



2026/1184

10.6.2026

**REGLAMENTO (UE) 2026/1184 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 20 de mayo de 2026**

**relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único,  
por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 titulada «El Pacto Verde Europeo» indica un objetivo de neutralidad climática que la Unión ha de alcanzar para 2050, así como un objetivo claro para 2030 de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 50 %, para llegar hasta el 55 %, con respecto a los niveles de 1990. Ambos objetivos se han establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>. El Pacto Verde Europeo promueve una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y persigue al mismo tiempo la ambición de una contaminación cero para disminuir, de aquí a 2030, en más de un 55 % los efectos en la salud de las emisiones de contaminantes atmosféricos y en un 30 % el porcentaje de personas que padecen trastornos crónicos por el ruido del transporte. El transporte supone alrededor del 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión, y estas 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) En la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» se establecen hitos que reflejan la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé que el tráfico ferroviario de mercancías aumentará en un 50 % de aquí a 2030 y se duplicará para 2050, el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicará para 2030 y se triplicará para 2050, y los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km deben ser neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión. Para alcanzar estas metas, el transporte ferroviario debe resultar más atractivo en términos de asequibilidad, fiabilidad y accesibilidad. Además, los servicios del transporte ferroviario deben estar más adaptados a las necesidades de los viajeros y cargadores de mercancías.

<sup>(1)</sup> DO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

<sup>(2)</sup> DO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 12 de marzo de 2024 (DO C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) y Posición del Consejo en primera lectura de 21 de abril de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 19 de mayo de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación Europea sobre el Clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) El objetivo subyacente del presente Reglamento es aumentar el uso de la infraestructura ferroviaria de forma más eficiente mediante mejores procedimientos de planificación y adjudicación y mediante una mejor coordinación transfronteriza, contribuyendo así a un aumento de los servicios ferroviarios en consonancia con los objetivos de descarbonización de la Unión. No obstante, se necesitarán medidas adicionales en todos los niveles, más allá del ámbito de aplicación del presente Reglamento, para mejorar la capacidad de infraestructura ferroviaria con el fin de satisfacer la creciente demanda de capacidad ferroviaria, tanto por parte de los servicios de pasajeros como de los de mercancías, y aumentar la competitividad general del ferrocarril.
- (4) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup> establece las normas aplicables a la gestión y operación de la infraestructura ferroviaria, así como los principios y procedimientos aplicables a la adjudicación de capacidad para los servicios ferroviarios nacionales e internacionales.
- (5) El Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup> 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.
- (6) La gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la gestión del tráfico ferroviario son cruciales para el buen funcionamiento del sector ferroviario. La operación de los servicios de transporte ferroviario, en particular los servicios ferroviarios transfronterizos, debe planificarse y coordinarse cuidadosamente para que 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 de infraestructura ferroviaria genera más oportunidades para los servicios ferroviarios y refuerza su fiabilidad. El presente Reglamento debe proporcionar a los administradores de infraestructuras una flexibilidad suficiente para gestionar la capacidad de infraestructura ferroviaria de forma efectiva, garantizando al mismo tiempo que todos los candidatos reciban un trato equitativo, transparente y no discriminatorio, de forma que se garantice una competencia leal en su acceso a la red ferroviaria.
- (7) 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 esta exclusión del ámbito de aplicación del Derecho de la Unión no afecte al funcionamiento del espacio ferroviario europeo único. Tales exclusiones, en casos estrictamente limitados y debidamente justificados, deben seguir aplicándose, y los Estados miembros deben conservar el derecho a solicitarlas en el futuro, también en relación con el presente Reglamento.
- (8) La operación de la conexión fija a través del Canal de la Mancha está regulada, en particular, por el Tratado entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Francesa 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., firmado el 14 de marzo de 1986 y modificado varias veces desde entonces (en lo sucesivo, «Acuerdo de Concesión»). En virtud del Tratado de Canterbury y del Acuerdo de Concesión, los concesionarios deben gestionar la infraestructura ferroviaria y operar un servicio de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera. La Directiva 2012/34/UE, con excepción de determinadas disposiciones, 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 la conexión fija a través del Canal de la Mancha ni a las operaciones de transporte consistentes en servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por dicha conexión fija. Del mismo modo, tampoco procede aplicar el presente Reglamento a la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria para la operación de dichos servicios. Salvo disposición en contrario, el presente Reglamento debe aplicarse a la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria para la operación de otros servicios, como los trenes de pasajeros y de mercancías.

<sup>(5)</sup> 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 (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>(6)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Cuando apliquen el presente Reglamento 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 exista ninguna necesidad concreta de coordinarse con otros Estados miembros o administradores de infraestructuras que gestionen infraestructuras ferroviarias situadas en otros Estados miembros, y cuya capacidad esté disponible permanentemente sin que se espere que se produzca ningún cambio relevante a corto o medio plazo, 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.
- (10) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros adopten las medidas que sean necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de seguridad o defensa o que adopten las medidas que sean necesarias para garantizar que las fuerzas armadas tengan un acceso suficiente a la infraestructura ferroviaria.
- (11) 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 desempeño de funciones sociales vitales y tienen una importancia estratégica para la seguridad nacional. En determinados casos, el otorgamiento de derechos de capacidad a un candidato podría comprometer la seguridad pública o el orden público en la Unión, también en el ámbito de los Estados miembros, por ejemplo, cuando una empresa ferroviaria tenga intención de transportar mercancías peligrosas o armas que hayan entrado ilegalmente en la Unión en la infraestructura ferroviaria de un Estado miembro. A fin de garantizar un tráfico ferroviario fluido y seguro y la protección de su infraestructura ferroviaria, los Estados miembros deben poder exigir a los administradores de infraestructuras que denieguen el otorgamiento de derechos de capacidad a un candidato, o que se los retiren, cuando el acceso a su infraestructura ferroviaria presente un riesgo para el orden público o la seguridad pública, incluidas la seguridad nacional y la defensa. Toda decisión de este tipo debe estar debidamente justificada y ser estrictamente necesaria y proporcionada en relación con el objetivo perseguido, teniendo también en cuenta los efectos que tenga 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 debe poder tener en cuenta, entre otros factores, el hecho de que el candidato esté sujeto a medidas restrictivas adoptadas por la Unión y los motivos para adoptarlas, que el candidato sea de la propiedad o esté bajo el control efectivo de una persona o entidad sujeta a medidas restrictivas adoptadas por la Unión, o actúe 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 participe en actividades ilegales o en actividades que faciliten el desarrollo de capacidades militares de un tercer país que supongan una amenaza para la seguridad nacional del Estado miembro. Esta decisión debe ser revisada periódicamente por el Estado miembro, en particular mediante una evaluación de 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 sus motivos, y debe coordinarse con esos otros Estados miembros en caso de que estos planteen dudas respecto a la decisión adoptada. Cuando una duda planteada por un Estado miembro no se resuelva mediante coordinación, este debe poder solicitar una recomendación de la Comisión sobre la decisión adoptada por otro Estado miembro.
- (12) Los Estados miembros deben tener derecho a proporcionar al administrador de infraestructuras orientaciones estratégicas para asegurarse de que la planificación y el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria sean coherentes con sus objetivos generales y orientaciones estratégicas. En particular, los Estados miembros deben poder exigir a los administradores de infraestructuras que apliquen diseños de horarios específicos, como horarios integrados cadenciados, que reserven volúmenes mínimos de capacidad para determinados tipos de tráfico, y que reflejen las circunstancias y las prioridades estratégicas nacionales en los parámetros de la metodología para la repartición de la capacidad y la resolución de conflictos. Al hacerlo, los Estados miembros deben respetar las responsabilidades operativas de los administradores de infraestructuras y asegurarse de que conserven un margen operativo suficiente para cumplir todas sus tareas y responsabilidades.
- (13) Dado que los administradores de infraestructuras podrían verse obligados a aplicar un diseño de horarios específico, un servicio ferroviario multirred podría estar sujeto a diferentes diseños de horarios. Habida cuenta de esto, pero también de otros factores, los Estados miembros responsables de los administradores de infraestructuras que otorguen derechos de capacidad para un servicio ferroviario multirred sujeto a diferentes diseños de horarios deben coordinarse para asegurar la coherencia entre sus orientaciones estratégicas y los requisitos nacionales. Además, dado que en los Estados miembros se utilizan prácticas diferentes para la planificación de horarios, estas prácticas requieren una mayor coordinación transfronteriza también entre los administradores de infraestructuras, en particular cuando se les exige que preplanifiquen la capacidad utilizando horarios cadenciados.

- (14) Las normas y procedimientos sobre la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria deben tener en cuenta y satisfacer las necesidades de todos los segmentos del mercado ferroviario de manera no discriminatoria. En particular, deben tener en cuenta la necesidad de estabilidad a largo plazo de la capacidad disponible para los servicios de transporte de pasajeros, incluso para aquellos que se operan en virtud de 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 procedimiento 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 capacidad; y adaptación y reprogramación de la capacidad. Estableciendo fases mejor definidas y estructuradas que prevean la posibilidad de una planificación a largo plazo y una adaptación a corto plazo en la gestión de la capacidad se beneficiaría especialmente a aquellos servicios que es menos fácil planificar con antelación o es más complejo organizar, como los trenes de mercancías y los trenes transfronterizos de pasajeros, incluidos los trenes nocturnos.
- (15) 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 permite 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 <sup>(7)</sup> —en particular, el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS, por sus siglas en inglés)—, den como resultado un aumento de la capacidad disponible a medio y largo plazo. No obstante, es poco probable que los administradores de infraestructuras puedan satisfacer todas las solicitudes de capacidad para el uso de infraestructuras ferroviarias muy utilizadas o congestionadas, y deben basarse en una planificación sólida para anticipar las necesidades, proporcionar indicaciones tempranas a los candidatos y facilitar la adjudicación de capacidad.
- (16) A fin de garantizar un uso óptimo de la capacidad de infraestructura ferroviaria, deben tenerse en cuenta criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales durante el procedimiento de planificación y adjudicación, en particular al evaluar opciones alternativas de repartición de la capacidad en algún elemento de la infraestructura ferroviaria que sea muy utilizado o esté congestionado y con fines de resolución de conflictos. Especialmente en el caso de los candidatos que soliciten capacidad en diferentes Estados miembros, sería beneficioso que los administradores de infraestructuras utilicen un método común y un conjunto transparente de criterios que aclaren cómo se han tenido en cuenta esos criterios y cómo han afectado a las decisiones adoptadas.
- (17) La Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe proporcionar orientaciones sobre cómo establecer una metodología común objetiva, transparente y no discriminatoria, que se base en criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales para la repartición y la adjudicación de capacidad. Dado que se trata de una nueva metodología para decidir sobre la repartición de la capacidad o la resolución de conflictos, y que será importante fijar los valores de los parámetros en el nivel correcto, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe probar y calibrar la aplicación de los criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales antes de aplicarlos.
- (18) Cuando proceda, los administradores de infraestructuras deben ajustar los valores de los parámetros estándar para tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales a partir de planteamientos aceptados y de datos empíricos.
- (19) 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, también mediante el análisis de la evolución esperada del mercado del transporte y teniendo en cuenta el desarrollo, la renovación y el mantenimiento planificados de la infraestructura ferroviaria. Debe asegurar una adjudicación de 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 de la capacidad proporcione progresivamente mayores niveles de detalle sobre la capacidad disponible, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por las partes interesadas en la operación, y constituya la base de la adjudicación de capacidad.
- (20) A fin de garantizar 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 preplanificar la utilización de la capacidad en infraestructuras ferroviarias congestionadas o muy utilizadas y a ampliar dicha planificación a otros tramos de la red si se considera necesario. Tal preplanificación 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.

<sup>(7)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) 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, algunas solicitudes de capacidad incompatibles con el plan de suministro de capacidad podrían rechazarse u obtener una menor prioridad en la fase de adjudicación. El plan de suministro de capacidad debe actualizarse continuamente para reflejar la capacidad disponible.
- (22) Las empresas de 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 se incluyan en el horario de servicio (es decir, en el plan anual de circulación de trenes y material rodante) esas necesidades podrían no adaptarse a su calendario anual. Por lo tanto, los administradores de infraestructuras deben poder ofrecer capacidad de una calidad y en una cantidad suficientes también para los servicios ferroviarios que tengan una demanda inestable, se organicen con un plazo relativamente corto, incluyan más de un único trayecto de tren y podrían circular repetidas veces durante un período de tiempo que no coincida con el período de vigencia del horario de servicio. A tal fin, debe ser posible reservar capacidad para surcos ferroviarios que puedan adjudicarse a corto plazo.
- (23) Los candidatos a obtener capacidad de infraestructura ferroviaria deben poder planificar y solicitar dicha capacidad de forma anual a través del horario de servicio. También deben poder solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria con más antelación para lograr unos servicios ferroviarios estables y plurianuales mediante acuerdos marco. Por último, deben poder solicitar capacidad cerca del momento de la operación 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 procedimiento de planificación continua debe aplicarse, al menos, a dichos servicios.
- (24) Una parte significativa del transporte de mercancías por ferrocarril es de larga distancia y requiere la coordinación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras. El objetivo estratégico de incrementar el tráfico ferroviario también depende del aumento de los servicios transfronterizos de transporte de viajeros. Para facilitar y promover el aumento del tráfico transfronterizo en el espacio ferroviario europeo único, debe garantizarse una mayor coherencia y armonización de las normas y los procedimientos de gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aprovechando al mismo tiempo la experiencia y los conocimientos especializados del sector para su definición. En consecuencia, debe reforzarse el papel de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras encomendándole la elaboración de directrices para permitir la aplicación coherente de los procedimientos y metodologías del presente Reglamento 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 transfronteriza del tráfico, de perturbaciones y de crisis, y para la evaluación del rendimiento. Deberá consultarse a las empresas ferroviarias, los candidatos y otras partes interesadas en la operación durante el desarrollo de esos marcos europeos.
- (25) El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento — todos ellos elaborados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras— deben proporcionar directrices que establezcan herramientas, metodologías y procedimientos comunes que permitan la aplicación uniforme del presente Reglamento por parte de los administradores de infraestructuras en todo el espacio ferroviario europeo único, en relación con la gestión de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, la coordinación del tráfico transfronterizo, la gestión de las perturbaciones del tráfico y las situaciones de crisis, así como la evaluación del rendimiento. Si bien dichos marcos y los elementos que contienen deben ser no vinculantes y los administradores de infraestructuras deben seguir siendo responsables de sus decisiones operativas, se espera, no obstante, que estos sigan los marcos a menos que circunstancias específicas justifiquen apartarse de ellos. En tales casos, los administradores de infraestructuras deben actuar de conformidad con el principio de «cumplir o explicar» y justificar el motivo de cualquier desviación de esos marcos. Con dicha estrategia se consigue alcanzar un equilibrio entre las necesidades de coordinación y aplicación de planteamientos uniformes en el espacio ferroviario europeo único y la necesidad de adaptar los procedimientos y metodologías a las circunstancias específicas de determinadas zonas geográficas. Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no llegue a un acuerdo sobre las herramientas, metodologías y procedimientos comunes y, por tanto, no pueda desarrollar los marcos europeos, o cuando, si se alcanza dicho acuerdo, esos marcos sean inadecuados para cumplir sus objetivos previstos, o existan amplias desviaciones de la aplicación de dichos marcos que socaven la aplicación uniforme del presente Reglamento, la Comisión debe adoptar actos de ejecución que establezcan normas vinculantes sobre las herramientas, metodologías y procedimientos comunes necesarios para la aplicación uniforme de dichos marcos europeos o de sus elementos.

- (26) La Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe designar un coordinador de la red que desempeñe tareas operativas y de apoyo. Al nombrar al coordinador de la red, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe buscar una asociación sin ánimo de lucro con experiencia y participación en la mejora de la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria.
- (27) Las normas sobre la gestión del tráfico ferroviario transfronterizo en condiciones normales y en caso de perturbaciones deben favorecer una operación eficaz, resiliente y continua de los servicios de transporte ferroviario. Asimismo, deben prever un sistema de coordinación estructurada entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas.
- (28) La operación 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 consulta estructurada entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas. La Plataforma Ferroviaria Europea debe ser la plataforma que gestione esta consulta estructurada, ya que se espera que esté compuesta por representantes de todas las partes interesadas que participan en los servicios de transporte ferroviario, incluidos, entre otros, las empresas ferroviarias, los operadores de instalaciones de servicio o los operadores de terminales de transporte multimodal. Durante el desarrollo de los marcos europeos, la Plataforma Ferroviaria Europea debe poder proporcionar a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sus dictámenes, experiencias concretas y sugerencias prácticas para solventar problemas específicos y ayudar a seguir mejorando el funcionamiento de los servicios europeos de transporte ferroviario.
- (29) La fiabilidad de los servicios ferroviarios y el hecho de conocer con suficiente antelación cuándo están en funcionamiento es uno de los aspectos más valorados por los clientes del ferrocarril y los candidatos. La fiabilidad de los horarios también constituye un elemento esencial del correcto funcionamiento del sistema ferroviario, en el que se pueden observar fuertes interacciones entre los servicios y las externalidades de la red. Por ello, deben reducirse al mínimo las desviaciones con respecto al calendario y 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.
- (30) El presente Reglamento debe establecer un sistema de penalidades que deban pagarse en caso de que el administrador de infraestructuras o el candidato no cumpla sus compromisos con respecto a un derecho de capacidad adjudicado. El nivel de la penalidad debida debe ser eficaz, proporcionado, disuasorio y no discriminatorio, a fin de garantizar el respeto del uso planificado de la capacidad. El nivel de la penalidad también debe ser aprobado por el organismo regulador. El administrador de infraestructuras podría utilizar los cánones de acceso a las vías pagados en la red ferroviaria como base para proponer el nivel de las penalidades. La modulación de las penalidades debe tener en cuenta varios factores, entre ellos el momento de la notificación del cambio, la calidad de la capacidad alternativa que se proporcione en términos de distancia adicional o de horario, las características técnicas y otros aspectos pertinentes, o si la capacidad puede ser readjudicada y utilizada por otro candidato. La modulación aplicada debe ser baja cuando la calidad de la alternativa sea elevada o cuando la capacidad pueda readjudicarse. La modulación aplicada debe ser mayor cuando el cambio se solicite poco antes del momento del uso del derecho de capacidad o cuando la calidad sea demasiado baja en comparación con el derecho de capacidad adjudicado inicialmente. Los administradores de infraestructuras de los Estados miembros cuya moneda no sea el euro deben establecer niveles de penalidad en su moneda que correspondan a los niveles determinados en euros en el presente Reglamento en la fecha de su entrada en vigor. Se invita a dichos administradores de infraestructuras a revisar periódicamente los niveles de las penalidades teniendo también en cuenta la evolución del tipo de cambio. Este sistema de penalidades debe tener por objeto acelerar la resolución de controversias y reducir los litigios relacionados con el incumplimiento de los derechos de capacidad otorgados, así como proporcionar certeza, seguridad jurídica, previsibilidad y transparencia tanto a los administradores de infraestructuras como a los candidatos en lo que respecta a sus compromisos en relación con los derechos de capacidad otorgados.
- (31) 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. Aunque los administradores de infraestructuras deben hacer un seguimiento y comparar el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario a nivel nacional, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras debe supervisar el rendimiento a nivel de la Unión. 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 en la operación 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 en la operación y los avances en términos de rendimiento a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta a la vez las diferentes circunstancias y características existentes en el sector ferroviario. Para establecer dicho sistema y analizar sus resultados, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y la Comisión deben poder contar con expertos independientes que conformen un grupo consultivo del rendimiento, el cual debe poder prestar asesoramiento independiente a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y a la Comisión, así como a las partes interesadas en la operación y a los coordinadores europeos, en todos los ámbitos que influyen en el rendimiento de los servicios ferroviarios y la gestión de la infraestructura ferroviaria. Asimismo, el grupo debe contribuir al informe de la evaluación del rendimiento.

- (32) 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. Dicho marco debe aspirar a garantizar que todos los administradores de infraestructuras de la Unión utilicen herramientas, metodologías y procedimientos comunes para medir el rendimiento utilizando unos indicadores consensuados. Debe permitir identificar las deficiencias de rendimiento en la red ferroviaria de la Unión. 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 al detectar las deficiencias de rendimiento más relevantes. Debe permitir que los administradores de infraestructuras cooperen a nivel de la Unión 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 adecue a su finalidad.
- (33) Para que la coordinación de los administradores de infraestructuras sea eficaz a nivel de la Unión, 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 coordinar de forma eficaz la planificación estratégica de la capacidad.
- (34) Todos los administradores de infraestructuras de los Estados miembros que sean responsables de las líneas que formen parte de la red básica y de la red básica ampliada de la Red Transeuropea de Transporte (en lo sucesivo, «RTE-T») deben ser miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Otros administradores de infraestructuras de los Estados miembros que estén incluidos en la gestión estratégica de la capacidad para líneas fuera de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T también deben poder participar en las deliberaciones de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Otros administradores de infraestructuras de los Estados miembros podrían ser invitados a participar en el trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras como observadores, pero sin derecho de voto. Además, redundaría en interés de la Unión permitir la participación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de los administradores de infraestructuras que sean responsables de las líneas de la red básica o de la red básica ampliada de la RTE-T de los Estados que sean miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio 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<sup>(8)</sup>, siempre que dichos Estados o partes apliquen el presente Reglamento en virtud de un acuerdo internacional celebrado con la Unión. Las modalidades de su participación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras deben determinarse con arreglo al acuerdo que dichos Estados y partes hayan 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 más Estados miembros. Por lo tanto, su contribución al trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras es importante.
- (35) Los organismos reguladores ferroviarios deben cooperar a nivel de la Unión para garantizar 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 deben promover las decisiones nacionales que apoyen los procedimientos armonizados descritos en los marcos europeos y no deben afectar a las competencias de los organismos reguladores ferroviarios ni a las de los administradores de infraestructuras.
- (36) Una gestión eficiente de la capacidad de infraestructura ferroviaria y del tráfico ferroviario requiere el intercambio de datos e información entre los administradores de infraestructuras, los candidatos y otras partes interesadas en la operación. Ese 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 procedimientos establecidos en el presente Reglamento. Como autoridad del sistema europeo para las aplicaciones telemáticas, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea debe participar en el desarrollo y la aplicación de las herramientas digitales a que se refiere el presente Reglamento, para garantizar que cumplan con las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) para aplicaciones telemáticas, según se definen en la Directiva (UE) 2016/797 y de conformidad con el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> 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 (DO L 278 de 27.10.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

<sup>(9)</sup> Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Los administradores de infraestructuras deben garantizar la coherencia —en particular por lo que respecta a la digitalización— con la labor de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo prevista en el Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo <sup>(10)</sup>, a través del grupo director del pilar «Sistema» y del grupo de despliegue a que se refieren, respectivamente, los artículos 96 y 97 de dicho Reglamento.
- (38) A fin de garantizar un procedimiento 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 de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) respecto a determinados elementos de los documentos resultantes de la planificación estratégica de la capacidad de infraestructura; el calendario para la planificación estratégica de la capacidad y el procedimiento de adjudicación de capacidad; la duración 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 ferroviaria; los umbrales para el uso de la capacidad de infraestructuras ferroviarias muy utilizadas y congestionadas, el ajuste de los niveles de las penalidades a la inflación y la información que debe facilitarse a las partes interesadas en la operación. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(11)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (39) A fin de garantizar 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 lo relativo a criterios uniformes aplicables a los requisitos que estipulen los administradores de infraestructuras para los candidatos, los requisitos técnicos y operativos para la planificación de contingencia, las normas detalladas sobre el procedimiento para celebrar acuerdos marco, la forma y el contenido de dichos acuerdos y las normas detalladas relativas al procedimiento de planificación continua y relacionadas con los marcos europeos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(12)</sup>. Si el comité creado en virtud de la Directiva 2012/34/UE no emite un dictamen en el marco del procedimiento de examen, la Comisión no debe adoptar el proyecto de acto de ejecución.
- (40) La Comisión ha declarado su intención de que con vistas a su revisión planificada del Reglamento (UE) 2016/796 evaluará la viabilidad y los posibles beneficios de ampliar las competencias de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea a la capacidad de infraestructura ferroviaria. La evaluación podría incluir consideraciones sobre el uso de las competencias existentes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en los procedimientos de consulta de todo el sector, en particular al establecer legislación derivada, así como un papel de apoyo al facilitar una supervisión independiente del rendimiento y una evaluación de las implicaciones presupuestarias.
- (41) Las normas sobre adjudicación de capacidad establecidas 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 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 ferroviaria, y los principios y criterios que rigen la adjudicación de capacidad. Aquellas normas sobre cooperación y coordinación y aquellos elementos de la declaración sobre la red que no estén relacionados con la gestión de la capacidad no deben verse afectadas por el presente Reglamento.

