como punto de contacto y apoyará los trabajos de digitalización.
 3. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, con arreglo al presente Reglamento, tendrá las funciones específicas de hacer un seguimiento de las cuestiones reglamentarias y de coordinarse con los reguladores nacionales cuando surjan problemas con los servicios ferroviarios multirred.

4. Las partes interesadas en la operación podrán decidir crear la Plataforma Ferroviaria Europea para garantizar consultas eficaces del sector ferroviario a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.
16. En caso de que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no presente uno o varios de los marcos, o elementos de estos, o si uno o varios de los marcos, o elementos de estos, son inadecuados para cumplir los objetivos previstos, o uno o varios de los marcos no son suficientes para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, la Comisión estará facultada para adoptar el acto delegado por el que se adopte el marco pertinente, o elementos de este.
17. El primer horario que se rija por las nuevas normas establecidas en virtud del presente Reglamento se publicará en 2030 y empezará a aplicarse a partir del 14 de diciembre de 2030.

IV. CONCLUSIÓN

18. La posición del Consejo respalda el objetivo de la propuesta de la Comisión y refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones informales entre el Consejo y el Parlamento Europeo, con el apoyo de la Comisión.
19. Una vez adoptado, el Reglamento 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, constituirá una gran contribución al sector del transporte.