<sup>(10)</sup> Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, de 19 de noviembre de 2021, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 y (UE) n.º 642/2014 (DO L 427 de 30.11.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

<sup>(11)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

<sup>(12)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) La evaluación *ex post* del Reglamento (UE) n.º 913/2010 permitió concluir que el efecto de dicho Reglamento era 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 capacidad de infraestructura ferroviaria seguía siendo ineficaz desde el punto de vista transfronterizo. Dicha evaluación también mostró que gestionar la capacidad de los corredores ferroviarios de mercancías de forma separada al resto de la red no resulta eficiente. Debe establecerse un único marco regulador aplicable a la operación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, consolidando así las disposiciones correspondientes de la Directiva 2012/34/UE y del Reglamento (UE) n.º 913/2010. Por consiguiente, tras un período de transición suficiente, debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 913/2010, y las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE sobre adjudicación de capacidad deben sustituirse por el presente Reglamento.
- (43) Las actividades necesarias para preparar un 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 regulador deben comenzar en paralelo a la aplicación de las normas del marco actual. En consecuencia, debe aplicarse un régimen dual durante un período de transición, en el que las etapas preparatorias necesarias para un horario de servicio determinado deben cumplir con el marco regulador aplicable a ese horario de servicio concreto. Los acuerdos marco celebrados con arreglo al marco actual deben poder continuar hasta su vencimiento.
- (44) En virtud del nuevo marco regulador, las etapas preparatorias de un horario de servicio deben comenzar con el inicio de la fase de estrategia de capacidad cinco años antes de que dicho horario de servicio entre en vigor. Ese 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 abarcan 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 simplificarse mediante la reducción de la fase de estrategia de capacidad. Por consiguiente, el primer horario de servicio incluido en el nuevo marco regulador debe ser el que comienza el 14 de diciembre de 2030. Con miras a cumplir el nuevo marco regulador, todas las partes interesadas deben iniciar los preparativos necesarios sin demora.
- (45) La Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(13)</sup> establece medidas para alcanzar un alto nivel de resiliencia de las entidades críticas que prestan servicios esenciales dentro de la Unión. Los administradores de infraestructuras incluidos en el ámbito del presente Reglamento también están, en principio, en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. La Directiva (UE) 2022/2557 exige a las entidades críticas que adopten medidas de aumento de la resiliencia. El presente Reglamento también exige que los administradores de infraestructuras adopten medidas de aumento de la resiliencia en caso de perturbaciones de la red y situaciones de crisis que afecten al tráfico ferroviario. Las medidas de resiliencia en virtud del presente Reglamento deben aplicarse sin perjuicio de la Directiva (UE) 2022/2557 y de forma complementaria a esta. Los administradores de infraestructuras han de garantizar que también cumplen sus obligaciones en virtud de la Directiva (UE) 2022/2557. Cuando los administradores de infraestructuras ya hayan adoptado medidas y elaborado documentos con arreglo al presente Reglamento que sean pertinentes para las medidas de aumento de la resiliencia en virtud de la Directiva (UE) 2022/2557, deben poder utilizar dichas medidas y documentos para cumplir los requisitos relativos a las medidas de resiliencia en virtud de dicha Directiva.
- (46) 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 sus efectos transfronterizos, 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.

<sup>(13)</sup> Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo (DO L 333 de 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

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, a la gestión del tráfico, a la gestión de crisis y a la gestión del rendimiento de los servicios ferroviarios nacionales e internacionales, y para la coordinación entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas en la operación, así como los principios, normas y procedimientos que rigen la aplicación de herramientas digitales para apoyar los procedimientos de gestión de la capacidad y del tráfico del presente Reglamento. También establece normas para 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 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 ferroviaria 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.
4. 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.
5. 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.
6. El presente Reglamento no será aplicable a Chipre ni a Malta mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.
7. El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros adopten las medidas necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de seguridad o defensa o que adopten medidas para garantizar que las fuerzas armadas tengan un acceso suficiente a la infraestructura ferroviaria, en particular para las operaciones y la instrucción militares, incluidos los tipos de medidas descritos en el artículo 49, apartado 1, letras a) a e).

#### Artículo 2

#### **Disposiciones y principios generales**

1. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la independencia de la gestión de los administradores de infraestructuras establecida en el artículo 4 de la Directiva 2012/34/UE.
2. 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.

3. 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 58, apartado 3, 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.

4. 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 infraestructura ferroviaria disponible mediante una planificación y coordinación eficaces con el fin de aumentar la cuota del transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte, tanto para los servicios de pasajeros como para los de mercancías, de conformidad con los objetivos climáticos de la Unión;
  - b) potenciarán al máximo el valor para la sociedad de los servicios de transporte ferroviario ofrecidos gracias a la infraestructura ferroviaria, en los ámbitos social, económico y medioambiental;
  - c) garantizarán una gestión no discriminatoria de la capacidad de infraestructura ferroviaria y un acceso transparente y equitativo a esta, incluso cuando se hagan obras de infraestructura ferroviaria, 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, y a través de las fronteras, procurando eliminar los cuellos de botella y los obstáculos operativos;
  - 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 en la operación;
  - g) contribuirán a la aplicación y el desarrollo del espacio ferroviario europeo único, en particular mediante normas y reglamentaciones técnicas y operativas europeas comunes.

### *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 equitativa, transparente y no discriminatoria. Los responsables de la toma de decisiones con respecto a dichas funciones no incurrirán en ningún conflicto de intereses.
2. Los administradores de infraestructuras respetarán la confidencialidad comercial de la información que se les proporcione, de conformidad con el Derecho de la Unión y el Derecho nacional, incluida, cuando proceda, la anonimización de los datos que se compartan con otras personas.
3. En lo que respecta a la gestión del tráfico, los administradores de infraestructuras se asegurarán de que las partes interesadas en la operación dispongan, en caso de interrupciones que afecten a dichas partes interesadas, de un acceso pleno y oportuno a la información pertinente. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias conceda acceso al procedimiento de gestión del tráfico, deberá hacerlo para la parte interesada en la operación afectada de forma equitativa, transparente y no discriminatoria.
4. Por lo que respecta a la gestión de la capacidad y la planificación a largo plazo del mantenimiento, las renovaciones y las mejoras importantes 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 que estos manifiesten.

*Artículo 4***Orientaciones estratégicas y requisitos nacionales**

1. 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 estratégicas, que serán coherentes con el presente Reglamento, respetarán las responsabilidades operativas del administrador de infraestructuras permitiéndole optimizar el uso de la red y coordinar eficazmente la adjudicación de capacidad para el tráfico transfronterizo. Se facilitarán en tiempo oportuno, con el fin de que los administradores de infraestructuras puedan respetar los plazos establecidos en el anexo I del presente Reglamento, 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;
- b) una perspectiva del desarrollo de la infraestructura ferroviaria, teniendo en cuenta los planes y las estrategias pertinentes en el ámbito nacional o regional y los planes de trabajo de los corredores europeos de transporte;
- c) requisitos y directrices generales relativas al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria, que el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta en la planificación estratégica de la capacidad, en particular con respecto a las infraestructuras ferroviarias muy utilizadas y congestionadas a que se refiere el artículo 23 del presente Reglamento;
- d) una perspectiva del desarrollo planificado de los servicios ferroviarios operados en virtud de obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta, cuando proceda, las opiniones de las autoridades regionales o locales implicadas.

2. Los Estados miembros podrán disponer que uno o más de los elementos de orientación a que se refiere el presente apartado sean vinculantes, exigiendo a los administradores de infraestructuras:

- a) que apliquen diseños de horarios específicos, como horarios cadenciados integrados, tanto a los servicios de transporte de mercancías como a los de pasajeros;
- b) que reserven unos volúmenes de capacidad mínimos para los tipos de servicios de transporte ferroviario a que se refiere el artículo 14 que reflejen sus prioridades estratégicas en el ámbito del transporte;
- c) que preplanifiquen la capacidad de infraestructura ferroviaria en determinados tramos y nodos, conforme a lo dispuesto en el artículo 20, apartado 5;
- d) que reflejen las prioridades estratégicas nacionales en el ámbito del transporte por medio de parámetros nacionales en la metodología para la repartición de la capacidad con arreglo al artículo 27 y por medio de parámetros nacionales en la metodología de resolución formal de conflictos con arreglo al artículo 39.

Dichos requisitos no comprometerán la capacidad disponible para ningún elemento de infraestructura ferroviaria en una medida tal que prive al administrador de infraestructuras de margen operativo suficiente para desempeñar todas las tareas y responsabilidades establecidas en el artículo 2, apartado 4.

La prestación de servicios de transporte ferroviario mediante diseños de horarios específicos, como horarios cadenciados integrados, la consulta sobre la planificación estratégica de la capacidad y el otorgamiento de los derechos de capacidad necesarios para dichos servicios seguirán abiertas a todos los candidatos y empresas ferroviarias en condiciones de equidad, transparencia y no discriminación.

3. Cuando los Estados miembros hayan adoptado orientaciones estratégicas y requisitos en virtud de los apartados 1 y 2, los proporcionarán en un documento único que harán público en su sitio web. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras pondrá a disposición los enlaces a esos documentos en su sitio web.

4. Con vistas a apoyar el desarrollo de los servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros y mercancías, los Estados miembros se coordinarán entre sí, de conformidad con el artículo 56, para garantizar la coherencia entre las orientaciones estratégicas y requisitos respectivos que dispongan en virtud del presente artículo.

5. 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 y requisitos relativos a la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

#### Artículo 5

#### Definiciones

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

Además, se entenderá por:

- 1) «fuerza mayor»: todo acontecimiento o situación imprevisible, inevitable o excepcional, ajeno al control de la parte interesada en la operación, que no pueda superarse con una previsión y diligencia razonables; que no pueda resolverse con medidas que sean razonablemente factibles para la parte interesada en la operación desde un punto de vista técnico, financiero o económico; que se hayan producido realmente y que sean verificables objetivamente, y que impidan a la parte interesada en la operación cumplir, de forma temporal o permanente, sus obligaciones en virtud del presente Reglamento o de la Directiva 2012/34/UE, o sus obligaciones contractuales;
- 2) «interoperabilidad»: la interoperabilidad tal y como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(14)</sup>;
- 3) «parte interesada en la operación»: todo candidato, empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, autoridad competente contemplada en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(15)</sup>, operador de instalaciones de servicio o cualquier otra entidad que participe directamente en la operación de un servicio de transporte ferroviario;
- 4) «coordinador europeo»: el coordinador designado en virtud del artículo 52 de la Directiva (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(16)</sup>;
- 5) «corredores europeos de transporte»: los corredores a que se refieren los artículos 7 y 11 y el anexo III del Reglamento (UE) 2024/1679;
- 6) «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 ferroviaria 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;
- 7) «adjudicación simultánea de capacidad»: procedimiento mediante el cual los administradores de infraestructuras adjudican capacidad de infraestructura ferroviaria en respuesta a una serie de solicitudes de capacidad recibidas hasta una fecha límite determinada y mediante la coordinación de dichas solicitudes para garantizar un uso óptimo de la infraestructura ferroviaria y la mayor correspondencia posible respecto de lo solicitado;

<sup>(14)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

<sup>(15)</sup> Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>(16)</sup> Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 8) «principio de prioridad según orden de llegada»: principio de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por el que, en el procedimiento de adjudicación, la prioridad se atribuye en función del orden cronológico de las solicitudes de capacidad;
- 9) «surco ferroviario»: capacidad de infraestructura ferroviaria 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;
- 10) «especificación de capacidad»: derecho de capacidad que especifica las características comerciales y operativas de la capacidad de infraestructura ferroviaria pertinente para el candidato afectado y que facilita al administrador de infraestructuras información suficiente para preparar surcos ferroviarios específicos que satisfagan dichas características;
- 11) «servicio ferroviario multirred»: servicio de transporte ferroviario de mercancías o de viajeros, nacional o internacional, que se opera en dos o más redes gestionadas por diferentes administradores de infraestructuras; el tren puede unirse o dividirse, y las distintas partes pueden tener orígenes y destinos diferentes;
- 12) «derecho de capacidad multirred»: totalidad de los derechos de capacidad que permiten la prestación de un servicio ferroviario multirred;
- 13) «repartición de la capacidad de infraestructura ferroviaria»: asignación de cuotas de la capacidad total disponible de un elemento de infraestructura ferroviaria a diferentes tipos de servicios de transporte ferroviario y a las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria;
- 14) «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 ferroviaria, según los expresan los derechos de capacidad otorgados, en el período de vigencia de un horario de servicio;
- 15) «período de vigencia de un horario de servicio»: período de tiempo durante el cual es válido un horario de servicio determinado;
- 16) «obra de infraestructura ferroviaria»: toda intervención en la infraestructura ferroviaria destinada al desarrollo, el mantenimiento, la renovación o 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;
- 17) «organismo regulador»: el organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE;
- 18) «incidente»: todo suceso o serie de sucesos que tengan el mismo origen y que perturben el tráfico ferroviario;
- 19) «tramos y nodos»: una representación de la red ferroviaria en forma de gráfico compuesto por nodos interconectados por tramos, que está estructurada de modo que permite que se tengan en cuenta las características pertinentes de la oferta y la demanda de capacidad de infraestructura ferroviaria, en particular a efectos de planificación estratégica de la capacidad;
- 20) «diseño de horarios específicos»: una forma particular de organizar los surcos ferroviarios en un horario, también para el tráfico multirred, con vistas a perseguir objetivos estratégicos particulares;
- 21) «transporte excepcional»: un transporte excepcional tal como se define en el apéndice J del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión <sup>(17)</sup>;

<sup>(17)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- 22) «horario cadenciado»: un diseño de horario específico destinado a repetir los servicios ferroviarios a intervalos regulares y constantes y a combinar surcos en los tramos y nodos de una red, o parte de una red, teniendo en cuenta, en su caso, las conexiones y los tiempos de conexión entre servicios;
- 23) «elemento de infraestructura ferroviaria»: una parte de las vías de la red que el administrador de infraestructuras determina a efectos de la aplicación de disposiciones específicas del presente Reglamento;
- 24) «restricción de capacidad»: toda reducción de la capacidad, o reducción del rendimiento de la infraestructura ferroviaria por debajo de sus valores de diseño, por motivos propios o ajenos al control del administrador de infraestructuras, como obras de infraestructura ferroviaria, deterioro de activos o fenómenos meteorológicos extremos.

## CAPÍTULO II

### **Gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria**

#### Sección 1

### **Principios generales para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria**

#### Artículo 6

### **Gestión de la capacidad**

1. Los administradores de infraestructuras gestionarán la capacidad de infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento 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 capacidad de infraestructura ferroviaria 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:
  - a) una sección sobre la infraestructura ferroviaria que se haya puesto disposición de las empresas ferroviarias;
  - b) una sección sobre gestión de la capacidad;
  - c) una sección sobre operaciones, incluida la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis, y
  - d) una sección sobre gestión del rendimiento, de conformidad con el anexo V del presente Reglamento.
3. La toma de decisiones sobre la gestión de la capacidad a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, incluidas tanto la definición y evaluación de la disponibilidad como el otorgamiento 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. A la toma de decisiones sobre la gestión de la capacidad se le aplicarán las disposiciones relativas a las funciones esenciales previstas en dicha Directiva.

*Artículo 7***Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad**

1. A más tardar el 12 de diciembre de 2027, 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 artículo 4 y en el capítulo II, en el que establecerá herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria y para la coordinación entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas en la operación. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta estas herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes en la mayor medida posible para la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria.
2. Al elaborar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE y el artículo 6, 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. En la declaración sobre la red explicarán el motivo de toda desviación de las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes establecidos en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.
3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará un proyecto de Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad con el fin de consultar a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación. La Plataforma Ferroviaria Europea y las partes interesadas en la operación podrán presentar sus respuestas a la consulta en un plazo de tres meses después de la publicación de dicho proyecto.
4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará el proyecto definitivo de Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios a más tardar el 12 de junio de 2027. 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 tres 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.
5. El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad incluirá al menos los elementos enumerados en el anexo III y se actualizará cuando sea necesario para tener en cuenta la experiencia de las partes interesadas en la operación así como las actividades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Cuando el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad se actualice, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación y presentará a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios el proyecto definitivo para que esta emita una recomendación al respecto, de conformidad con los apartados 3 y 4 del presente artículo.
6. Al ejercer sus competencias relativas a la declaración sobre la red de conformidad con el artículo 56, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE, el organismo regulador tendrá en cuenta la recomendación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios sobre el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, de conformidad con el apartado 4 del presente artículo y sin perjuicio del principio de independencia de los organismos reguladores.
7. La Comisión estará facultada, de conformidad con el artículo 74, para adoptar los actos de ejecución por los que se establezca el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.

*Artículo 8***Candidatos**

1. Los candidatos presentarán solicitudes de uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria. Para poder utilizar dicha capacidad, los candidatos que no sean una empresa ferroviaria designarán una empresa ferroviaria. La empresa ferroviaria celebrará un acuerdo con el administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 28 de la Directiva 2012/34/UE. La celebración de tal acuerdo por la empresa ferroviaria se entiende sin perjuicio del derecho de los candidatos de celebrar acuerdos marco con los administradores de infraestructuras con arreglo al artículo 33 del presente Reglamento.

2. El administrador de infraestructuras, a fin de garantizar la protección de sus legítimas expectativas en materia de futuros ingresos y la utilización de la infraestructura ferroviaria que gestiona, podrá imponer requisitos a los candidatos. Dichos requisitos serán adecuados, transparentes y no discriminatorios. Podrán incluir únicamente la aportación de un aval económico que no supere un nivel adecuado, proporcional al nivel de actividad previsto del candidato, así como a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria. Esos requisitos se especificarán en la declaración sobre la red de conformidad con el anexo V, punto 2, letra c).
3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan criterios detallados sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.

#### Artículo 9

### Gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria

1. Los administradores de infraestructuras garantizarán que la capacidad de infraestructura ferroviaria se gestione, en todas las fases del procedimiento de gestión de la capacidad a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento, con arreglo a los principios establecidos en el artículo 26 de la Directiva 2012/34/UE y en el artículo 2 del presente Reglamento.
2. Al tomar decisiones sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta las orientaciones estratégicas y los requisitos nacionales sobre la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria proporcionados por los Estados miembros con arreglo al artículo 4, cuando hayan proporcionado dichas orientaciones y requisitos. La planificación y la adjudicación de capacidad seguirán unos procedimientos equitativos, transparentes y no discriminatorios.
3. Los administradores de infraestructuras planificarán y adjudicarán la capacidad en la mayor medida posible, implicando a los candidatos afectados, buscando soluciones compatibles con las necesidades de capacidad y las solicitudes de derechos de capacidad de los candidatos, y garantizando al mismo tiempo el uso óptimo global de la infraestructura ferroviaria en la red de que se trate.

#### Artículo 10

### Información sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria

1. Los administradores de infraestructuras facilitarán a los candidatos y los organismos reguladores y, cuando corresponda, a otras partes interesadas en la operación, información precisa y actualizada sobre la disponibilidad de capacidad de infraestructura ferroviaria a lo largo de todo el procedimiento de gestión de la capacidad, incluida la fase de planificación estratégica mencionada en la sección 2, durante los procedimientos de programación y adjudicación establecidos en la sección 3, y siempre que se produzcan cambios en la capacidad adjudicada, como se indica 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 20 y del horario de servicio a que se refiere el artículo 32.

2. Los administradores de infraestructuras publicarán la información a que se refiere el apartado 1 del presente artículo de conformidad con lo previsto en el artículo 66, 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 especificaciones concretas de las necesidades comerciales y operativas (en lo sucesivo, «evaluaciones de viabilidad»). Por lo que se refiere a los servicios transfronterizos, los administradores de infraestructuras recibirán dichas solicitudes y responderán a ellas en un único lugar y mediante una única operación o a través de una interfaz única.

*Artículo 11***Restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria e infraestructuras ferroviarias deterioradas**

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 ferroviaria con arreglo al programa de actividad y los planes de inversión y de financiación 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 ferroviaria, el administrador de infraestructuras hará constar en la declaración sobre la red una visión general de dichas modificaciones y su posible impacto.

2. Al planificar obras de infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras actuará de conformidad con el artículo 2, apartado 4, y el artículo 3.

En particular, tendrá en cuenta, de manera equilibrada, el impacto de las obras de infraestructura ferroviaria en su propia gestión de activos y situación financiera, así como el impacto operativo y financiero estimado para todos los candidatos afectados.

3. Los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos en relación con las obras de infraestructura ferroviaria 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 57 del presente Reglamento.

4. Los administradores de infraestructuras planificarán las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria, informarán de ellas a los candidatos y consultarán a estos al respecto con la suficiente antelación, teniendo en cuenta el impacto estimado en las empresas ferroviarias. Para ello, respetarán el calendario y los requisitos establecidos en la sección 3 del anexo I.

5. En el caso de restricciones de capacidad que tengan un impacto importante con arreglo a lo dispuesto en el anexo I, sección 3, punto 1, los candidatos podrán solicitar al administrador de infraestructuras que facilite una planificación alternativa de la restricción de capacidad a fin de encontrar y seleccionar una opción que tenga en cuenta el impacto en los candidatos y administradores de infraestructuras de manera equilibrada. El administrador de infraestructuras facilitará a tales candidatos una planificación indicativa de la capacidad alternativa disponible mientras dure la restricción de capacidad.

La planificación indicativa comprenderá tanto el itinerario afectado como los itinerarios alternativos, cuando los haya, incluso en otras redes, y se reflejará en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20.

6. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta y mitigarán el impacto de las obras de infraestructura ferroviaria en el tráfico transfronterizo. Asimismo, de conformidad con el artículo 55, se coordinarán al menos en relación con todas las obras de infraestructura ferroviaria en las líneas ferroviarias que formen parte de los corredores europeos de transporte, y con cualquier otra obra de infraestructura ferroviaria que tenga un impacto transfronterizo significativo.

En particular, la coordinación tendrá por objeto optimizar el calendario de las obras de infraestructura ferroviaria y proporcionar capacidad alternativa en el itinerario afectado y en los itinerarios alternativos que se mencionan en el apartado 5, párrafo segundo, teniendo en cuenta las necesidades operativas y comerciales de los candidatos.

7. Las reducciones de la capacidad o del rendimiento de la infraestructura ferroviaria por debajo de sus valores de diseño a causa del deterioro de los activos —por ejemplo, las reducciones de la velocidad autorizada o de la carga por eje— también se considerarán restricciones de capacidad. Tales restricciones de capacidad no darán lugar a penalidades con arreglo al artículo 42, salvo que provoquen un cambio en las características de un derecho de capacidad otorgado desconocido para el candidato en el momento del otorgamiento y que ese cambio se categorice como significativo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41, apartado 6. Las obligaciones de información establecidas en el artículo 10 serán aplicables a tales restricciones de capacidad.

8. Los administradores de infraestructuras publicarán lo antes posible información sobre las restricciones temporales de capacidad planificadas, sobre su impacto en la capacidad disponible con fines comerciales y sobre la capacidad alternativa, y consultarán a los candidatos al respecto.

9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 75, por los que se modifique el anexo I, sección 3, cuando los elementos establecidos en este hayan resultado ineficaces o hayan dado lugar a dificultades importantes de aplicación, o cuando el sector haya elaborado unas mejores prácticas nuevas y generalmente aceptadas, a fin de seguir reduciendo el impacto de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria 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 la experiencia y los dictámenes de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

#### Artículo 12

### **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 retire o deniegue el otorgamiento de derechos de capacidad a un candidato si sus autoridades competentes demuestran que tal otorgamiento entraña un riesgo serio y grave para el orden público o la seguridad pública, incluida la seguridad nacional y la defensa del propio 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 diez días a partir de la adopción de una decisión sobre la base del apartado 1, 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 esta. Los Estados miembros revisarán periódicamente toda decisión adoptada.

3. Cuando un Estado miembro plantee dudas sobre una decisión adoptada por otro Estado miembro sobre la base del apartado 1 del presente artículo, los Estados miembros afectados se coordinarán entre sí de conformidad con el artículo 56.

4. En el caso de los derechos de capacidad multirred, todo Estado miembro interesado podrá solicitar una recomendación de la Comisión acerca de la decisión adoptada por otro Estado miembro sobre la base del apartado 1.

#### Sección 2

### **Planificación estratégica de la capacidad**

#### Artículo 13

### **Planificación estratégica de la capacidad**

1. La planificación estratégica de la capacidad comprenderá todas las actividades indicadas en los artículos 14 a 27.

2. La planificación estratégica de la capacidad dará lugar a los siguientes documentos de planificación, que facilitan niveles de detalle cada vez mayores sobre la capacidad disponible:

a) la estrategia de capacidad a que se refiere el artículo 18;

b) el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19;

c) el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20.

El contenido y el calendario de preparación de estos documentos se establecen en las secciones 1 y 2 del anexo I.

El administrador de infraestructuras pondrá a disposición los documentos elaborados con arreglo al párrafo primero, letras a), b) y c), en al menos dos de las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

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

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 para modificar:

i) 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) los plazos establecidos en la sección 2 del anexo I,

cuando esos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan conllevado dificultades importantes de aplicación, o cuando el sector ferroviario haya elaborado unas mejores prácticas nuevas y generalmente aceptadas, a fin de garantizar un procedimiento 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 al aplicar las secciones 1 y 2 del anexo I.

5. La planificación estratégica de la capacidad no conllevará el otorgamiento de derechos de capacidad a candidatos individuales con arreglo al artículo 28.

#### Artículo 14

### 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 19, y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20, 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 procedimiento de planificación estratégica, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, en consulta con las partes interesadas en la operación y la Plataforma Ferroviaria Europea, podrá elaborar 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.

3. En la planificación estratégica de la capacidad, en particular en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20, los administradores de infraestructuras indicarán la capacidad preplanificada que sea adecuada para prestar servicios ferroviarios 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 ferroviaria, tal como se determinen mediante la adjudicación de capacidad en períodos de vigencia 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 ferroviaria, tal como se determine en el análisis a que se refiere el artículo 17 del presente Reglamento;
  - c) las necesidades de capacidad anunciadas por los candidatos y los comentarios recogidos de la consulta con las partes interesadas en la operación de conformidad con el artículo 15 del presente Reglamento;
  - d) el desarrollo previsto o planificado de la capacidad de infraestructura ferroviaria, 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 ferroviaria planificadas 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 adjudicado,
    - 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 adjudicada mediante acuerdos marco y planificación continua.
6. La planificación estratégica de la capacidad comprenderá los tramos y nodos que forman parte de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T, tal como se determinan en el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679. Los administradores de infraestructuras podrán optar por incorporar a la planificación estratégica de la capacidad otros tramos y nodos de la red que gestionen. Los Estados miembros podrán disponer, de conformidad con las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 4, que los administradores de infraestructuras lleven a cabo la planificación estratégica de la capacidad en otros tramos y nodos de la red que gestionen.

La planificación estratégica de la capacidad se hará con un nivel de detalle suficiente para poder planear la capacidad de la red. A tal fin, la red se representará por tramos y nodos que permitan tener en cuenta las características pertinentes de la oferta y la demanda de capacidad.

Los Estados miembros ordenarán a los administradores de infraestructuras que indiquen dichos tramos y nodos en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

7. A efectos de la planificación estratégica de la capacidad, los administradores de infraestructuras elaborarán un mapa estratégico de itinerarios, expresado en tramos y nodos, que establezca lo siguiente:

- a) el ámbito geográfico de la estrategia de capacidad a que se refiere el artículo 18, del modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19 y del plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20;
- b) los itinerarios alternativos considerados en caso de que se produzcan las restricciones de capacidad a que se refiere el artículo 11 y en el contexto de los planes de contingencia a que se refiere el artículo 21.

Los Estados miembros garantizarán que el mapa estratégico de itinerarios se ponga a disposición pública y se incorpore al registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

8. La planificación estratégica de la capacidad cubrirá un período que comenzará cinco años antes del cambio de horario de servicio al que se refiere. Los administradores de infraestructuras podrán ampliarlo a más de cinco años, en particular 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.

9. Los administradores de infraestructuras revisarán y actualizarán 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 ferroviaria en el mercado, también a través de anuncios de necesidades de capacidad;
- c) los resultados de los procedimientos de adjudicación establecidos en las secciones 3 y 4 del presente capítulo en períodos de vigencia de horarios de servicio anteriores, incluido el nivel de utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria 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.

10. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará e incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad unas directrices sobre herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes para la planificación estratégica de la capacidad.

11. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta 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 las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes establecidos en las directrices.

#### Artículo 15

#### **Consulta con las partes interesadas sobre la planificación estratégica de la capacidad**

1. De conformidad con el artículo 7 *sexies* de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de infraestructuras consultarán a todas las partes interesadas en la operación, incluidas las que operan servicios ferroviarios multirred, en relación con la planificación estratégica de la capacidad, incluidos los documentos de planificación a que se refiere el artículo 13, apartado 2, del presente Reglamento, de conformidad con el calendario que figura en la sección 2 del anexo I de este.

2. A efectos de consulta a las partes interesadas en la operación que operan servicios ferroviarios multirred, los administradores de infraestructuras se coordinarán entre sí de conformidad con el artículo 55 y, para asuntos europeos y transfronterizos, el artículo 57.

*Artículo 16***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 55.

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 ferroviaria y los planes de contingencia;
- b) una adecuada consideración de las necesidades de capacidad de los servicios ferroviarios multirred en la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad;
- c) una revisión del rendimiento y los resultados de la planificación estratégica de la capacidad, de conformidad con el capítulo IV;
- d) la participación de todas las partes interesadas en la operación y, cuando proceda, la Plataforma Ferroviaria Europea, 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. Los candidatos tendrán derecho a plantear sus dudas sobre los documentos de planificación a que se refiere el artículo 13, apartado 2, a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá adoptar un dictamen o una recomendación sobre estas dudas y lo comunicará a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

3. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta cualquier recomendación adoptada por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el apartado 2. Si los administradores de infraestructuras no siguen la recomendación, explicarán sus motivos en los documentos de planificación.

4. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios supervisará el procedimiento de coordinación y su aplicación. Asimismo, comunicará a la Comisión su opinión sobre la necesidad de subsanar cualquier deficiencia de dicho procedimiento.

*Artículo 17***Análisis de la evolución prevista del mercado del transporte**

1. Los administradores de infraestructuras supervisarán y analizarán periódicamente los mercados del transporte para informar su estrategia de negocio general, la gestión de la capacidad y de contingencias, y las decisiones de inversión.

2. 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 revisará y actualizará el estudio del mercado del transporte según proceda y, en cualquier caso, al menos cada cinco años. Los resultados del estudio del mercado se pondrán a disposición.

3. El análisis del mercado del transporte en el sentido del apartado 1 del presente artículo y el estudio de mercado a que se refiere el apartado 2 del presente artículo se utilizarán, en particular, para la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 4, para la repartición de la capacidad de infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 27, y para la adjudicación de capacidad sobre la base del mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 39.

Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta el análisis del mercado del transporte en el sentido del apartado 1 y el estudio de mercado a que se refiere el apartado 2 para alimentar su estrategia de negocio general, su gestión de la capacidad y de las contingencias y sus decisiones de inversión.

*Artículo 18***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 tal evolución.

La estrategia de capacidad servirá como base de comunicación, consulta y coordinación entre las partes interesadas en la operación.

2. La estrategia de capacidad contendrá la información que se enumera en la sección 1 del anexo I.

3. El administrador de infraestructuras preparará, publicará y, cuando sea necesario, actualizará la estrategia de capacidad de acuerdo con el calendario y el contenido establecidos en la sección 2 del anexo I.

*Artículo 19***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 consulta con las partes interesadas en la operación a que se refiere el artículo 15 y las actividades de consulta y de coordinación a que se refiere el artículo 16, también en la forma de los anuncios de necesidades de capacidad a que se refiere el artículo 14, apartado 4, letra c).

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 de mantener, renovar y desarrollar la infraestructura ferroviaria, lo que incluye la mejora de la actual y construcción de la nueva. Asimismo, servirá como base de comunicación, consulta y coordinación de la planificación estratégica de la capacidad entre las partes interesadas en la operación.

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 cuando sea necesario de conformidad con el 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. El administrador de infraestructuras tendrá derecho, dentro de unos límites razonables, a proponer un modelo de capacidad que difiera de comentarios recibidos en la consulta con los candidatos. El administrador de infraestructuras establecerá los límites aplicables en la declaración sobre la red. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre esos límites y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

4. Cuando el administrador de infraestructuras no pueda elaborar un modelo de capacidad dentro de los límites a que se refiere el apartado 3 del presente artículo, repartirá la capacidad en ese elemento de infraestructura ferroviaria de conformidad con el artículo 27.

5. Cuando proceda, los administradores de infraestructuras se coordinarán de conformidad con el artículo 16 para garantizar que los resultados de la repartición de la capacidad sean coherentes y garantizar unos servicios multirred fluidos.

6. Los administradores de infraestructuras documentarán y, cuando sea pertinente, justificarán toda divergencia sustancial entre el modelo de capacidad y la estrategia de capacidad relativos al mismo período de vigencia de un horario de servicio.

*Artículo 20***Plan de suministro de capacidad**

1. El administrador de infraestructuras establecerá un plan de suministro de capacidad que perfeccione el modelo de capacidad sobre la base de consulta con los candidatos a que se refiere el artículo 15, en particular en la forma de los anuncios de necesidades de capacidad a que se refiere el artículo 14, apartado 4, letra c), y de la coordinación entre administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 16.

Este plan de suministro de capacidad servirá de base para la adjudicación de la capacidad. De conformidad con los requisitos establecidos en las secciones 1 y 2 del anexo I, facilitará información exhaustiva sobre los siguientes aspectos:

- a) la capacidad de infraestructura ferroviaria disponible para su adjudicación a los candidatos;
- b) la capacidad de infraestructura ferroviaria no disponible para su adjudicación.

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

2. Los administradores de infraestructuras elaborarán el plan de suministro de capacidad de conformidad con los resultados del procedimiento de planificación estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 13 a 19 y de conformidad con el calendario establecido en la sección 2 del anexo I.

3. 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 indicado 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. El plan de suministro de capacidad se facilitará para cada día del período de vigencia del horario de servicio de que se trate.

4. Los administradores de infraestructuras documentarán y, cuando sea pertinente, 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.

5. En el plan de suministro de capacidad, los administradores de infraestructuras podrán indicar la capacidad de infraestructura ferroviaria 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 establece el procedimiento a través del cual esta puede solicitarse, de conformidad con el artículo 22. Al adjudicar la capacidad preplanificada se tendrán en cuenta las características, normas y procedimientos de adjudicación especificados.

6. La capacidad preplanificada se presentará en el plan de suministro de capacidad en forma de los objetos de planificación de la capacidad a que se refiere el artículo 22, que especifican el volumen y características de la capacidad y que están vinculados a las normas y procedimientos de adjudicación a través de los cuales se pone a disposición dicha capacidad.

7. El administrador de infraestructuras tendrá derecho, dentro de unos límites razonables, a proponer un plan de suministro de capacidad que difiera de comentarios recibidos en la consulta con los candidatos. El administrador de infraestructuras establecerá los límites aplicables en la declaración sobre la red. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre esos límites y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

8. Cuando el administrador de infraestructuras no pueda elaborar un plan de suministro de capacidad dentro de los límites a que se refiere el apartado 7 del presente artículo, repartirá la capacidad en ese elemento de infraestructura ferroviaria de conformidad con el artículo 27.

9. Cuando proceda, los administradores de infraestructuras se coordinarán de conformidad con el artículo 16 para garantizar que los resultados de la repartición de la capacidad sean coherentes y para garantizar unos servicios multirred fluidos.

10. El administrador de infraestructuras presentará el proyecto de plan de suministro de capacidad al organismo regulador para su examen, tras lo cual organismo regulador analizará el plan y podrá decidir solicitar al administrador de infraestructuras que lo modifique si el análisis concluye que el plan no cumple lo establecido en el presente Reglamento o en la Directiva 2012/34/UE o con los principios de transparencia y no discriminación, de conformidad con los plazos a que se refiere la sección 2 del anexo I del presente Reglamento.

Cuando proceda, los organismos reguladores se coordinarán con otros organismos reguladores.

11. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad; 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 procedimiento de consulta con los candidatos sobre el plan de suministro de capacidad.

#### Artículo 21

### Planificación de contingencia

1. Los administradores de infraestructuras establecerán y aplicarán un procedimiento continuo de planificación de contingencia para prepararse ante perturbaciones de las operaciones de la red, así como ante 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 44, a fin de reaccionar con prontitud en tales situaciones y de minimizar su impacto en el tráfico ferroviario.

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

2. La planificación de contingencia incluirá, en particular:

- a) la designación de itinerarios alternativos —cuando los haya, incluso en otras redes— para poder reencaminar el tráfico si no están disponibles los elementos de infraestructura ferroviaria incluidos en la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T y de cualesquiera tramos y nodos cubiertos por los documentos de planificación estratégica de la capacidad;
- b) una planificación indicativa de la capacidad de infraestructura ferroviaria disponible en los itinerarios alternativos designados de conformidad con la letra a), con información transparente sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria disponible en dichos itinerarios, que puede utilizarse si se dan incidentes y, en particular, perturbaciones de la red con arreglo al artículo 48;
- c) el establecimiento 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 en la operación y otras partes interesadas, como las autoridades públicas encargadas del ferrocarril o la seguridad y 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 44 y al Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, contemplado en el artículo 46.

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 ferroviaria a que se refiere el artículo 11.

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

5. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los pormenores del procedimiento y los criterios que deben seguirse para aplicar el apartado 2 del presente artículo, en particular en situaciones que puedan tener un impacto sobre el tráfico transfronterizo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.

#### Artículo 22

### **Criterios y procedimientos para adjudicar la capacidad preplanificada y definir objetos 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 20 siguiendo criterios y procedimientos equitativos, transparentes y no discriminatorios.

Los administradores de infraestructuras incluirán dichos criterios y procedimientos en la declaración sobre la red, teniendo en cuenta el marco común a que se refiere el apartado 4.

2. Los administradores de infraestructuras podrán agrupar objetos de planificación de la capacidad, como surcos ferroviarios preplanificados al preplanificar la capacidad para proporcionar un diseño de horarios específicos, de conformidad con las orientaciones estratégicas a que se refiere el artículo 4, cuando se proporcionen, y teniendo en cuenta las necesidades del mercado expresadas por los candidatos.

3. Los objetos de planificación de la capacidad definirán las características y propiedades de los diferentes tipos de capacidad pre planificada, incluida la capacidad disponible para las solicitudes de los candidatos, la reservada para obras de infraestructura ferroviaria y la capacidad que ya está adjudicada. Entre dichas características y propiedades se incluirán todos los aspectos pertinentes para tipos específicos de capacidad planificada, como el itinerario, el horario, la velocidad mínima garantizada o requerida, la longitud máxima, los parámetros técnicos y el número de surcos incluidos, tanto para los servicios de transporte de mercancías como para los de pasajeros.

4. 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. El marco común equilibrará los beneficios de reservar capacidad para tipos específicos de servicios ferroviarios o procedimientos 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 establecerá la posibilidad de aceptar las solicitudes de derechos de capacidad que no coincidan con el plan de suministro de capacidad y la necesidad de adaptar el plan de suministro de capacidad en consecuencia.

5. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará especificaciones para los objetos de planificación de la capacidad en formatos legibles por el ser humano y por máquina. Además, incluirá dichas especificaciones en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. Sobre la base de su experiencia en la aplicación del presente artículo, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras facilitará información a la Comisión sobre las posibles modificaciones de las especificaciones técnicas de interoperabilidad establecidas en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, de conformidad con el artículo 66, apartado 3, del presente Reglamento.

*Artículo 23***Infraestructuras ferroviarias muy utilizadas y congestionadas**

1. Los administradores de infraestructuras declararán sin demora que un elemento de infraestructura ferroviaria es muy utilizado o está congestionado si se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

- a) que el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria haya superado los umbrales que determinan una infraestructura ferroviaria muy utilizada o congestionada durante los períodos de referencia que figuran en el anexo II en el período de vigencia de un horario de servicio anterior o actual;
- b) que los administradores de infraestructuras estén obligados a repartir la capacidad en la planificación estratégica de la capacidad de conformidad con el artículo 19, apartado 4, o el artículo 20, apartado 8;
- c) que las obras importantes de infraestructura ferroviaria que dan lugar a restricciones de capacidad programadas con arreglo al artículo 11 provoquen que la capacidad se utilice mucho o se congestione.

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

2. 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.

3. 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 ferroviaria y los períodos específicos a los que se refiere.

4. 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 declarar que un elemento de infraestructura ferroviaria es muy utilizado o está congestionado, salvo que se cumpla al menos una de las condiciones establecidas en el apartado 1.

5. Cuando se declare que un elemento de infraestructura ferroviaria es muy utilizado o está congestionado, el administrador de infraestructuras efectuará un análisis de capacidad conforme al artículo 24, a menos que en los cinco años anteriores a la declaración de dicho elemento como infraestructura ferroviaria muy utilizada o congestionada se haya llevado a cabo un plan de aumento de la capacidad conforme al artículo 25 que aborde todos los factores pertinentes, o que dicho plan ya se esté aplicando.

6. En el caso de los elementos de infraestructura ferroviaria respecto de los cuales se haya 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 20, teniendo en cuenta el resultado del análisis de capacidad a que se refiere el artículo 24.

7. Los Estados miembros ordenarán a los administradores de infraestructuras que indiquen los elementos de infraestructura ferroviarias declarados muy utilizados o congestionados en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

8. Los procedimientos que deben seguirse y los criterios que deben usarse en caso de congestión de la infraestructura ferroviaria se señalarán en la declaración sobre la red y respetarán todas las medidas y criterios adoptados de conformidad con el artículo 27.

9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 para modificar los umbrales para el uso de la capacidad y los períodos de referencia indicados en el anexo II cuando esos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan supuesto dificultades importantes de aplicación, o cuando el sector haya elaborado unas mejores prácticas nuevas y generalmente aceptadas, a fin de garantizar una gestión eficiente de la capacidad en infraestructuras ferroviarias 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 en la operación, de los organismos reguladores y de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios al aplicar el presente artículo.

*Artículo 24***Análisis de capacidad en caso de infraestructuras ferroviarias muy utilizadas o congestionadas**

1. El administrador de infraestructuras efectuará un análisis de capacidad en un plazo de seis meses a partir del momento en que la infraestructura ferroviaria 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 que aborde todos los factores pertinentes, o que dicho plan ya se esté aplicando.

El análisis de capacidad determinará las limitaciones en materia de capacidad de infraestructura ferroviaria que impidan incluir las necesidades de capacidad expresadas 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 de infraestructura ferroviaria.

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 ferroviaria en términos de capacidad de infraestructura ferroviaria, potencial e interoperabilidad, los procedimientos de operación, la naturaleza de los distintos servicios que se operan y el efecto de todos esos factores en la capacidad de infraestructura ferroviaria. Entre las medidas que se estudien serán los servicios de reencaminamiento —también a través de diferentes redes, si procede—, los servicios de cambios de horario, las modificaciones de velocidad, la armonización de los procedimientos de operación y las mejoras de la infraestructura ferroviaria.

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 elemento de infraestructura ferroviaria en cuestión forma parte de un corredor europeo de transporte, de conformidad con el artículo 57 del presente Reglamento.

El administrador de infraestructuras pondrá a disposición el resultado del análisis de capacidad en su sitio web. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras pondrá a disposición los enlaces al resultado del análisis de capacidad en su sitio web.

4. Cuando proceda, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta los resultados de todo análisis de capacidad realizado, también en otras redes afectadas, con arreglo al presente artículo en la planificación estratégica de la capacidad, en particular en la estrategia de capacidad, el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad.

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 de que se trate.

*Artículo 25***Plan de aumento de la capacidad**

1. En un plazo de seis meses a partir de la finalización del análisis de capacidad de conformidad con el artículo 24, el administrador de infraestructuras establecerá un plan de aumento de la capacidad de los elementos de infraestructura ferroviaria declarados congestionados, de conformidad con el artículo 23.

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 ferroviaria;

- d) las opciones y costes del aumento de capacidad, incluidos las medidas a que se refiere el artículo 24, apartado 2, 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 ferroviaria, incluido un calendario para su aplicación.

2. El plan de aumento de la capacidad se establecerá previa consulta a los usuarios de la infraestructura ferroviaria congestionada pertinente, de conformidad con el artículo 15.

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 al renovar la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

El coordinador europeo de que se trate también tendrá en cuenta el plan de aumento de la capacidad en su plan de trabajo, al cual hace referencia el artículo 53 del Reglamento (UE) 2024/1679.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 42 del presente Reglamento, el administrador de infraestructuras dejará de aplicar cánones por la infraestructura ferroviaria correspondiente con arreglo al artículo 31, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE en uno de los siguientes casos:

- a) si el administrador de infraestructuras no establece un plan de aumento de la capacidad;
- b) si el administrador de infraestructuras no logra hacer avanzar las medidas determinadas 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) si el plan de aumento de la capacidad no puede ponerse en práctica por razones ajenas a su control;
- b) si las opciones posibles no son viables desde el punto de vista económico o financiero.

#### *Artículo 26*

#### **Infraestructuras ferroviarias especializadas**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, se considerará que la capacidad de infraestructura ferroviaria 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 27, el administrador de infraestructuras, previa consulta a las partes interesadas, podrá designar elementos de infraestructura 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 13, apartado 2, y la declaración sobre la red y reservará capacidad para los tipos de tráfico especificados en el plan de suministro de capacidad.

Esta designación no impedirá el uso de la infraestructura ferroviaria considerada por otros tipos de tráfico si hay capacidad disponible.

3. Los Estados miembros garantizarán que la infraestructura ferroviaria designada con arreglo al apartado 2 del presente artículo se indique en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797.

*Artículo 27***Repartición de la capacidad de infraestructura ferroviaria declarada muy utilizada o congestionada**

1. El administrador de infraestructuras repartirá la capacidad en los elementos de infraestructura ferroviaria declarada muy utilizada o congestionada mediante la aplicación de una metodología equitativa, transparente y no discriminatoria.

El administrador de infraestructuras expondrá los detalles de la metodología —incluidos todos los valores de los parámetros aplicables— en la declaración sobre la red, teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. Los valores de los parámetros definidos por el administrador de infraestructuras estarán sujetos a coordinación de conformidad con el artículo 7 *sexies*, letra d), de la Directiva 2012/34/UE.

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

2. La metodología a que se refiere el apartado 1 constará de los siguientes pasos:

- a) diseñar situaciones alternativas para repartir la capacidad disponible entre distintos tipos de servicios de transporte ferroviario, que impliquen, en la medida de lo posible, proporcionar capacidad alternativa en otros itinerarios u horarios alternativos;
- b) evaluar y clasificar las situaciones a que se refiere la letra a) del presente apartado, teniendo en cuenta los criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales establecidos en el apartado 3 del presente artículo;
- c) seleccionar la situación con clasificación más alta según la evaluación a que se refiere la letra b) del presente apartado y modificar el modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad en consecuencia.

La metodología permitirá tener en cuenta la necesidad de servicios ferroviarios multirred en su totalidad.

3. La evaluación a que se refiere el apartado 2, letra b), se basará, entre otros, en los siguientes criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales, en función de la disponibilidad de los datos y teniendo en cuenta consideraciones técnicas y operativas y la utilización de la infraestructura ferroviaria:

- a) los costes de operación para los operadores de servicios de transporte ferroviario, así como el impacto resultante en los precios para los clientes de tales servicios;
- b) los costes relacionados con el tiempo para los clientes de los servicios de transporte ferroviario;
- c) la conectividad y la accesibilidad para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario, incluida la calidad de las conexiones, en particular desde el punto de vista de los tiempos de conexión y la frecuencia del transporte ferroviario de viajeros y mercancías;
- d) los impactos en los costes externos del transporte, como los accidentes, las emisiones de contaminantes atmosféricos, los gases de efecto invernadero y el ruido producidos por los servicios de transporte ferroviario y por sus posibles alternativas;
- e) el volumen de mercancías y viajeros transportados.

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras establecerá una metodología equitativa, transparente y no discriminatoria, así como la lista de parámetros relativos a los servicios de transporte ferroviario y a los criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales necesarios para la evaluación a que se refiere el apartado 3. Cuando proceda, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras establecerá valores de parámetros estándar o intervalos de valores estándar. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras garantizará que los valores de los parámetros se prueben y calibren de manera suficiente en un contexto operativo.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá la metodología y la lista de parámetros y los valores estándar de los parámetros en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

Cuando proceda, el administrador de infraestructuras ajustará los valores estándar de los parámetros para tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales a partir de planteamientos aceptados y de datos empíricos y, en su caso, aplicará los requisitos del Estado miembro de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra d).

### Sección 3

## Programación y adjudicación de capacidad

### Artículo 28

#### Derechos de capacidad

1. Los candidatos podrán solicitar al administrador de infraestructuras, con arreglo al Derecho público o privado, el otorgamiento de derechos de capacidad de 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 otorgarán derechos de capacidad de 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.

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 otorgados 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 otorgarse 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 otorgarse por una duración superior a un período de vigencia de un horario de servicio, de conformidad con los artículos 33 y 35.

4. Salvo que se disponga otra cosa en el 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 nacional.

5. Una vez que se otorgue un derecho de capacidad a un candidato, este no podrá cederlo a otra empresa o servicio.

Toda forma de cesión provocará que el infractor quede excluido de cualquier adjudicación ulterior de capacidad durante el período de vigencia del horario de servicio en curso y el siguiente.

No se considerará cesión 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 prueba de la aceptación de la empresa ferroviaria.

6. El candidato que se proponga solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria con vistas a operar 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 informará 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 el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores garantizarán que se informe sin demora, y en todo caso a más tardar 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 determine 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.

*Artículo 29***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 33 a 36.

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

2. Los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura ferroviaria a través de herramientas y servicios digitales con arreglo al artículo 66.

3. El administrador de infraestructuras cancelará un derecho de capacidad que, en un período de al menos un mes, haya sido utilizado por debajo de una cuota umbral, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos. En tal caso, el administrador de infraestructuras informará al organismo regulador.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras definirá intervalos para la cuota umbral y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

Los administradores de infraestructuras definirán la cuota umbral en la declaración sobre la red teniendo en cuenta los intervalos para la cuota umbral definidos por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

El organismo regulador supervisará la aplicación equitativa, transparente y no discriminatoria de las obligaciones establecidas con arreglo al presente apartado e investigará toda reclamación recibida.

4. Cuando, de conformidad con el apartado 3, el administrador de infraestructuras cancele derechos de capacidad multirred, el organismo regulador responsable de dicho administrador de infraestructuras informará a los otros organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

*Artículo 30***Otorgamiento y coordinación de derechos de capacidad multirred**

1. Los candidatos tendrán derecho a solicitar derechos de capacidad multirred mediante los procedimientos de adjudicación a que se refieren los artículos 33 a 36, incluidos los trayectos de ida y vuelta, y a recibir respuestas a esas solicitudes a través de una ventanilla única creada de conformidad con el artículo 66, apartado 5.

Los administradores de infraestructuras se coordinarán en la adjudicación de capacidad para servicios ferroviarios multirred de conformidad con el artículo 55, en particular en el caso de los servicios internacionales de transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril.

2. En particular, 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 procedimiento de otorgamiento de derechos de capacidad multirred, incluido, en particular, el mecanismo consensuado de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 38 y el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 39;

- d) la coordinación de cualquier cambio en los derechos de capacidad multirred otorgados conforme a la sección 4, a fin de garantizar la integridad de los derechos de capacidad multirred en todo momento;
- e) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 7, controles rápidos y eficientes de compatibilidad de itinerarios para el transporte excepcional que cruce más de una red con fines militares y de defensa.

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. Un administrador de infraestructuras no cancelará un derecho de capacidad multirred de conformidad con el artículo 29, apartado 3, sin la coordinación previa, con arreglo al artículo 55, con otros administradores de infraestructuras afectados.

Si, de conformidad con el artículo 29, apartado 3, el administrador de infraestructuras cancela derechos de capacidad multirred, informará al organismo regulador. El organismo regulador informará a los organismos reguladores pertinentes y a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios.

4. Las solicitudes de derechos de capacidad multirred se tratarán de manera igualitaria y no discriminatoria en comparación con las solicitudes de derechos de capacidad monorred.

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.

#### *Artículo 31*

### **Cooperación en la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y de capacidad de instalaciones de servicio**

1. Los administradores de infraestructuras y los operadores de instalaciones de servicio que ofrezcan servicios necesarios para operar un servicio de transporte ferroviario y cuyas instalaciones de servicio sean parte de la red transeuropea de transporte, según se especifica en el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679, incluidas aquellas situadas en los nodos urbanos definidos en el artículo 3, apartado 6, de dicho Reglamento, cooperarán con vistas a asegurar, cuando proceda, que la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y de capacidad 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 garantizarán que los candidatos puedan solicitar, en un único lugar y mediante una única operación, los derechos de capacidad de infraestructura ferroviaria y de capacidad de instalaciones de servicio a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, utilizando la ventanilla única creada en virtud del artículo 66, apartado 5.

4. Los administradores de infraestructuras podrán celebrar un acuerdo con los operadores de otras instalaciones de servicio para proporcionar capacidad de forma conjunta.

5. A efectos del apartado 3, los administradores de infraestructuras y los operadores de instalaciones de servicio coordinarán la capacidad y otorgarán derechos de capacidad, incluida la capacidad en la instalación de servicio que satisfaga los requisitos del candidato, o intentarán ofrecer una alternativa viable a la capacidad solicitada.

6. Los operadores de instalaciones de servicio a que se refiere el apartado 1 del presente artículo pondrán a disposición del administrador de infraestructuras información sobre la capacidad disponible en formato digital, de conformidad con el artículo 66, apartado 5. Se facilitará información en tiempo real siempre que lo permitan las herramientas digitales a que se refiere el artículo 66, apartado 5.

7. El presente artículo no se aplicará a los operadores de instalaciones de servicio que se acojan a una exención en virtud del artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión <sup>(18)</sup>.

#### Artículo 32

##### 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 procedimiento anual de adjudicación a que se refiere el artículo 34, teniendo en cuenta los derechos de capacidad otorgados mediante acuerdos marco de conformidad con el artículo 33 y mediante el procedimiento de planificación continua a que se refiere el artículo 35.

2. Los administradores de infraestructuras garantizarán que el horario de servicio se mantenga actualizado hasta el final de su período de vigencia, teniendo en cuenta la capacidad adjudicada mediante el procedimiento de planificación continua a que se refiere el artículo 35, la capacidad adjudicada mediante el procedimiento *ad hoc* a que se refiere el artículo 36, los cambios en los derechos de capacidad realizados de conformidad con el artículo 41, y la reprogramación en el contexto de la gestión de perturbaciones y de crisis de conformidad con el artículo 43.

#### Artículo 33

##### Adjudicación de capacidad mediante acuerdos marco

1. Los candidatos tendrán derecho a solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria para un período de tiempo superior a un período de vigencia de un horario de servicio a través de acuerdos marco.

Los acuerdos marco especificarán los derechos de capacidad otorgados en forma de especificación de capacidad con arreglo al artículo 28, apartado 1, letra a). No podrán incluir derechos de capacidad otorgados 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 entre ellos.

2. Los administradores de infraestructuras indicarán en los documentos de planificación de la planificación estratégica la capacidad que tienen planificado reservar para su adjudicación mediante acuerdos marco. Sin perjuicio de los artículos 101, 102 y 106 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), el administrador de infraestructuras adjudicará a los candidatos la capacidad reservada para los acuerdos marco en dichos documentos de planificación por medio de tales acuerdos, siempre que se cumpla lo dispuesto en los apartados 5 y 6 del presente artículo. Esto no impedirá que los administradores de infraestructuras adjudiquen la capacidad solicitada mediante acuerdos marco en los casos en que dicha capacidad no esté reservada en los documentos de planificación, siempre que se cumpla lo dispuesto en el apartado 6 del presente artículo.

3. Podrán celebrarse acuerdos marco entre varios administradores de infraestructuras y un candidato cuando se apliquen a más de una red.

4. El candidato que sea parte en un acuerdo marco solicitará al administrador de infraestructuras que convierta las especificaciones de capacidad incluidas en el acuerdo marco en el surco ferroviario correspondiente de conformidad con dicho acuerdo. Esa conversión se realizará con arreglo al artículo 28, apartado 2.

<sup>(18)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (DO L 307 de 23.11.2017, p. 1 ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

5. Los administradores de infraestructuras garantizarán que los acuerdos marco sean coherentes con lo siguiente:
- a) los documentos de planificación relacionados con la planificación estratégica de la capacidad a que se refiere el artículo 13, apartado 2;
  - b) las orientaciones estratégicas, incluidos sus posibles elementos vinculantes, cuando los Estados miembros las hayan proporcionado de conformidad con el artículo 4.

Los administradores de infraestructuras vecinos coordinarán sus planificaciones estratégicas de capacidad sobre la capacidad disponible para acuerdos marco transfronterizos.

6. Los acuerdos marco no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o servicios. Para ello, los administradores de infraestructuras fijarán las cuotas máximas de capacidad total que puedan adjudicarse mediante acuerdos marco y especificarán dichas cuotas en la declaración sobre la red.

7. Los acuerdos marco deberán poder modificarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 41 y 42. Los demás cambios en los derechos de capacidad otorgados mediante acuerdos marco serán objeto de una penalidad de conformidad con el artículo 42.

8. Los acuerdos marco se aplicarán, en principio, durante el período indicado en la sección 5 del anexo I. En casos concretos, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período más breve o más extenso. 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, que mejore significativamente la calidad del servicio.

9. En el caso de los servicios que utilicen infraestructuras ferroviarias especializadas con arreglo al artículo 26, 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 hasta 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.

10. Los administradores de infraestructuras incluirán la capacidad adjudicada mediante acuerdos marco en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19 y en el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20.

11. Sin dejar de respetar la confidencialidad comercial, se pondrán a disposición de todo interesado las líneas generales de cada acuerdo marco.

12. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores, las autoridades competentes, las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios para la celebración de acuerdos marco, así como la forma y el contenido de dichos acuerdos, a fin de 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 76, apartado 2.

#### Artículo 34

#### **Adjudicación de capacidad mediante el procedimiento anual de adjudicación**

1. El administrador de infraestructuras adjudicará capacidad mediante una adjudicación simultánea a fin de atender, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria que se refiere el artículo 32, apartado 1, siempre que se cumpla lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo. 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.

2. De conformidad con los artículos 20 y 22, el administrador de infraestructuras podrá aceptar o rechazar las solicitudes de derechos de capacidad que no sean coherentes con el plan de suministro de capacidad.

Cuando una solicitud no sea coherente con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras tendrá derecho, dentro de unos límites razonables, a proponer una capacidad de infraestructura ferroviaria diferente de la solicitada y a modificar el plan de suministro de capacidad, o a ambas cosas. En tales casos, el administrador de infraestructuras aplicará los criterios y procedimientos a que se refiere el artículo 22, apartado 1.

Al aceptar solicitudes que no sean coherentes con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras procurará mantener el equilibrio general entre los elementos del plan de suministro de capacidad enumerados en el artículo 20, apartado 6, y, en caso de conflicto con otras solicitudes, otorgará prioridad a las solicitudes coherentes con el plan de suministro de capacidad, en particular la capacidad preplanificada.

Cuando rechace solicitudes que no sean coherentes con el plan de suministro de capacidad, el administrador de infraestructuras informará sin demora al candidato de que se trate de su intención de rechazar la solicitud. El candidato de que se trate tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador.

Al menos cada año, los administradores de infraestructuras informarán al organismo regulador de todas las solicitudes de capacidad recibidas que no se ajusten a los parámetros de la capacidad disponible establecida en el plan de suministro de capacidad, con independencia de que se hayan aceptado o rechazado. Sobre la base de dicha información, el organismo regulador podrá emitir un dictamen en el que podrá recomendar al administrador de infraestructuras que modifique el modelo de capacidad.

3. En caso de conflicto entre dos o más solicitudes de capacidad, el administrador de infraestructuras intentará resolverlo, en primer lugar, mediante el mecanismo consensuado de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 38. Si dicho mecanismo consensuado de resolución de conflictos no permite resolver el conflicto en materia de capacidad, el administrador de infraestructuras aplicará el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 39.

4. Los derechos de capacidad otorgados a través del procedimiento anual de adjudicación podrán incluir:

a) especificaciones de capacidad;

b) surcos ferroviarios.

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

5. El administrador de infraestructuras cumplirá el calendario del procedimiento de adjudicación indicado en la sección 4 del anexo I.

6. El administrador de infraestructuras considerará las solicitudes presentadas después del plazo indicado en la sección 4 del anexo I y adjudicará la capacidad sobre la base del principio de prioridad según orden de llegada.

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

8. El administrador de infraestructuras consultará a los interesados sobre el proyecto de horario de servicio. Se considerarán interesados aquellos solicitantes de capacidad de infraestructura ferroviaria y otras personas que deseen formular observaciones sobre el modo en que el horario de servicio pueda afectar, durante su período de vigencia, a su capacidad de prestación de servicios ferroviarios.

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

*Artículo 35***Adjudicación de capacidad mediante el procedimiento de planificación continua**

1. Los administradores de infraestructuras adjudicarán capacidad de infraestructura ferroviaria a través del procedimiento 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 20.

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

2. Los derechos de capacidad otorgados a través del procedimiento 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 otorgados en forma de especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios de conformidad con la sección 6 del anexo I.

3. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán decidir conjuntamente modificar las especificaciones de capacidad otorgadas mediante el procedimiento 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 penalidad a los efectos del artículo 42. Los demás cambios en los derechos de capacidad otorgados mediante el procedimiento de planificación continua serán objeto de una penalidad de conformidad con el artículo 42.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad reservada para el procedimiento de planificación continua según el principio de prioridad según orden de llegada.

5. De conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el artículo 22, los administradores de infraestructuras harán todo lo posible por ofrecer capacidad alternativa para solicitudes de planificación continua si estas son incompatibles con el plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20. En caso de que no sea posible ofrecer una alternativa, el administrador de infraestructuras podrá denegar la adjudicación de capacidad a esas solicitudes incompatibles. El candidato de que se trate tendrá derecho a presentar una reclamación ante el organismo regulador.

6. Previa notificación al organismo regulador, el administrador de infraestructuras denegará las solicitudes de planificación continua si estas reúnen las características de la capacidad que suele adjudicarse mediante acuerdos marco de conformidad con el artículo 33. El organismo regulador informará a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios de tales denegaciones y garantizará una aplicación coherente del presente apartado.

7. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores, las autoridades competentes, las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento de planificación continua a fin de 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 76, apartado 2.

*Artículo 36***Adjudicación de capacidad mediante el procedimiento ad hoc**

1. Sin demora indebida 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 ferroviaria presentadas en cualquier momento durante el período de validez del horario de servicio. De conformidad con el artículo 10, la información relativa a la capacidad remanente se pondrá a disposición de todos los candidatos que puedan querer usar dicha capacidad.

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

2. La capacidad de infraestructura ferroviaria requerida por solicitudes *ad hoc* se adjudicará según el principio de prioridad según orden de llegada.

*Artículo 37***Programación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria**

1. Los administradores de infraestructuras respetarán el calendario y los requisitos establecidos en las secciones 3 y 8 del anexo I al programar obras de infraestructura ferroviaria de conformidad con el presente artículo.

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

3. Si, al programar una restricción de capacidad derivada de obras de infraestructura ferroviaria, resulta necesario realizar un cambio en un derecho de capacidad otorgado a los efectos del artículo 41, el administrador de infraestructuras hará todo lo posible por ofrecer a los candidatos afectados capacidad alternativa que permita 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 entablará una coordinación con ellos a fin de acordar tales derechos.

4. Los administradores de infraestructuras incluirán, en cuanto se programen, las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria en el modelo de capacidad o en el plan de suministro de capacidad, con independencia del momento en el que se programen.

5. El administrador de infraestructuras podrá establecer excepciones a los plazos fijados en la sección 3, cuadro 1, del anexo I, y al requisito de incluir restricciones de capacidad con un impacto importante o elevado en el modelo de capacidad a que se refiere el artículo 19 en los siguientes casos:

- a) si existe prueba de que, debido a acontecimientos imprevistos, la restricción de capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad;
- b) si el administrador de infraestructuras no tiene ningún control sobre la programación de las restricciones, sus contratistas u otros operadores que actúen en su nombre, o
- c) si todas las partes interesadas en la operación de que se trate están de acuerdo.

En tales casos, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y a los operadores de instalaciones de servicio de que se trate y les mantendrá informados periódicamente sobre los avances hacia el restablecimiento de las operaciones en condiciones normales.

Las restricciones de capacidad que impliquen cambios en los derechos de capacidad posteriores al otorgamiento cumplirán los requisitos establecidos en el artículo 41 y en la sección 8 del anexo I.

*Artículo 38***Mecanismo consensuado de resolución de conflictos y coordinación de solicitudes**

1. Cuando, en el contexto de una adjudicación simultánea de capacidad, haya conflictos entre diferentes solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras procurará lograr, mediante la coordinación de dichas solicitudes, la mejor adecuación posible entre todos los requisitos.
2. Cuando la situación requiera una coordinación, el administrador de infraestructuras intentará atender todas las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria mediante la coordinación y tendrá el derecho de proponer, dentro de unos límites razonables, capacidad de infraestructura ferroviaria que difiera de lo solicitado. El administrador de infraestructuras establecerá los límites aplicables en la declaración sobre la red. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre dichos límites y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.
3. El administrador de infraestructuras procurará resolver los conflictos que surjan consultando a los candidatos afectados. Esta consulta se basará en la divulgación, en un plazo de tiempo razonable, de forma gratuita y por vía electrónica, de la siguiente información:
  - a) los derechos de capacidad solicitados por todos los demás candidatos en los mismos itinerarios;
  - b) los derechos de capacidad otorgados de forma preliminar a todos los demás candidatos en los mismos itinerarios;
  - c) los derechos de capacidad 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 2, y previo acuerdo de todos los candidatos, el administrador de infraestructuras podrá poner en contacto a todos los candidatos potencialmente afectados por la resolución del conflicto para facilitar la coordinación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.

4. El administrador de infraestructuras establecerá en su declaración sobre la red los principios que rijan la coordinación de las solicitudes de capacidad para los servicios ferroviarios.
5. Cuando no sea posible satisfacer las solicitudes de capacidad sin proceder a la coordinación, el administrador de infraestructuras recurrirá a ella para intentar atender todas las solicitudes.
6. En el caso de solicitudes de capacidad multirred, el mecanismo consensuado de resolución de conflictos establecido en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo se aplicará de conformidad con el artículo 55 y contará con la participación del coordinador de la red.
7. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices para el mecanismo consensuado de resolución de conflictos en el caso de solicitudes de capacidad multirred y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

*Artículo 39***Mecanismo formal de resolución de conflictos**

1. Si el mecanismo consensuado de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 38 no resuelve el conflicto, los administradores de infraestructuras adjudicarán la capacidad de infraestructura ferroviaria aplicando una metodología equitativa, transparente y no discriminatoria.

El administrador de infraestructuras expondrá los detalles de la metodología —incluidos todos los valores de los parámetros aplicables— en la declaración sobre la red, teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad. Los valores de los parámetros definidos por el administrador de infraestructuras serán objeto de coordinación de conformidad con el artículo 7 *sexies*, letra c), de la Directiva 2012/34/UE.

2. La metodología a que se refiere el apartado 1 constará de los siguientes pasos:
  - a) diseñar situaciones alternativas para repartir la capacidad disponible entre distintos tipos de servicios de transporte ferroviario, que impliquen, en la medida de lo posible, proporcionar capacidad alternativa en otros itinerarios o de horarios alternativos;
  - b) evaluar y clasificar las situaciones a que se refiere la letra a) del presente apartado, teniendo en cuenta los criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales establecidos en el apartado 3;
  - c) seleccionar la situación con clasificación más alta según la evaluación a que se refiere la letra b) del presente apartado y modificar la definición del modelo de capacidad y el plan de suministro de capacidad en consecuencia.

3. La evaluación a que se refiere el apartado 2, letra b), se basará, entre otros, en los siguientes criterios operativos, socioeconómicos y medioambientales, en función de la disponibilidad de los datos y teniendo en cuenta consideraciones técnicas y operativas y la utilización de la infraestructura ferroviaria:

- a) los costes de operación para los operadores de servicios de transporte ferroviario, así como el impacto resultante en los precios para los clientes de tales servicios;
- b) los costes relacionados con el tiempo para los clientes de los servicios de transporte ferroviario;
- c) la conectividad y la accesibilidad para las personas y regiones que utilizan los servicios de transporte ferroviario, incluida la calidad de las conexiones, en particular desde el punto de vista de los tiempos de conexión y la frecuencia del transporte ferroviario de viajeros y mercancías;
- d) los impactos en los costes externos del transporte, como los accidentes, las emisiones de contaminantes atmosféricos, los gases de efecto invernadero y el ruido producidos por los servicios de transporte ferroviario y por sus posibles alternativas;
- e) el volumen de mercancías y viajeros transportados.

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras establecerá una metodología equitativa, transparente y no discriminatoria y establecerá la lista de parámetros relativos a los servicios de transporte ferroviario y los criterios socioeconómicos necesarios para la evaluación a que se refiere el apartado 3. Cuando proceda, establecerá valores de parámetros estándar o intervalos de valores estándar. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras garantizará que estos valores de los parámetros se prueben y calibren de manera suficiente en un contexto operativo.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá la metodología, la lista de parámetros y los valores estándar para los parámetros en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

Cuando proceda, el administrador de infraestructuras ajustará los valores estándar de los parámetros para tener en cuenta las circunstancias locales o nacionales a partir de planteamientos aceptados y de datos empíricos y, en su caso, siguiendo los requisitos del Estado miembro de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra d).

5. 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 4, son aplicables diferentes parámetros nacionales, estos se usarán para los tramos respectivos.

6. 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 infraestructura ferroviaria a través de una subasta o de manera tal que facilite el acceso al mayor número de candidatos. Este último método estará sujeto a la aprobación del organismo regulador.

*Artículo 40***Calendario de los procedimientos de adjudicación de capacidad**

1. Para la aplicación de los artículos 33 a 36, el administrador de infraestructuras y los candidatos respetarán el calendario de los procedimientos de adjudicación de capacidad indicado en las secciones 4 a 7 del anexo I.
2. Los administradores de infraestructuras podrán decidir, para el calendario de otorgamiento de derechos de capacidad en el caso de servicios ferroviarios internacionales, 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:
  - a) 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 tiene un impacto significativo en el calendario de adjudicación de capacidad en general, o
  - b) el establecimiento de surcos ferroviarios internacionales en cooperación con los administradores de infraestructuras de otros terceros países tiene un impacto significativo en el calendario de adjudicación de capacidad, siempre que ello no tenga un impacto en los procedimientos de adjudicación de capacidad de otros administradores de infraestructuras de la Unión.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 por los que se modifiquen los plazos y duraciones establecidos en las secciones 4 a 7 del anexo I, así como para ajustar, dentro de los límites del marco establecido en los artículos 33 a 36, los hitos y períodos fijados en ellos, cuando esos elementos hayan demostrado su ineficacia o hayan supuesto dificultades importantes de aplicación, teniendo en cuenta la experiencia de los administradores de infraestructuras y de los candidatos, con el objetivo de racionalizar los procedimientos de adjudicación de capacidad, a fin de garantizar un procedimiento 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 41***Cambios en los derechos de capacidad tras el otorgamiento**

1. Los administradores de infraestructuras podrán modificar los derechos de capacidad otorgados a un candidato por iniciativa propia solamente de conformidad con el presente Reglamento. Los candidatos podrán en todo momento solicitar cambios en la capacidad adjudicada.

En caso de que se cambien los derechos de capacidad otorgados, se aplicará el artículo 42 y los administradores de infraestructuras actualizarán sin demora el horario de servicio a que se refiere el artículo 32.

2. Tras el otorgamiento de los derechos de capacidad, los administradores de infraestructuras limitarán los cambios en los derechos de capacidad en la mayor medida posible, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2, apartado 4. Del mismo modo, los candidatos limitarán, en la mayor medida posible, sus solicitudes de cambios en dichos derechos de capacidad.
3. Los cambios en los derechos de capacidad incluirán los casos en los que el administrador de infraestructuras no pueda permitir que el tren circule según el derecho de capacidad otorgado y tenga tiempo suficiente para ofrecer al candidato un derecho de capacidad alternativo tras haberle informado de la necesidad de hacer el cambio.
4. La cancelación de derechos de capacidad se considerará un tipo concreto de cambio.
5. En caso de cambios en los derechos de capacidad, los administradores de infraestructuras podrán aplicar para el otorgamiento de esos derechos plazos más breves que los 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 elaborar un surco ferroviario.

6. Las normas y procedimientos que deban aplicarse en caso de cambio en un derecho de capacidad tendrán en cuenta el impacto del cambio en términos operativos y comerciales. A tal fin, los administradores de infraestructuras categorizarán los cambios en función de su impacto y determinarán la categoría de cambios que tengan impacto significativo, teniendo en cuenta los procedimientos adoptados por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre la base del apartado 10.

7. En caso de cambio en un derecho de capacidad multirred, los administradores de infraestructuras afectados harán todo lo razonable para garantizar la coherencia entre los derechos de capacidad a lo largo del trayecto completo del tren.

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 comprenda.

El administrador de infraestructuras que cambie un derecho de capacidad multirred coordinará el cambio y será responsable junto con los demás administradores de infraestructuras afectados, del procedimiento de otorgamiento de un derecho de capacidad multirred alternativo, e informará al candidato y a todas las partes afectadas del resultado de la coordinación. El resultado será el otorgamiento de un derecho de capacidad multirred alternativo o la información de que no se dispone de un derecho de capacidad alternativo.

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

9. Cuando un administrador de infraestructuras cambie un derecho de capacidad otorgado, 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 indicados en la sección 8 del anexo I. Cuando esto no sea posible, el administrador de infraestructuras proporcionará al candidato la información pertinente para que este pueda presentar una nueva solicitud de capacidad de infraestructura ferroviaria. Cuando sea pertinente, esa información hará referencia al plan de suministro de capacidad a que se refiere el artículo 20 y al plan de contingencia a que se refiere el artículo 21.

10. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y adoptará procedimientos uniformes para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras su otorgamiento y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

Dichos procedimientos establecerán criterios para distinguir entre los cambios según su impacto en términos comerciales y operativos, incluidos los criterios para categorizarlos en la categoría de cambios con un impacto significativo.

Para categorizar un cambio como cambio con un impacto significativo, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta, entre otros factores, la capacidad de la empresa ferroviaria para prestar el servicio de conformidad con sus obligaciones contractuales, los retrasos en la salida o los cambios de itinerario que provoquen un aumento de la distancia, el tiempo de viaje, los cánones de acceso a las vías u otros costes conexos, así como los umbrales para estos cambios.

11. A más tardar el 12 de diciembre de 2027, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 75 por los que se modifique la sección 8 del anexo I a fin de garantizar la eficiencia en los procedimientos de adaptación y reprogramación, teniendo en cuenta los aspectos de planificación, operativos, técnicos y comerciales de las partes interesadas afectadas. Al hacerlo, la Comisión considerará la posibilidad de introducir intervalos para la reprogramación en el caso de obras menores que no estén categorizadas en la categoría de obras con un impacto importante, elevado o medio, y asimismo tendrá en cuenta la experiencia de los administradores de infraestructuras y de los candidatos.

*Artículo 42***Penalidad por cambios en los derechos de capacidad**

1. Cuando el administrador de infraestructuras o un candidato no cumplan sus compromisos con respecto a un derecho de capacidad otorgado y ello dé lugar a un cambio categorizado como significativo de conformidad con el artículo 41, apartado 6, abonarán una penalidad a la otra parte. Dicha penalidad será eficaz, proporcionada, disuasoria y no discriminatoria.
2. La penalidad contemplada en el apartado 1 no se exigirá en las siguientes circunstancias:
  - a) fuerza mayor;
  - b) cuando un administrador de infraestructuras retire derechos de capacidad de conformidad con las medidas adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 12;
  - c) cuando se cancele un derecho de capacidad de conformidad con el artículo 29, apartado 3;
  - d) cuando se modifiquen los acuerdos marco de conformidad con el artículo 33, apartado 7;
  - e) cuando se apliquen excepciones en virtud del artículo 37, apartado 5.
3. El nivel de la penalidad se fijará entre un nivel mínimo y uno máximo, que se determina en el anexo IV. A reserva de la aprobación del organismo regulador, los administradores de infraestructuras indicarán en la declaración sobre la red los niveles de las penalidades que deberán abonar el administrador de infraestructuras y el candidato.
4. La penalidad que deba abonar un administrador de infraestructuras no se diferenciará por segmento del mercado del servicio ferroviario. La penalidad que deba abonar un candidato se diferenciará por segmento del mercado del servicio ferroviario.
5. La penalidad podrá modularse por un factor que oscile entre 0,1 y 2, en función del impacto del cambio y de conformidad con los siguientes criterios:
  - a) el momento de la notificación del cambio;
  - b) cuando el cambio sea causado por el administrador de infraestructuras y exista capacidad alternativa, la calidad de la capacidad alternativa, o
  - c) cuando el cambio sea causado por el candidato, si la capacidad puede ser readjudicada y utilizada por otro candidato.

La modulación máxima solo podrá aplicarse en situaciones en las que se revoque el derecho de capacidad.

6. Sobre la base de los criterios establecidos en el apartado 5, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices para la aplicación de la modulación y las incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad.

El administrador de infraestructuras determinará los niveles de modulación sobre la base de dichas directrices.

7. A reserva de la aprobación del organismo regulador, el administrador de infraestructuras indicará en la declaración sobre la red los niveles de modulación que se apliquen a las penalidades que deba abonar el administrador de infraestructuras y el candidato.

8. En el caso de un derecho de capacidad multirred, la penalidad total se calculará sumando el importe de las penalidades, incluida la modulación, en cada una de las redes, teniendo en cuenta que:

- a) la obligación de abonar la penalidad al candidato corresponderá al administrador de infraestructuras responsable del cambio en el derecho de capacidad, teniendo en cuenta este derecho en su totalidad; la penalidad que deba abonar el administrador de infraestructuras será el triple del nivel de la penalidad que deba abonar en su propia red, pero no será superior a la suma de las penalidades por el derecho de capacidad en su totalidad;
- b) la obligación de abonar la penalidad a los administradores de infraestructuras corresponderá al candidato que haya solicitado el cambio, teniendo en cuenta el derecho de capacidad en su totalidad; la penalidad se abonará a los administradores de infraestructuras afectados, en función de su parte correspondiente en el derecho de capacidad multirred.

9. El administrador de infraestructuras o el candidato tendrán derecho a someter una controversia contra el cambio de un derecho de capacidad o el abono de una penalidad al organismo regulador responsable respecto del cambio de un derecho de capacidad o relacionado con el abono de una penalidad. El organismo regulador tomará una decisión sin demora, a más tardar en el plazo de un mes desde el momento en que haya recabado toda la información necesaria para valorar la causa del cambio.

10. En el caso de un derecho de capacidad de monorred, decidirá el organismo regulador del Estado miembro del derecho de capacidad.

En el caso de derechos de capacidad multirred, decidirá el organismo regulador responsable del administrador de infraestructuras que actúe como punto de contacto único en virtud del artículo 30.

Los organismos reguladores informarán a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y podrán consultarla en relación con tales decisiones. Cuando se la consulte, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios asesorará a los organismos reguladores para garantizar que tales decisiones sean coherentes y se basen en principios comúnmente reconocidos.

11. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 75 para modificar el anexo IV a fin de adaptar los niveles mínimo y máximo de la penalidad a la tasa de inflación. Cada dos años se llevará a cabo una revisión del nivel de las penalidades en función de la tasa de inflación calculada por medio del índice de precios de consumo europeo, publicado por Eurostat. La primera revisión del nivel de las penalidades se realizará en 2033.

#### *Artículo 43*

### **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 48, o de una situación de crisis, tal como contempla el artículo 49, el administrador o administradores de infraestructuras afectados harán todo lo posible 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 21 y en estrecha coordinación con las partes interesadas en la operación y, si procede, con otras partes interesadas afectadas.

2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará y adoptará directrices para la gestión y la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria en caso de perturbación de la red como la que se contempla en el artículo 48 y las incluirá en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis. En particular, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre la aplicación de la gestión de perturbaciones y el principio de prioridad según orden de llegada.

En lo referente a la gestión de perturbaciones, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elaborará directrices sobre los procedimientos que deban aplicarse, incluyendo, según proceda, la aplicación del mecanismo consensuado de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 38 y del mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 39. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras incluirá dichas directrices en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 46.

3. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos, con carácter voluntario para la sustitución de determinados derechos de capacidad en caso de una perturbación de la red como la que se contempla en el artículo 48. Tales acuerdos se enumerarán en el plan de contingencia a que se refiere el artículo 21.

4. Cuando una perturbación de la red como la que se menciona en el artículo 48 afecte al tráfico en más de una red, los administradores de infraestructuras afectados coordinarán la adjudicación de capacidad alternativa de conformidad con el artículo 55 y tendrán en cuenta el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contemplado en el artículo 46.

### CAPÍTULO III

#### **Gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis**

##### Artículo 44

#### **Gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis**

1. Los administradores de infraestructuras gestionarán el tráfico de conformidad con el presente Reglamento, la Directiva (UE) 2016/797 y las especificaciones establecidas 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 operación, 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 48;
- c) la gestión del tráfico en las situaciones de crisis a que se refiere el artículo 49.

2. Al gestionar el tráfico, los administradores de infraestructuras cumplirán los principios establecidos en el artículo 2.

En particular, los administradores de infraestructuras minimizarán las perturbaciones y su impacto 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 situaciones de crisis;
- c) facilitar información pertinente, exacta y actualizada a las partes interesadas en la operación y a otras partes afectadas, en particular a las autoridades encargadas de gestionar situaciones de crisis fuera del sector ferroviario, dicha información se proporcionará por los medios adecuados, incluidos los contemplados en el artículo 66.

##### Artículo 45

#### **Normas y procedimientos para la gestión del tráfico y de perturbaciones**

1. Los administradores de infraestructuras establecerán 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 44, 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 en 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 planteamiento basado en la optimización de una función concreta, como la minimización de los minutos de retraso o del tiempo necesario para volver a las operaciones normales, en lugar de en normas de prioridad expresas.

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, el administrador de infraestructuras aplicará el plan de contingencia elaborado de conformidad con el artículo 21. Cuando una perturbación tenga un impacto potencial sobre el 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 46.

4. Al establecer las normas y procedimientos a que se refiere el apartado 1, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contemplado en el artículo 46. En la declaración sobre la red explicarán el motivo de toda desviación de las normas y procedimientos comunes establecidos en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis.

5. En caso de fuerza mayor y cuando sea absolutamente necesario debido a un incidente que deje la infraestructura ferroviaria temporalmente inutilizable, podrán retirarse, sin previo aviso, los derechos de capacidad otorgados durante el tiempo que sea necesario para reparar el sistema, esforzándose al mismo tiempo todo lo posible por proporcionar posibles alternativas.

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

6. En caso de cancelación de la capacidad, los administradores de infraestructuras informarán a las empresas ferroviarias sobre su gestión de los tiempos, sobre el progreso de las reparaciones y sobre las posibles alternativas a la capacidad que tienen adjudicada.

7. Los Estados miembros podrán exigir a las empresas ferroviarias que se impliquen en garantizar que se cumplan, y en controlar su propio cumplimiento, de las normas y reglamentaciones de seguridad.

#### Artículo 46

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

1. A más tardar el 12 de abril de 2028, 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 de conformidad con los principios a que se refiere el artículo 44, por el que se establezcan herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes para la coordinación de los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas en la operación, y teniendo en cuenta el trabajo de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, establecida en virtud del artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento (UE) 2021/2085. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible dichas herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes para la coordinación de la gestión transfronteriza del tráfico, de perturbaciones y de crisis.

2. Al elaborar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE y el artículo 6, apartado 2, del presente Reglamento, 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. Explicarán en dicha declaración el motivo de toda desviación de las directrices de coordinación establecidas en el Marco.

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará un proyecto de Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis con el fin de consultar a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación. La Plataforma Ferroviaria Europea y las partes interesadas en la operación podrán presentar sus respuestas a la consulta en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dicho proyecto.

4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto definitivo 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 a más tardar el 12 de octubre de 2027. 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 tres meses a partir de la recepción del proyecto de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta en la mayor medida posible dicha recomendación al adoptar el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis.

5. 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 VI y se actualizará cuando sea necesario para tener en cuenta la experiencia de las partes interesadas en la operación y las actividades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Cuando se actualice el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación, y presentará un proyecto de actualización a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios para que esta emita una recomendación, de conformidad con los apartados 3 y 4.

6. En el ejercicio de sus competencias relativas a la declaración sobre la red de conformidad con el artículo 56, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE, el organismo regulador tendrá en cuenta la recomendación sobre el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis emitida por la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios de conformidad con el apartado 2 del presente artículo y sin perjuicio del principio de independencia de los organismos reguladores.

7. La Comisión estará facultada, de conformidad con el artículo 74, para adoptar actos de ejecución en los que se establezca el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, tal como se determina en el apartado 5 del presente artículo.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.

#### *Artículo 47*

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

Los administradores de infraestructuras coordinarán la gestión del tráfico de conformidad con el artículo 55 y sobre la base del Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 46.

La coordinación garantizará, en particular:

- a) que los servicios ferroviarios internacionales operen 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 retos específicos relacionados con los tramos transfronterizos derivados, entre otras cosas, de una interoperabilidad limitada en términos de infraestructura ferroviaria, equipos técnicos y operaciones, de requisitos lingüísticos y de formación relacionados con el personal, o de trámites administrativos o fronterizos;
- c) un intercambio eficaz de información actualizada y pertinente entre los administradores de infraestructuras, los candidatos, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas en la operación, así como cualquier estructura de gobernanza de la gestión de crisis pertinente a nivel de la Unión, según proceda, también de conformidad con el artículo 66.

#### *Artículo 48*

### **Perturbación 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 en la operación para garantizar la mejor gestión posible del tráfico durante dichas restricciones, los administradores de infraestructuras afectados valorarán la duración y el impacto probable del incidente sobre la base de toda la información disponible y la experiencia previa, teniendo en cuenta el método a que se refiere el apartado 7.

Si la duración y el impacto que se estima que probablemente tenga el incidente cumplen los criterios para la declaración de perturbaciones de la red con arreglo al anexo VII, los administradores de infraestructuras afectados declararán una perturbación de la red y aplicarán las medidas establecidas en el artículo 45.

2. Cuando la perturbación de la red tenga o pueda tener impactos en más de una red, el administrador de la infraestructura ferroviaria en la que haya ocurrido declarará una perturbación multirred y coordinará las acciones de conformidad con el artículo 47, teniendo asimismo en cuenta el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contemplado en el artículo 46.

3. Cuando la perturbación de la red tenga impacto transfronterizo y dé lugar a una interrupción parcial o total de los servicios durante más de quince días, el administrador de infraestructuras presentará un informe del 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 informe del incidente incluirá información sobre todas las medidas operativas adoptadas para garantizar itinerarios alternativos y para restablecer los servicios habituales.

El coordinador de la red presentará el informe del incidente a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y a los coordinadores europeos pertinentes y, previa solicitud, a los candidatos afectados.

4. El administrador de infraestructuras informará a los interesados, tan pronto como sea posible, de la falta de disponibilidad de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Los Estados miembros podrán solicitar al administrador de infraestructuras que ponga dicha información a disposición de la autoridad competente a que se refiere el artículo 9, apartado 1 de la Directiva (UE) 2022/2557.

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 en la operación, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el artículo 57, apartado 2, e informará a esta última y al Grupo Consultivo del Rendimiento.

6. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta las conclusiones del coordinador de la red sobre las 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 46.

7. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras determinará un método para estimar la duración y el impacto probables de las perturbaciones de la red en el tráfico, determinar el contenido mínimo del informe del 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 46. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta dicho método, dicho contenido mínimo y dicha plantilla.

#### *Artículo 49*

### **Situaciones de crisis**

1. En situaciones de crisis, o en supuestos de riesgo inminente de situación de crisis, relacionados con la seguridad pública, epidemias, catástrofes naturales o el medio ambiente que tengan o se prevea que vayan a tener un efecto crítico en la oferta o demanda de los servicios de transporte ferroviario, los Estados miembros podrán aplicar medidas de emergencia que, no obstante las normas del presente Reglamento y las normas relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria establecidas en el capítulo IV, sección 3, de la Directiva 2012/34/UE, incluyan lo siguiente:

a) la cancelación de derechos de capacidad sin penalidad de conformidad con el artículo 42;

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 garantizará 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 que hagan uso de los planes de contingencia existentes diseñados de conformidad con el artículo 21. Coordinará dichas medidas de emergencia con otros Estados miembros de conformidad con el artículo 56.

El contenido y la duración de las medidas de emergencia se limitarán a lo estrictamente necesario y proporcionado 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 proporcionará una justificación, así como una descripción de dichas medidas y la duración prevista de su aplicación. Cuando se aplique el Reglamento (UE) 2024/2747 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(19)</sup>, el Estado miembro de que se trate también notificará las medidas adoptadas en virtud del presente artículo a la oficina central de enlace designada por el Estado miembro en virtud del artículo 8 de dicho Reglamento.

3. Los centros de referencia designados de conformidad con el artículo 64 del presente Reglamento facilitarán información sobre las medidas de emergencia a la Comisión, a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, a la autoridad competente a que se refiere el artículo 9, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2557 y a otros interesados, 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 55, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de conformidad con el artículo 57, apartado 2. Cuando la coordinación se lleve a cabo mediante estructuras específicas con arreglo al artículo 55, apartado 2, letra a), la Comisión y los Estados miembros en cuestión participarán en ella.

5. Cuando así lo solicite la Comisión y cuando las medidas de emergencia tengan un impacto significativo en el tráfico transfronterizo, los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentarán a la Comisión su dictamen sobre las medidas de emergencia en el plazo que la Comisión determine. La Comisión podrá adoptar decisiones por las que se exija a un Estado miembro que derogue las medidas de emergencia si no se consideran necesarias.

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

7. Las autoridades públicas responsables de gestionar situaciones de crisis, incluidos las fuerzas armadas y los organismos de protección civil entre 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 otorgados si fuera necesario. Las autoridades públicas de que se trate serán objeto de una penalidad por los cambios en los derechos de capacidad con arreglo a los principios a que se refiere el artículo 42.

<sup>(19)</sup> Reglamento (UE) 2024/2747 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2024, por el que se establece un marco de medidas relativas a una emergencia del mercado interior y a la resiliencia de dicho mercado y se modifica el Reglamento (CE) n.º 2679/98 (DO L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

*Artículo 50***Intercambio de información sobre gestión del tráfico**

1. Todas las partes interesadas en la operación que participen directamente en la operación de un servicio de transporte ferroviario tendrán derecho a acceder a la información que figura en el anexo IX relativa a dicho servicio de transporte ferroviario.

Las partes afectadas solo podrán utilizar la información 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 disponga otra cosa en los acuerdos contractuales.

2. El administrador de infraestructuras hará accesible la información con arreglo al artículo 66.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 del presente Reglamento por los que se modifique el anexo IX del presente Reglamento a fin de garantizar que este refleje cualquier cambio de las especificaciones técnicas sobre interoperabilidad que figuran 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 51***Principios generales para la evaluación del rendimiento**

1. De conformidad con el artículo 7 *septies*, apartado 1, letra d), de la Directiva 2012/34/UE, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras supervisará y comparará resultados de los servicios de infraestructura ferroviaria proporcionados por los administradores de infraestructuras, teniendo en cuenta los principios generales establecidos en el artículo 2 del presente Reglamento. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras cooperará a tal efecto con los coordinadores europeos, el Grupo Consultivo del Rendimiento y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, en la medida en que sea pertinente.

2. Los administradores de infraestructuras establecerán, en el programa de actividad a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, sus propios objetivos de rendimiento de conformidad con los criterios y procedimientos a que se refiere el artículo 52, apartado 5, letra c), del presente Reglamento, teniendo en cuenta los objetivos establecidos en los acuerdos contractuales mencionados en el artículo 30, apartado 2, de dicha Directiva. Esos objetivos comprenderán los valores objetivo establecidos en el artículo 19, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2024/1679.

3. Los administradores de infraestructuras establecerán y aplicarán procedimientos para supervisar los avances hacia la consecución de los objetivos de rendimiento e informar de ellos, detectar las causas de las deficiencias de rendimiento junto con las partes interesadas en la operación, y diseñar y aplicar medidas correctivas para mejorar el rendimiento. Tales procedimientos tendrán en cuenta el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 52 del presente Reglamento.

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

*Artículo 52***Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento**

1. A más tardar el 12 de agosto de 2028, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará y adoptará un Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento en el que se establezcan herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes teniendo en cuenta los principios establecidos en el artículo 2, apartado 4, y en el artículo 44, apartado 2, del presente Reglamento, así como las prioridades operativas establecidas en el artículo 19 del Reglamento (UE) 2024/1679 y los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 15, apartado 6, de la Directiva 2012/34/UE. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta estas herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes en la mayor medida posible al evaluar el rendimiento.

2. Al elaborar la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE y el artículo 6, apartado 2, del presente Reglamento, los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. Explicarán en dicha declaración el motivo de toda desviación de las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes establecidos en dicho Marco.
3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará un proyecto de Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento con el fin de consultar a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación. La Plataforma Ferroviaria Europea y las partes interesadas en la operación podrán presentar sus respuestas a la consulta en un plazo de tres meses a partir de la publicación del proyecto de Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento.
4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto definitivo de Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios a más tardar el 12 de febrero de 2028. En un plazo de tres meses a partir de la recepción del proyecto definitivo, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras una recomendación sobre el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. 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.
5. El Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento comprenderá por lo menos los ámbitos de rendimiento contemplados en el anexo VIII. En particular, incluirá lo siguiente:
  - a) una lista de cuestiones relativas al rendimiento que deban abordarse de forma prioritaria en los ámbitos indicados en dicho anexo;
  - 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 los indicadores;
  - c) criterios y procedimientos para fijar objetivos de rendimiento a nivel de los administradores de infraestructuras;
  - d) procedimientos para supervisar y revisar los elementos previstos en las letras a), b) y c), así como la aplicación de medidas correctivas y la consecución de los objetivos de rendimiento.
6. El Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento se actualizará cuando sea necesario para tener en cuenta la experiencia de las partes interesadas en la operación y las actividades de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Cuando el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento se actualice, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea y a las partes interesadas en la operación y presentará a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios un proyecto para que esta emita una recomendación al respecto, de conformidad con los apartados 3 y 4.
7. Al ejercer sus competencias relativas a la declaración sobre la red de conformidad con el artículo 56, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE, el organismo regulador tendrá en cuenta la recomendación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios sobre el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, de conformidad con el apartado 4 y sin perjuicio del principio de independencia de los organismos reguladores.
8. La Comisión estará facultada, de conformidad con el artículo 74, para adoptar actos de ejecución en los que se establezca el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.

#### *Artículo 53*

#### **Informe europeo de evaluación del rendimiento**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15 de la Directiva 2012/34/UE y de los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras redactará y publicará un informe europeo de evaluación del rendimiento basado en el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 52 del presente Reglamento, a más tardar el 12 de agosto de 2029. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras preparará y publicará una actualización del informe cada año.

2. El Grupo Consultivo sobre el Rendimiento redactará una sección autónoma del informe europeo de evaluación del rendimiento 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 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 Reglamento (UE) 2024/1679. La información presentada será lo bastante detallada desde el punto de vista geográfico y cubrirá un período de tiempo suficientemente largo como para poder hacer interpretaciones significativas.

4. El informe europeo de evaluación del rendimiento incluirá una sección específica sobre los resultados de la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 55 y sobre el mecanismo de consulta a que se refiere el artículo 57.

#### Artículo 54

### Grupo Consultivo del Rendimiento

1. De conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 76, apartado 2, la Comisión podrá crear o nombrar un organismo imparcial y competente para actuar en calidad de Grupo Consultivo del Rendimiento. El Grupo Consultivo del Rendimiento se establecerá como grupo de expertos independiente e imparcial. Sus miembros serán nombrados en función de sus méritos y con vistas a garantizar una combinación de competencias y experiencia pertinentes para la gestión de las capacidades, del tráfico, de perturbaciones y de crisis. El Grupo Consultivo del Rendimiento constará de nueve miembros como máximo. Los miembros serán nombrados por la Comisión. El Grupo Consultivo del Rendimiento se reunirá al menos cuatro veces al año. La labor del Grupo Consultivo del Rendimiento será financiada por la Comisión.

Los miembros del Grupo Consultivo del Rendimiento serán nombrados por un mandato de cuatro años y su mandato podrá renovarse en dos ocasiones.

2. El Grupo Consultivo del Rendimiento desempeñará las siguientes tareas:

- a) formular recomendaciones a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en relación con el establecimiento y la revisión del Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento contemplado en el artículo 52, incluidos los ámbitos de rendimiento, las cuestiones relativas al rendimiento que deban abordarse en cada uno de esos ámbitos, y la armonización de las metodologías, procedimientos, criterios y definiciones para la recogida y el análisis de datos sobre rendimiento y los indicadores de rendimiento;
- b) formular recomendaciones a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, a los administradores de infraestructuras, a los candidatos, a los organismos reguladores, a las autoridades de los Estados miembros y, en su caso, a otras partes interesadas sobre medidas correctivas y gestión de la capacidad, del tráfico, de perturbaciones y de crisis;
- c) revisar los resultados del proyecto de informe europeo de evaluación del rendimiento y preparar la sección autónoma a que se refiere el artículo 53, apartado 2;
- d) emitir dictámenes y recomendaciones sobre el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria en relación con la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, el programa de actividad contemplado en el artículo 8, apartado 3, de dicha Directiva, los acuerdos contractuales a que se refiere el artículo 30, apartado 2, de dicha Directiva, y el sistema de incentivos a que se refiere el artículo 35 de dicha Directiva;
- e) asesorar a los coordinadores europeos sobre aspectos relacionados con el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario.

3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras, el coordinador de la red, los administradores de infraestructuras, los organismos reguladores, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y, en su caso, otras partes interesadas cooperarán con el Grupo Consultivo del Rendimiento, en particular facilitando información relacionada con el rendimiento, por iniciativa propia o a petición del Grupo Consultivo del Rendimiento, y harán todo lo posible por tener en cuenta las recomendaciones de este al gestionar el rendimiento ferroviario.

4. El Grupo Consultivo del Rendimiento respetará la confidencialidad de los secretos comerciales al tratar la información facilitada por las partes interesadas pertinentes o por la Comisión.

#### CAPÍTULO V

### **Red europea de coordinación**

#### Artículo 55

### **Coordinación entre administradores de infraestructuras**

1. Los administradores de infraestructuras se coordinarán entre sí y con otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a las responsabilidades y tareas que se les encomienda en virtud del presente Reglamento.

2. Los administradores de infraestructuras deberán, en particular:

- a) establecer estructuras, procedimientos y herramientas organizativos, según proceda, incluidas las herramientas digitales a que se refiere el artículo 66;
- b) coordinarse en el ámbito geográfico más adecuado, también a nivel de los corredores europeos de transporte, con la participación de las entidades que estén en mejor disposición de 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 64;
- 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 de consulta de conformidad con el artículo 57;
- f) remitir 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.

3. La coordinación podrá aplicarse en más de un nivel, en particular en asuntos en los que se necesite una coordinación tanto a escala de la Unión como dentro de un ámbito geográfico más específico.

4. Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras o el coordinador de la red participen en la coordinación, garantizarán que se tengan debidamente en cuenta los aspectos transfronterizos.

5. La coordinación abarcará todos los tramos y nodos que formen parte de los corredores europeos de transporte.

Los administradores de infraestructuras podrán ampliar la coordinación a líneas adicionales en virtud de un acuerdo entre todos los administradores de infraestructuras afectados.

6. La coordinación en relación con el otorgamiento de derechos de capacidad multired de conformidad con el artículo 30 abarcará todas las redes de los administradores de infraestructuras que sean miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

*Artículo 56***Coordinación entre los Estados miembros**

1. A los efectos de la promoción del transporte internacional ferroviario de pasajeros y mercancías, los Estados miembros se coordinarán entre sí para garantizar la coherencia entre sus respectivas orientaciones estratégicas y los requisitos nacionales adoptados de conformidad con el artículo 4. En particular, definirán y publicarán los procedimientos y plazos para su coordinación.
2. A los efectos del apartado 1, los Estados miembros en particular:
  - a) se coordinarán en el ámbito geográfico más adecuado y, en la medida de lo posible, en el contexto de los foros existentes, para lograr resultados eficaces y eficientes, en particular en el nivel de los corredores europeos de transporte;
  - b) implicarán a los coordinadores europeos, según proceda, y en particular al avanzar en las prioridades operativas establecidas en el artículo 19 del Reglamento (UE) 2024/1679;
  - c) invitarán a la Comisión para asuntos en los que sea necesaria la coordinación a escala de la Unión o cuando sea pertinente por otras razones.

*Artículo 57***Mecanismo de consulta sobre asuntos europeos y transfronterizos**

1. Los administradores de infraestructuras garantizarán que se consulte a los interesados de manera adecuada y periódica 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 2.
2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras desarrollará, adoptará y aplicará directrices para consultar a los interesados de manera adecuada y periódica sobre asuntos europeos y transfronterizos, y los incluirá en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contemplado en el artículo 46 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento contemplado en el artículo 52. Dichas directrices se elaborarán, tras la consulta a la Plataforma Ferroviaria Europea, 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 64.
3. Cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras elabore y adopte un dictamen o una recomendación que no conciernan al Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis o el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, y que probablemente tengan un impacto sustancial para candidatos, otras partes interesadas en la operación o interesados, publicará un proyecto de dictamen o recomendación a los efectos de consultar a los afectados, incluida la Plataforma Ferroviaria Europea. Los afectados dispondrán de seis semanas para formular sus observaciones sobre el proyecto de dictamen o recomendación. Las autoridades de los Estados miembros participarán cuando sea necesario.
4. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta las observaciones formuladas por las partes afectadas al elaborar las directrices a que se refiere el apartado 2 y al adoptar el dictamen o recomendación definitivo a que se refiere el apartado 3. Si la Red Europea de Administradores de Infraestructuras decide no tener en cuenta elementos significativos de las observaciones formuladas, lo motivará.

*Artículo 58***Organización de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras**

1. A efectos del presente Reglamento, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras a que se refiere la Directiva 2012/34/UE se organizará de conformidad con el presente artículo.
2. Los miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras proporcionarán a la red los recursos necesarios para ejercer sus funciones.
3. Todos los administradores de infraestructuras que sean 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. Otros administradores de infraestructuras incluidos en la gestión estratégica de la capacidad en virtud del artículo 14 podrán ser miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Cada miembro nombrará a un representante y a un suplente.
4. Los administradores de infraestructuras que no sean responsables de las líneas a que se refiere el apartado 3 y que, por lo tanto, no sean miembros de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrán participar en las deliberaciones de la red como observadores sin derecho de voto. Podrán presentar declaraciones para que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras las tenga en cuenta.
5. 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 Estados 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 adherirse a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, siempre que apliquen el presente Reglamento en virtud de un acuerdo internacional celebrado con la Unión y de conformidad con las modalidades de participación establecidas en dicho acuerdo.
6. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá invitar, de forma puntual y en calidad de observadores, a los administradores de infraestructuras de terceros países distintos de los mencionados en el apartado 5 que administren líneas ferroviarias de la red básica y de la red básica ampliada de la RTE-T.
7. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras adoptará y publicará su reglamento interno, previa aprobación de la Comisión. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras organizará sus actividades con arreglo a dicho reglamento interno.
8. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras adoptará sus decisiones por mayoría de dos tercios. Cuando así se especifique en su reglamento interno, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá tomar determinadas decisiones por mayoría simple. Todos los miembros de un Estado tendrán conjuntamente un solo voto. En ausencia del representante de un miembro, el suplente podrá ejercer el derecho de voto.
9. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras se reunirá periódicamente. Elegirá un presidente entre sus miembros.
10. La Comisión será miembro sin derecho de voto de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. Apoyará el trabajo de esta y facilitará la coordinación.
11. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras establecerá su programa de trabajo. Este cubrirá un período de entre dos y cinco años. Asimismo, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras consultará a la Plataforma Ferroviaria Europea, los candidatos y a otras partes interesadas en la operación, de conformidad con las directrices a que se refiere el artículo 57, 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. Las partes afectadas dispondrán de cuatro semanas para formular sus observaciones sobre el proyecto de programa de trabajo.

*Artículo 59***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 tareas que se le asignen en virtud del presente Reglamento. En particular:
  - a) adoptará el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad;
  - b) adoptará el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis contemplado en el artículo 46 del presente Reglamento;

- c) adoptará el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, contemplado en el artículo 52 del presente Reglamento;
  - d) adoptará una estructura común para la declaración sobre la red y un calendario común para la consulta a que se refiere el artículo 65 del presente Reglamento;
  - e) adoptará dictámenes y recomendaciones destinados a los administradores de infraestructuras de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y por propia iniciativa;
  - f) adoptará dictámenes y recomendaciones destinados a los administradores de infraestructuras en los casos contemplados en el artículo 55, apartado 2, letra f), del presente Reglamento;
  - g) organizará, con ayuda del coordinador de la red, la coordinación entre los administradores de infraestructuras de conformidad con los artículos 55 y 64 del presente Reglamento.
2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras no tendrá competencias políticas ni reguladoras.
  3. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras podrá crear grupos de trabajo.

#### *Artículo 60*

### **Transparencia de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras**

1. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras garantizará que su composición, sus métodos de funcionamiento y toda la información pertinente sobre su trabajo se pongan a disposición en su sitio web. Incluirá 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 55.
2. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras invitará a sus reuniones a los coordinadores europeos y, cuando proceda, a los representantes de la Plataforma Ferroviaria Europea y de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, de los Estados miembros y otros organismos para debatir cuestiones relativas al desarrollo de la infraestructura ferroviaria y garantizar la cooperación con los coordinadores europeos, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2024/1679.

#### *Artículo 61*

### **Coordinador de la red**

1. A más tardar el 12 de diciembre de 2026, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras designará a una entidad imparcial y competente para desempeñar las funciones contempladas en el artículo 62. 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.

El reglamento interno de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras a que se refiere el artículo 58, apartado 7, establecerá:

- a) las condiciones para el nombramiento del coordinador de la red y la revocación del nombramiento;
  - b) el procedimiento para asignarle cualesquiera otras funciones y tareas, y
  - c) las modalidades para supervisar y evaluar su trabajo.
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 virtud del presente Reglamento y 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 por el coordinador de la red.

*Artículo 62***Tareas del coordinador de la red**

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

- a) actuar como Secretaría y preparar las reuniones, documentos, decisiones y dictámenes de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras;
- b) contribuir a la preparación del Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 46 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere el artículo 52;
- c) contribuir a la coordinación operativa entre los administradores de infraestructuras de conformidad con el artículo 55;
- d) determinar las normas, procedimientos y herramientas, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento y adoptados a nivel nacional o de los administradores de infraestructuras, que generen obstáculos para los servicios ferroviarios multirred, como se dispone en presente Reglamento, y proponer a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras métodos para facilitar los servicios ferroviarios transfronterizos;
- e) contribuir a la coordinación entre los administradores de infraestructuras en lo que respecta a la planificación estratégica de la capacidad con arreglo al artículo 16 mediante la elaboración de diseños de horarios específicos que faciliten surcos ferroviarios de larga distancia multirred que sean competitivos;
- f) actuar como punto de contacto en nombre de los administradores de infraestructuras para las consultas relacionadas con la planificación y adjudicación de capacidad, en particular en lo que respecta a posibles solicitudes de capacidad, o solicitudes de información o puntos de contacto en relación con incidentes ferroviarios y restricciones temporales de capacidad;
- g) actuar como primer punto de contacto para partes interesadas que deseen hacer uso de los servicios ferroviarios, facilitando contactos con agentes pertinentes como administradores de infraestructuras y otras partes interesadas en la operación;
- h) actuar como punto de contacto en nombre de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras para los candidatos y otras partes interesadas en la operación sobre cuestiones no reguladas expresamente por el presente Reglamento, entre ellas, la puesta en marcha o el cambio de servicios de transporte ferroviario transfronterizos o la organización del apoyo a actividades *ad hoc*, en particular para hacer frente a las situaciones de crisis a que se refiere el artículo 49;
- i) ofrecer servicios, en particular en lo que se refiere a herramientas digitales e informáticas, cuando se soliciten, para mejorar los servicios ferroviarios e impulsar el tráfico ferroviario transeuropeo.

*Artículo 63***Organización de la Plataforma Ferroviaria Europea**

1. A más tardar el 12 de diciembre de 2026, las partes interesadas en la operación, que no sean los administradores de infraestructuras, podrán presentar a la Comisión una propuesta de creación de la Plataforma Ferroviaria Europea para facilitar sus intercambios y consultas con la Red Europea de Administradores de Infraestructuras. La finalidad de la Plataforma Ferroviaria Europea es la de garantizar consultas eficaces de la del sector ferroviario a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

Tal propuesta deberá incluir el reglamento interno de la Plataforma Ferroviaria Europea que establezca las modalidades de trabajo y los criterios para la selección y renovación de sus miembros.

2. La Plataforma Ferroviaria Europea permitirá una representación equilibrada de los intereses de todas las partes interesadas en la operación que no sean los administradores de infraestructuras.

La Plataforma Ferroviaria Europea estará abierta a una participación basada en criterios equitativos, transparentes y no discriminatorios.

3. En un plazo de dos meses a partir de la recepción de la propuesta con arreglo al apartado 1, la Comisión, una vez oídas las conclusiones de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, evaluará si la propuesta cumple los requisitos establecidos en el apartado 2 y si requiere cambios, según proceda.
4. Tras la evaluación de la propuesta con arreglo al apartado 3 y la adopción de los cambios necesarios en esta, la Comisión comunicará su aprobación de la creación de la Plataforma Ferroviaria Europea.

A continuación, la Plataforma Ferroviaria Europea pondrá su reglamento interno a disposición en su sitio web.

5. La creación de la Plataforma Ferroviaria Europea se entenderá sin perjuicio del derecho de las partes interesadas en la operación, que no sean los administradores de infraestructuras, de responder de manera individual a las solicitudes de consulta formuladas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los administradores de infraestructuras.
6. La Plataforma Ferroviaria Europea podrá emitir dictámenes de propia iniciativa.
7. La Plataforma Ferroviaria Europea presentará un informe anual de sus actividades a la Comisión. Dicho informe será publicado.

#### *Artículo 64*

#### **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 55, estos designarán centros de referencia. Los centros de referencia actuarán como interfaz principal entre la organización del administrador de infraestructuras y las demás entidades que participen en las actividades de coordinación.
2. Los administradores de infraestructuras informará sin demora a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras sobre cualquier cambio en los centros de referencia para que esa información se incluya en las publicaciones a que se refiere el artículo 60, apartado 1.

#### *Artículo 65*

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

1. A más tardar el 12 de junio de 2027, 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 V del presente Reglamento, así como un calendario común para consultar a los interesados en relación con el proyecto de declaración sobre la red. Los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en la mayor medida posible esta estructura y el calendario al preparar la declaración sobre la red.
2. A más tardar el 12 de diciembre de 2026, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras presentará un proyecto de estructura común para la declaración sobre la red a que se refiere el apartado 1. En un plazo de tres meses a partir de la recepción del proyecto elaborado por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios presentará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras una recomendación sobre dicha estructura común. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras tendrá en cuenta dicha recomendación.
3. 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 7 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 46 del presente Reglamento y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere el artículo 52 del presente Reglamento.
4. 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 3, e informarán al organismo regulador competente y a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de dicho motivo.

*Artículo 66***Digitalización de la gestión de la capacidad y del tráfico**

1. Los administradores de infraestructuras garantizarán que los procedimientos de gestión de la capacidad y del tráfico incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se apliquen con ayuda de herramientas y servicios digitales.

Las herramientas de gestión de la capacidad utilizadas por los administradores de infraestructuras cumplirán los requisitos relativos al procedimiento de planificación y adjudicación de capacidad establecidos en el capítulo II del presente Reglamento. Las herramientas digitales cumplirán los requisitos establecidos en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de esta para garantizar la interoperabilidad de los sistemas y la armonización de los datos con el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797. 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 81, apartado 2, letra d), del presente Reglamento, siempre que dichas herramientas permitan a los administradores de infraestructuras cumplir los requisitos del presente párrafo.

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 presten a los candidatos;

b) garantizarán la transparencia de la gestión de la capacidad ferroviaria y del tráfico a lo largo de todas sus fases, también mediante soluciones en tiempo real que se elaborarán con las partes interesadas pertinentes y se implantarán de acuerdo con los requisitos establecidos en la Directiva (UE) 2016/797;

c) reducirán la carga administrativa para los candidatos solicitando cada dato una sola vez y facilitando información o datos en un único lugar, también por lo que atañe a los servicios transfronterizos.

3. Cuando las herramientas o los servicios digitales necesarios para apoyar la gestión de la capacidad o del tráfico necesiten ser objeto de especificaciones técnicas de interoperabilidad, o cuando se requiera modificar las especificaciones vigentes que se apliquen a dichas herramientas, en su totalidad o en parte, tal y como se dispone en la Directiva (UE) 2016/797 y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los administradores de infraestructuras contribuirán al desarrollo y mantenimiento de dichas especificaciones en cooperación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y mediante el procedimiento a que se refiere el artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/797.

4. Los administradores de infraestructuras contribuirán al trabajo de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo en las cuestiones incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Para ello, la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y los administradores de infraestructuras 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, las partes interesadas en la operación y, en su caso, los operadores 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 que impliquen interfaces normalizadas 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.

La Red Europea de Administradores de Infraestructuras creará una ventanilla única para permitir a los candidatos solicitar derechos de capacidad multirred en un único lugar y mediante una única operación.

6. Los administradores de infraestructuras garantizarán que las herramientas y servicios digitales a que se refiere el apartado 1 del presente artículo estén operativos en los plazos establecidos en el artículo 81 del presente Reglamento. El coordinador de la red proporcionará herramientas y servicios digitales europeos comunes para la gestión de la capacidad y el tráfico, desarrollados e implantados de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo. La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/796, supervisará el despliegue y el cumplimiento de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por parte de los sistemas digitales, coordinará el desarrollo y la actualización de dichas especificaciones y asistirá a la Comisión en este procedimiento.

## CAPÍTULO VI

### **Supervisión reguladora de la gestión de la capacidad y del tráfico**

#### Sección 1

### **Organismos reguladores**

#### Artículo 67

### **Responsabilidades de los organismos reguladores**

1. Las funciones y facultades de los organismos reguladores establecidas en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE se ejercerán también con respecto a los asuntos regulados 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 discriminaciones entre los candidatos.
2. Todo candidato, incluida una autoridad nacional, regional o local responsable de servicios de transporte ferroviario tendrá derecho a presentar recurso 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 se ha visto perjudicado de cualquier otro modo por el administrador de infraestructuras cuando este último haya realizado las actividades establecidas en los capítulos II al V del presente Reglamento.

#### Sección 2

### **Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios**

#### Artículo 68

### **Cooperación de los organismos reguladores dentro de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios**

1. A efectos del cumplimiento de sus responsabilidades en virtud del 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, incluido mediante 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 del presente artículo.

Cuando actúe dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios asumirá las tareas y responsabilidades y organizará su trabajo como se dispone en la presente sección.

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 informará de 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 incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que afecten al acceso y uso de las redes ferroviarias en más de un Estado miembro, los organismos reguladores de que se trate cooperarán, bajo la coordinación de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, para garantizar la coherencia de sus respectivas decisiones. A tal efecto, los organismos reguladores de que se trate ejercerán 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 todo dictamen y recomendación pertinente que adopte la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios y le facilitarán tales decisiones.
5. Cuando un organismo regulador adopte una decisión que difiera de cualquier dictamen o recomendación pertinente de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios, o cuando se niegue a adoptar una decisión, el organismo facilitará a la Red una explicación que exponga las diferencias y la motivación para no seguir sus dictámenes o recomendaciones, e incluirá la explicación correspondiente en su decisión.
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. Dicha 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 69*

### **Organización y estructura de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios**

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

- a) un Consejo de Organismos Reguladores;
- b) una Secretaría.

Los organismos reguladores garantizarán el funcionamiento de la Secretaría.

#### *Artículo 70*

### **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 políticas ni reguladoras.
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 establece en el artículo 68, y promoverá la armonización de sus decisiones en relación con los servicios ferroviarios transfronterizos.
3. Las partes interesadas en la operación podrán informar a la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios sobre 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 esta 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 de su intención a los organismos reguladores de que se trate.

4. 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. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá ampliar este plazo para los asuntos especialmente complejos.

5. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá emitir dictámenes y recomendaciones sobre decisiones adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras o por el coordinador de la red, previa solicitud de los candidatos o por iniciativa propia. Al emitir un dictamen o recomendación con arreglo al presente apartado, deberá informar a los organismos reguladores afectados.

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 presentará sus dictámenes o recomendaciones a la Comisión sobre cualquier deficiencia del procedimiento de coordinación a que se refiere el artículo 16 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 49, apartado 5.

8. 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 las circunstancias que den lugar a penalidad, tal como se contempla en el artículo 42, apartado 6.

9. La Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios podrá emitir dictámenes de propia iniciativa sobre asuntos que sean de su competencia.

#### *Artículo 71*

### **Composición y organización del Consejo de Organismos Reguladores**

1. Los organismos reguladores de cada Estado miembro que tenga una red ferroviaria activa serán miembros del Consejo de Organismos Reguladores. Nombrarán a un representante y a un suplente del Consejo de Organismos Reguladores.

La Comisión será miembro del Consejo de Organismos Reguladores sin derecho de voto y designará un representante y un suplente en el Consejo de Organismos Reguladores.

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

3. La Secretaría de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios pondrá a disposición una lista actualizada de los miembros del Consejo de Organismos Reguladores y de sus suplentes, junto con sus declaraciones de intereses y sus datos de contacto.

4. El Consejo de Organismos Reguladores adoptará y publicará su reglamento interno, a reserva de su aprobación por la Comisión. El reglamento interno podrá establecer modalidades de votación más detalladas, en particular un procedimiento de votación para asuntos urgentes.

5. El Consejo de Organismos Reguladores tomará decisiones por mayoría de dos tercios de sus miembros, salvo que el reglamento interno disponga otra cosa. Cada miembro tendrá un voto. En ausencia del representante de un miembro, el suplente podrá ejercer el derecho de voto.

6. El Consejo de Organismos Reguladores estará copresidido por la Comisión y un miembro del Consejo de Organismos Reguladores elegido por este. La Comisión será copresidenta permanente del Consejo de Organismos Reguladores, y el otro copresidente será elegido por un período de dos años.

7. La Secretaría prestará los servicios necesarios para organizar las reuniones y el trabajo del Consejo de Organismos Reguladores.

8. De conformidad con el reglamento interno del Consejo de Organismos Reguladores, 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 en la operación y de otros organismos públicos o privados podrán ser invitados a participar en dichos grupos de trabajo de forma puntual.

#### *Artículo 72*

### **Función y tareas del Consejo de Organismos Reguladores**

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

2. En particular, el Consejo de Organismos Reguladores:

- a) adoptará, de conformidad con las normas procedimentales establecidas o contempladas en el artículo 71, apartado 5, o contempladas en el artículo 71, apartado 4, dictámenes o recomendaciones de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios sobre reclamaciones o investigaciones que le transmitan uno o varios organismos reguladores en virtud del artículo 68, apartado 3;
- b) adoptará dictámenes y recomendaciones sobre decisiones adoptadas por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras en colaboración con el coordinador de la red dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- c) a raíz de reclamaciones presentadas por empresas ferroviarias, operadores de instalaciones de servicio u otros interesados, adoptará recomendaciones y dictámenes sobre la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios en relación con las consultas a que se refiere el artículo 63;
- d) elaborará y aprobará un informe anual sobre las actividades de la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios;
- e) constituirá grupos de trabajo y nombrará a sus presidentes;
- f) se asegurará de que los métodos de operación y toda la información pertinente sobre su trabajo, incluidos sus dictámenes y recomendaciones, se pongan a disposición en su sitio web; incluirá datos de contacto para las reclamaciones, información de contacto de los grupos de trabajo específicos e información sobre los procedimientos.

#### *CAPÍTULO VII*

### **Disposiciones finales**

#### *Artículo 73*

### **Supervisión de los marcos europeos**

1. El Grupo Consultivo sobre el Rendimiento supervisará la adopción y aplicación del Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad y elementos de este a que se refiere el artículo 7, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis y elementos de este a que se refiere el artículo 46 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento y elementos de este a que se refiere el artículo 52.

2. En un plazo de dos años a partir de la adopción por la Red Europea de Administradores de Infraestructuras de los marcos a que se refiere el apartado 1, el Grupo Consultivo sobre el Rendimiento presentará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y a la Comisión un informe sobre la aplicación de dichos marcos, en el que evaluará su eficacia. El informe también podrá incluir recomendaciones para subsanar deficiencias específicas. Cuando el Grupo Consultivo sobre el Rendimiento haya detectado deficiencias significativas en los marcos, solicitará a la Red Europea de Administradores de Infraestructuras que las subsane, actualizando el marco pertinente en consecuencia, en un plazo de tres meses.

El informe se pondrá a disposición.

El Grupo Consultivo sobre el Rendimiento emitirá un informe al menos cada tres años.

3. El Grupo Consultivo sobre el Rendimiento cooperará estrechamente con los organismos reguladores nacionales y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios al de supervisar los marcos y preparar el informe. El Grupo Consultivo sobre el Rendimiento podrá consultar a la Plataforma Ferroviaria Europea y a otras partes interesadas en la operación, cuando proceda.

#### *Artículo 74*

#### **Actos de ejecución relativos a la supervisión de los marcos europeos**

1. La Comisión adoptará, a más tardar dieciocho meses a partir de la fecha en que la Red Europea de Administradores de Infraestructuras deba adoptar el marco pertinente, un acto de ejecución por el que se establezcan los marcos europeos o elementos de estos a que se refieren los artículos 7, 46 y 52, en los siguientes casos:

- a) cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no adopte el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, o elementos de este, a que se refiere el artículo 7, a más tardar el 12 de diciembre de 2027;
- b) cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no adopte el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, o elementos de este, a que se refiere el artículo 46 a más tardar el 12 de abril de 2028;
- c) cuando la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no adopte el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, o elementos de este, a que se refiere el artículo 52, a más tardar el 12 de agosto de 2028.

2. La Comisión adoptará un acto de ejecución por el que se desarrollen los marcos europeos, o elementos de estos, a que se refieren los artículos 7, 46 y 52, a más tardar doce meses a partir de la publicación del informe del Grupo Consultivo sobre el Rendimiento en caso de que concluya, teniendo en cuenta el informe del Grupo Consultivo sobre el Rendimiento a que se refiere el artículo 73, que:

- a) las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes, tal como se establecen en el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad, son inadecuados para cumplir sus objetivos previstos y garantizar la gestión de la capacidad de infraestructura ferroviaria o la coordinación entre los administradores de infraestructuras y otras partes interesadas en la operación;
- b) las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes, tal como se establecen en el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis, son inadecuados para cumplir sus objetivos previstos y garantizar la gestión transfronteriza del tráfico entre los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y otras partes interesadas en la operación;
- c) las herramientas, metodologías y acuerdos procedimentales comunes, tal como se establecen en el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento, son inadecuados para cumplir sus objetivos previstos y garantizar la evaluación del rendimiento de los administradores de infraestructuras incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;

- d) el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad no es suficiente para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, o el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis no es suficiente para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, o el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento no es suficiente para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, o
- e) la Red Europea de Administradores de Infraestructuras no ha subsanado suficientemente en el plazo de tres meses las deficiencias detectadas por el Grupo Consultivo sobre el Rendimiento en el informe a que se refiere el artículo 73, apartado 2.
3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 76, apartado 2.
4. Al preparar los proyectos de actos de ejecución, la Comisión tendrá en cuenta el trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras y el informe del Grupo Consultivo sobre el Rendimiento, cuando esté disponible.

#### Artículo 75

#### 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 11, apartado 9, el artículo 13, apartado 4, el artículo 23, apartado 9, el artículo 40, apartado 3, el artículo 41, apartado 11, el artículo 42, apartado 11, y el artículo 50, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 11 de junio de 2026. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 9, el artículo 13, apartado 4, el artículo 23, apartado 9, el artículo 40, apartado 3, el artículo 41, apartado 11, el artículo 42, apartado 11, y el artículo 50, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. 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 11, apartado 9, del artículo 13, apartado 4, del artículo 23, apartado 9, del artículo 40, apartado 3, del artículo 41, apartado 11, del artículo 42, apartado 11, o del artículo 50, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de ese plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 76***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité contemplado en el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

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 77***Informe y evaluación**

A más tardar el 31 de diciembre de 2033, 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) los efectos del presente Reglamento en el rendimiento de los servicios de infraestructura ferroviaria;
- b) los efectos del presente Reglamento en el desarrollo de los servicios de transporte ferroviario, en particular los servicios internacionales, de larga distancia y de mercancías;
- c) el trabajo de la Red Europea de Administradores de Infraestructuras, del coordinador de la red 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 7, el Marco Europeo para la Coordinación de la Gestión Transfronteriza del Tráfico, de Perturbaciones y de Crisis a que se refiere el artículo 46 y el Marco Europeo para la Evaluación del Rendimiento a que se refiere el artículo 52;
- e) la eficacia de la supervisión reguladora a nivel nacional y europeo;
- f) el funcionamiento de los criterios socioeconómicos, operativos y medioambientales.

*Artículo 78***Modificaciones de la Directiva 2012/34/UE**

1. La Directiva 2012/34/UE se modifica como sigue:
  - a) en el artículo 1, apartado 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*;
- e) 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 donde se haya puesto a disposición dicha información gratuitamente en formato electrónico. En el anexo IV se establece el contenido de la declaración sobre la red.»;

- f) se suprime el artículo 36;
- g) se suprimen los artículos 38 a 54;
- h) en el anexo IV, se suprimen los puntos 1 y 3;
- i) 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 79

#### 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 de la Directiva 2012/34/UE, el punto 3 del anexo IV y el anexo VII de dicha Directiva no se aplicarán a las actividades y tareas realizadas en relación con los horarios de servicio que entren en vigor el 14 de diciembre de 2030 o en una fecha posterior.

#### Artículo 80

#### Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 913/2010 con efectos a partir del 14 de diciembre de 2030.
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 81

#### 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 12 de junio de 2026. No obstante:
  - a) el artículo 29, apartado 2, el artículo 30, apartado 1, el artículo 50 y el artículo 66 serán aplicables a partir del 31 de diciembre de 2027;
  - b) el artículo 10, apartados 1 y 2, será aplicable a partir del 1 de enero de 2029;

c) los artículos 2 y 3, el capítulo II, a excepción del artículo 7, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 29, apartado 2 y el artículo 30, apartado 1, y el capítulo III, a excepción del artículo 46, del artículo 49, y del artículo 50, se aplicarán únicamente a las actividades y tareas realizadas en relación con los horarios de servicio que entren en vigor el 14 de diciembre de 2030 o en una fecha posterior;

d) el artículo 78 será de aplicable a partir del 14 de diciembre de 2030.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, el artículo 7, apartado 7, el artículo 8, apartado 3, el artículo 21, apartado 5, el artículo 33, apartado 12, el artículo 35, apartado 7, el artículo 46, apartado 7, el artículo 52, apartado 8, por los que se confieren competencias de ejecución a la Comisión, y el artículo 11, apartado 9, el artículo 13, apartado 4, el artículo 23, apartado 9, el artículo 40, apartado 3, el artículo 41, apartado 11, el artículo 42, apartado 11, y el artículo 50, apartado 3, por los que se otorgan poderes delegados a la Comisión, se aplicarán a partir del 12 de junio de 2026.

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

Hecho en Estrasburgo, el 20 de mayo de 2026.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

R. METSOLA

*Por el Consejo*

*El Presidente*

N. IOANNIDES

## ANEXO I

## ENTREGABLES Y CALENDARIO PARA LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD

**Sección 1**

Entregables que deben preparar los administradores de infraestructuras en la planificación estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 13, 18, 19 y 20

Documento	Contenido
Estrategia de capacidad (artículo 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ámbito geográfico de la estrategia de capacidad: líneas cubiertas por la planificación estratégica de la capacidad de conformidad con el artículo 14, apartado 6.</li> <li>— Desarrollo planificado de infraestructuras ferroviarias físicas, incluidas nuevas construcciones, mejoras, renovaciones y cierres/clausuras, con los detalles de sus características.</li> <li>— Evolución prevista de la demanda de servicios de transporte ferroviario.</li> <li>— Orientaciones estratégicas de los Estados miembros sobre el uso de la capacidad, cuando estos las hayan facilitado.</li> <li>— Capacidad adjudicada en acuerdos marco y capacidad que pueda ser necesaria para prestar servicios de transporte en virtud de contratos de servicio público.</li> <li>— Información sobre la disponibilidad y el uso de la infraestructura ferroviaria, incluida la infraestructura ferroviaria declarada muy utilizada o congestionada.</li> <li>— Obras de infraestructuras ferroviarias planificadas que den lugar a restricciones de capacidad con un impacto importante.</li> </ul>
Modelo de capacidad (artículo 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Toda la información incluida en la estrategia de capacidad, en su caso actualizada y más detallada.</li> <li>— Volumen total de capacidad disponible, incluida la capacidad multirred, para los candidatos por tramo de red, incluido el volumen de capacidad disponible por segmento del mercado del transporte ferroviario para los distintos segmentos de los servicios de transporte ferroviario y/o por procedimiento de adjudicación, incluida la capacidad salvaguardada para solicitudes posteriores y la capacidad adjudicada a través de acuerdos marco.</li> <li>— Volumen de capacidad reservada para las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria según su impacto en el volumen de tráfico estimado, tal como se establece en la sección 3 del presente anexo.</li> <li>— Detalle geográfico: desglose por tramos de planificación adecuados que reflejen las características de la infraestructura ferroviaria y la demanda.</li> <li>— Ámbito de aplicación temporal: un período de vigencia de un horario de servicio.</li> <li>— Detalle temporal: al menos una visión general anual (restricciones de capacidad) y uno o más días representativos (capacidad disponible para las solicitudes).</li> </ul>

Documento	Contenido
Plan de suministro de capacidad (artículo 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Toda la información incluida en el modelo de capacidad, en su caso actualizada y más detallada.</li> <li>— 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) cuando proceda en virtud del artículo 20, apartado 5, y de conformidad con el artículo 20, apartados 5 y 6, la capacidad preplanificada disponible para satisfacer las solicitudes, incluida la capacidad multirred, definida en forma de elementos de capacidad de conformidad con el artículo 20, apartado 6,</li> <li>ii) la capacidad que no haya sido preplanificada por el administrador de infraestructuras,</li> <li>iii) la capacidad disponible en las instalaciones de servicio a que se refiere el artículo 31, apartado 1.</li> </ul> </li> <li>— Capacidad no disponible para su adjudicación a los candidatos: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) restricciones de capacidad, definidas en forma de elementos de capacidad, incluidas las restricciones de capacidad a que se refiere el punto 2, sección 3, del presente anexo,</li> <li>ii) la capacidad ya adjudicada mediante acuerdos marco con arreglo al artículo 33 o mediante el procedimiento de planificación continua plurianual con arreglo al artículo 35,</li> <li>iii) la capacidad reservada para fines distintos de los previstos en los incisos i) y ii), que el administrador de infraestructuras deberá indicar claramente,</li> <li>iv) otra capacidad ya adjudicada, al actualizar el plan de suministro de capacidad durante el horario de servicio al que se refiere el plan de suministro de capacidad.</li> </ul> </li> <li>— Capacidad alternativa disponible durante las restricciones de capacidad.</li> <li>— Capacidad alternativa disponible en caso de perturbaciones de la red.</li> <li>— Restricciones aplicables al uso de las infraestructuras ferroviarias especializadas a que se refiere el artículo 26.</li> </ul>

## Sección 2

Calendario de gestión estratégica de la capacidad a que se refieren los artículos 13, 18, 19 y 20

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.

Las consultas con las partes interesadas en asuntos europeos y transfronterizos se efectuarán de conformidad con el artículo 57, y en ellas se involucrará a todas las partes interesadas en la operación. Los administradores de infraestructuras coordinarán los entregables de forma continua en el marco del procedimiento de coordinación previsto en el artículo 55.

Entregable	Hito	Plazo (máximo)
Estrategia de capacidad (artículo 18)	Inicio de la fase de elaboración de la estrategia de capacidad	X - 60
	Primera consulta con las partes interesadas en la operación	X - 58
	Publicación del proyecto de estrategia y segunda consulta con las partes interesadas en la operación sobre el proyecto de estrategia	X - 39
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras y teniendo en cuenta las observaciones que pueda haber formulado la Plataforma Ferroviaria Europea tras la publicación del proyecto de estrategia de capacidad	X - 36

Entregable	Hito	Plazo (máximo)
Modelo de capacidad (artículo 19)	Inicio de la preparación	X - 36
	Anuncios de necesidades de capacidad por parte de los candidatos y los candidatos potenciales y consulta con las partes interesadas en la operación	X - 24
	Publicación del proyecto de modelo de capacidad e inicio de la segunda consulta con los candidatos y las partes interesadas en la operación	X - 21
	Finalización de la consulta con los candidatos y las partes interesadas en la operación y consideración de las observaciones que pueda haber formulado el organismo regulador tras la publicación del proyecto de modelo de capacidad	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 20)	Inicio de la preparación	X - 18
	Consulta con los candidatos y las partes interesadas en la operación	X - 14
	El organismo regulador analizará el proyecto de plan de suministro de capacidad y podrá tomar una decisión que requiera que el administrador de infraestructuras lo modifique	X - 14 a X - 13
	Publicación de las restricciones de capacidad a que se refiere el punto 2, 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
	Actualización del plan de suministro de capacidad para solicitudes tardías	X - 6,5
	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 adjudicación a través del horario de servicio para otros procedimientos de adjudicación	X - 2
	Actualización del plan de suministro de capacidad para reflejar cualquier cambio en la capacidad preplanificada o adjudicada	Hasta X + 12 sin demora

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

2. Como excepción a lo dispuesto en el punto 1, se aplicará al entregable «Estrategia de capacidad» el siguiente calendario simplificado y abreviado respecto de los períodos de vigencia de un horario de servicio que comiencen en diciembre de 2030 y diciembre de 2031:

Estrategia de capacidad (artículo 18)	Publicación del proyecto de estrategia y consulta con las partes interesadas en la operación	X – 38
	Publicación de la estrategia de capacidad final tras la coordinación final entre los administradores de infraestructuras y teniendo en cuenta las observaciones que pueda haber formulado la Plataforma Ferroviaria Europea tras la publicación del proyecto de estrategia de capacidad	X – 36

### Sección 3

Calendario y requisitos de coordinación, consulta y publicación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria a que se refieren los artículos 11 y 37

1. Las restricciones de capacidad se clasificarán en función de su duración y de su impacto en el tráfico (estimación del volumen de tráfico diario afectado en una línea ferroviaria) de acuerdo con el cuadro siguiente.

Cuadro 1. Clasificación de las restricciones de capacidad

	Duración	Impacto en el tráfico	Finalización de la primera coordinación y consulta y publicación del proyecto de restricciones de capacidad	Finalización de la segunda coordinación y consulta sobre restricciones de capacidad con impacto en más de una red	Publicación de las restricciones de capacidad finales	Proporcionar detalles sobre los surcos ferroviarios alternativos ofrecidos
Impacto importante	Más de 30 días	Más del 50 %	X – 24	X – 18	X – 12	
Impacto elevado	Más de 7 días	Más del 30 %	X – 24	X – 13,5	X – 12	
Impacto medio	7 días o menos	Más del 50 %		X – 13,5	X – 12	
Impacto menor	7 días o menos	Más del 10 %			X – 4	T – 4 pasajeros T – 1 mercancías

«X – m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»), de conformidad con la sección 4.  
«T – m» significa «m» meses antes de la primera circulación del tren del que se trate.

2. En lo que concierne a las restricciones de capacidad que tengan un impacto importante o elevado, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos por primera vez al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de ese cambio. Esas restricciones de capacidad de infraestructura ferroviaria se incluirán en el plan de suministro de capacidad mencionado en el artículo 20.

3. Cuando se publiquen por primera vez las restricciones de capacidad conforme al punto 2, el administrador de infraestructuras pondrá en marcha una consulta sobre dichas restricciones con los candidatos y los operadores 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 mantendrán una segunda consulta con los candidatos y los operadores de las instalaciones de servicio afectadas entre el final de esa coordinación y la segunda publicación de las restricciones de capacidad.
4. Si el impacto 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 se coordinarán entre sí y, de ser necesario, con los candidatos afectados y los operadores de las instalaciones de servicio afectadas.

La coordinación y la consulta finales antes de la segunda publicación deberán completarse:

- a) a más tardar, dieciocho meses antes del cambio de horario de servicio, en el caso de las restricciones de capacidad con un impacto importante;
- 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 un impacto elevado;
- 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 un impacto medio.

La publicación final de las restricciones de capacidad con un impacto importantes, elevados y medios se deberá completar al menos doce meses antes del cambio de horario de servicio en cuestión.

5. En el caso de las restricciones de capacidad con un impacto menor 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 infraestructuras 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 operadores de instalaciones. Publicarán los umbrales y criterios para la agrupación de las restricciones de capacidad en sus declaraciones sobre la red, a que se refiere el punto 2 del anexo V.
7. La información que debe facilitar el administrador de infraestructuras cuando actúe de conformidad con los puntos 1 o 5 o el artículo 37, apartado 5, deberá incluir:
  - a) el día planificado;
  - 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 V. El administrador de infraestructuras deberá mantener actualizada esta información. Además, los administradores de infraestructuras publicarán esta información en formato digital de conformidad con los artículos 10 y 66.

8. Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad con un impacto importante, 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 afectados y tendrá en cuenta el impacto de las distintas opciones en esos candidatos y para los usuarios de los servicios. Si el análisis de las restricciones alternativas de capacidad afecta a más de un administrador de infraestructuras, los administradores de infraestructuras deberán coordinarse entre ellos.

9. Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad con un impacto importante, el administrador de infraestructuras establecerá criterios para determinar qué trenes de cada tipo de servicio se deben reencaminar, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y comerciales del candidato, salvo que obedezcan a decisiones organizativas o de gestión de este, 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.
10. La Red Europea de Administradores de Infraestructuras publicará en su sitio web la información requerida en el punto 7.

#### Sección 4

Calendario para la adjudicación de capacidad mediante el procedimiento anual de adjudicación a que se refieren los artículos 34 y 40

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

Hito o período	Plazo o duración
Período de validez del horario de servicio («período de vigencia de un horario de servicio»)	Desde medianoche del segundo sábado de diciembre hasta medianoche del segundo sábado de diciembre del año siguiente
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

Hito o período	Plazo o duración
Publicación de las restricciones de capacidad derivadas de obras de infraestructura ferroviaria	De conformidad con las secciones 2 y 3 del presente anexo
Plazo para que los candidatos presenten solicitudes de derechos de capacidad	X – 9,5
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 – 7,5
Finalización de la consulta con los candidatos	X – 6,5
Plazo para que el administrador o administradores de infraestructuras presenten la oferta de capacidad final a los candidatos	X – 5,5
Publicación del horario de servicio Plazo para que el administrador de infraestructuras otorgue los derechos de capacidad a los candidatos	X – 5,25
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Pendiente de que lo especifiquen los administradores de infraestructuras en la declaración sobre la red, teniendo en cuenta el Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad a que se refiere el artículo 7

Nota: «X – m» significa «m» meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio («X»)

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

### Sección 5

Calendario para la adjudicación de capacidad mediante acuerdos marco a que se refieren los artículos 33 y 40

El administrador de infraestructuras seguirá el siguiente calendario:

Período	Duración
Período estándar de validez de los acuerdos marco	5 años
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios	Entre X – 9,5 y X – 7,5 (en conjunto con la coordinación en el marco del procedimiento anual de adjudicación a que se refiere la sección 4)

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

**Sección 6**

Calendario para la adjudicación de capacidad mediante la planificación continua a que se refieren los artículos 35 y 40

El administrador de infraestructuras y los candidatos seguirán el siguiente calendario durante el procedimiento de adjudicación de capacidad mediante planificación continua:

Hito o período	Plazo o duración
Primer momento para que los candidatos presenten solicitudes de capacidad en el marco del procedimiento de adjudicación de capacidad 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 procedimiento de adjudicación de capacidad mediante planificación continua	Un mes antes de la primera circulación del tren
Duración máxima de los derechos de capacidad otorgados en el marco del procedimiento de adjudicación de capacidad mediante 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 otorgados de conformidad con el artículo 35, apartado 2, letra a)	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 7
Conversión de las especificaciones de capacidad en surcos ferroviarios para los derechos de capacidad otorgados de conformidad con el artículo 35, 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 7
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras preparen una oferta de derechos de capacidad en el marco del procedimiento de adjudicación de capacidad mediante planificación continua	Quince días

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

**Sección 7**

Calendario para la adjudicación de capacidad mediante el procedimiento *ad hoc* a que se refieren los artículos 36 y 40

Al adjudicar capacidad de infraestructura ferroviaria mediante el procedimiento *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	Siete días naturales y, en cualquier caso, veinticuatro horas antes del inicio del servicio ferroviario

**Sección 8**

Calendario para los cambios de la capacidad adjudicada a que se refiere el artículo 41

Al cambiar los derechos de capacidad de infraestructura ferroviaria, 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	Cuatro días naturales y, en cualquier caso, veinticuatro horas antes del inicio del servicio ferroviario
Plazo máximo para que los administradores de infraestructuras afectados ofrezcan un derecho alternativo de capacidad multired	Ocho días naturales y, en cualquier caso, veinticuatro horas antes del inicio del servicio ferroviario

## ANEXO II

## UMBRALES PARA LA DECLARACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIA MUY UTILIZADAS Y CONGESTIONADAS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 23

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

Por «uso de la capacidad» se entiende la relación entre la capacidad adjudicada o, en períodos de horarios anteriores, el número real de trenes que circulan y la capacidad teórica disponible en un elemento de la infraestructura ferroviaria sobre la base de la metodología mencionada en el artículo 23, apartado 2.

Por «tráfico homogéneo» se entiende aquel en el que los trenes del tramo de que se trate presentan 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.

## ANEXO III

## CONTENIDO DEL MARCO EUROPEO PARA LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 7

El Marco Europeo para la Gestión de la Capacidad contemplado en el artículo 7 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 capacidad.	Artículo 14, apartado 2
Herramientas, metodologías y disposiciones de procedimiento comunes para la planificación estratégica de capacidad, incluida la coordinación entre los administradores de infraestructuras y la consulta con las partes interesadas, en particular para los anuncios de necesidades de capacidad	Artículo 14, apartados 4 y 10, artículos 15 y 16, artículo 19, apartado 1, y artículo 57
Directrices sobre los procedimientos y las metodologías que deben utilizarse para el análisis del mercado del transporte	Artículo 17, apartado 3
Medios de publicación del plan de suministro de capacidad y procedimiento de consulta con los candidatos	Artículo 20, apartado 11
Directrices sobre la definición de límites en los que el administrador de infraestructuras puede proponer un modelo de capacidad, o un plan de suministro de capacidad, que difiera de los comentarios recibidos	Artículo 19, apartado 3, y artículo 20, apartado 7
Criterios y procedimientos para adjudicar capacidad preplanificada incluidos en el plan de suministro de capacidad	Artículo 22, apartado 4
Especificaciones relativas a objetos de planificación de la capacidad en formatos legibles por el ser humano y por máquina	Artículo 22, apartado 5
Método común sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria	Artículo 23, apartado 2
Metodología de evaluación y lista de parámetros relacionados con los servicios de transporte ferroviario y los criterios socioeconómicos y medioambientales, incluida la lista de parámetros, los valores estándar de los parámetros o los intervalos de los valores estándar	Artículo 27, apartado 4, y artículo 39, apartado 4
Características de las especificaciones de capacidad	Artículo 28, apartado 1
Intervalos para las cuotas umbral aplicables a la cancelación de los derechos de capacidad no utilizados	Artículo 29, apartado 3

Elemento	Referencia(s)
Procedimientos y métodos para coordinar el otorgamiento de derechos de capacidad multirred, incluidos los requisitos mínimos de calidad	Artículo 30, apartado 5
Directrices sobre la definición de los límites relativos a las diferencias entre las solicitudes de capacidad de los candidatos y la capacidad de infraestructura ferroviaria propuesta por los administradores de infraestructuras en el proceso consensuado de resolución de conflictos	Artículo 38, apartado 2
Directrices sobre el uso del mecanismo consensuado de resolución de conflictos en el caso de conflictos que impliquen al menos una solicitud de capacidad multirred	Artículo 38, apartado 7
Procedimientos para gestionar los cambios en los derechos de capacidad tras el otorgamiento	Artículo 41, apartado 10
Directrices sobre la aplicación de la modulación de las penalidades	Artículo 42, apartado 6
Directrices sobre consultas adecuadas y periódicas con los interesados en asuntos europeos y transfronterizos	Artículo 57, apartado 2

## ANEXO IV

## NIVELES MÍNIMO Y MÁXIMO DE LAS PENALIDADES EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 42

El nivel mínimo de las penalidades antes de una posible modulación será de 1 EUR/km del surco ferroviario afectado.

El nivel máximo de las penalidades antes de una posible modulación será de 8 EUR/km del surco ferroviario afectado.

---

## ANEXO V

## 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 ferroviaria que queda a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a ella. Dicha 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 ferroviaria que queda a disposición de las empresas ferroviarias, así como cualesquiera restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En dicha sección también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de gestión de capacidad. En ella 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 solicitar capacidad al administrador de infraestructuras;
  - c) las disposiciones que deben cumplir los candidatos;
  - d) el calendario para la planificación estratégica de la capacidad, los procedimientos 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 obras de mantenimiento planificadas e imprevistas;
  - e) los principios que rigen el mecanismo consensuado de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 38 y el mecanismo formal de resolución de conflictos a que se refiere el artículo 39;
  - f) la estructura y el nivel de las penalidades por cambios en los derechos de capacidad;
  - g) los procedimientos que deben seguirse y los criterios utilizados en caso de infraestructuras ferroviarias muy utilizadas o congestionadas;
  - h) los detalles de las restricciones al uso de la infraestructura ferroviaria;
  - i) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 7;
- 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 operativo, o las referencias a tales normas y principios;
  - 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 en la operación;
  - c) una lista de los sistemas de información utilizados en las operaciones y las referencias a tales sistemas;
  - d) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 46 del presente Reglamento;

- 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 en la operación, y diseñar y aplicar medidas correctivas para mejorar el rendimiento;
  - c) una explicación de cualquier desviación respecto del Marco Europeo a que se refiere el artículo 52 del presente Reglamento.
-

## ANEXO VI

## CONTENIDOS DEL MARCO EUROPEO PARA LA COORDINACIÓN DE LA GESTIÓN TRANSFRONTERIZA DEL TRÁFICO, DE PERTURBACIONES Y DE CRISIS CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 46;

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)
Normas y procedimientos para la gestión del tráfico y de perturbaciones que deberán tener en cuenta los administradores de infraestructuras al fijar normas y procedimientos para la gestión del tráfico.	Artículo 45
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 en la operación.	Artículos 44 y 45, artículo 46, apartados 1 y 4, artículos 47 y 48
Directrices para gestionar y adjudicar la capacidad en caso de perturbaciones de la red y situaciones de crisis.	Artículo 43, apartado 2
Definición de las responsabilidades de las partes interesadas en la operación que participan en la gestión del tráfico transfronterizo, sobre la base de un conjunto de procedimientos operativos, hitos e interfaces acordados.	Artículo 47
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 en la operación y otras partes interesadas afectadas, en particular las autoridades públicas.	Artículos 47, 50 y 66
Principios para fundar grupos de coordinación específicos en relación con la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis.	Artículo 55, apartado 2
Disposiciones para la simulación y la formación, en particular en relación con perturbaciones de la red y situaciones de crisis.	Artículo 49, apartado 7
Método común para estimar las condiciones relativas a la duración y el impacto probable en el tráfico y el contenido del informe de incidente del coordinador de la red.	Artículo 48, apartado 7
Directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas con los interesados en relación con asuntos europeos y transfronterizos.	Artículo 57, apartado 2

## ANEXO VII

## PERTURBACIONES DE LA RED A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 48

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"><li>— El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que operan en una única red necesitan un tratamiento operativo</li><li>— Menos del 50 % de los trenes del tramo afectado que operan en más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo</li></ul>
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"><li>— El 50 % o más de los trenes del tramo afectado que operan en más de una red necesitan, o se espera que necesiten, un tratamiento operativo</li></ul>

## ANEXO VIII

## CONTENIDO DEL MARCO EUROPEO PARA LA EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 52

Ámbito de rendimiento	Cuestiones pertinentes (orientativas)
Infraestructura ferroviaria y equipos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Capacidad y potencial de la infraestructura física y sus equipos, incluida la implantación de normas de la RTE-T</li> <li>— Reducción de la capacidad o potencial de la infraestructura ferroviaria debido al aplazamiento de la renovación, del mantenimiento o de la reparación de esta</li> </ul>
Capacidad de infraestructura ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Oferta de capacidad en términos de cantidad y calidad</li> <li>— Uso de la capacidad, capacidad remanente para admitir un crecimiento del tráfico</li> <li>— Correspondencia entre la capacidad disponible (planificada o no) y las necesidades del mercado, a nivel de una única red y multirred</li> <li>— Estabilidad de la oferta de capacidad, en particular en relación con las obras de infraestructura ferroviaria</li> <li>— Infraestructura ferroviaria congestionada</li> <li>— Tiempo de permanencia planificado de los trenes en las estaciones fronterizas</li> </ul>
Gestión del tráfico	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Puntualidad/retrasos de los diferentes tipos de servicios ferroviarios, en origen, paradas intermedias y destino y en lugares de importancia operativa</li> <li>— Cancelaciones de trenes</li> <li>— Tiempo de permanencia real de los trenes en las estaciones fronterizas</li> </ul>
Gestión de perturbaciones y de crisis	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Parte de tráfico que podría reencaminarse o reprogramarse durante la perturbación o crisis</li> <li>— Impacto de las perturbaciones en el tráfico ferroviario en términos de retrasos y cancelaciones</li> <li>— Impacto de las perturbaciones para los operadores de servicios ferroviarios y sus clientes</li> <li>— Problemas específicos encontrados (cualitativos)</li> </ul>
Implantación y rendimiento de los servicios, herramientas e interfaces digitales	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Apoyo a los procedimientos relacionados con la gestión de la capacidad, del tráfico y de perturbaciones</li> <li>— Exhaustividad y calidad de la información y los datos facilitados y facilidad de acceso para las partes interesadas en la operación</li> <li>— Armonización con la arquitectura europea desarrollada en la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y con las especificaciones técnicas pertinentes de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797</li> </ul>

Ámbito de rendimiento	Cuestiones pertinentes (orientativas)
Cumplimiento de la normativa; supervisión reguladora	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="683 297 1417 356">— Indicadores de procedimientos para supervisar el cumplimiento de las normas y procedimientos</li><li data-bbox="683 392 1417 450">— Reclamaciones presentadas ante los organismos reguladores y la Red Europea de Organismos Reguladores Ferroviarios</li></ul>

Disposiciones para examinar la ejecución de la gestión del tráfico, de perturbaciones y de crisis, incluida la coordinación entre partes interesadas en la operación

Directrices para realizar consultas adecuadas y periódicas con los interesados en relación con asuntos europeos y transfronterizos, como se contempla en el artículo 57, apartado 2.

## ANEXO IX

INFORMACIÓN QUE DEBE PROPORCIONARSE A LAS PARTES INTERESADAS EN LA OPERACIÓN A QUE SE REFIERE  
EL ARTÍCULO 50

La siguiente información facilitada de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 y los actos de ejecución pertinentes adoptados en virtud de dicha Directiva, y dentro del alcance de las responsabilidades respectivas de las partes interesadas mencionadas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/253 de la Comisión <sup>(1)</sup>, deberá proporcionarse en virtud del artículo 50 del presente Reglamento:

Información facilitada por el administrador de infraestructuras:

- Número del tren
- Número de circulación del tren
- Adjudicación de surco
- Información sobre la circulación de trenes e información sobre previsiones de trenes
- Información sobre perturbaciones del servicio
- Intercambio de información para mejorar la calidad

Información facilitada por otras partes interesadas en la operación:

- Datos de la carta de porte
- Solicitud de surco
- Preparación de trenes
- Información sobre la circulación de trenes e información sobre previsiones 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

---

<sup>(1)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2026/253 de la Comisión, de 6 de febrero de 2026, sobre la especificación técnica referente al subsistema telemático del sistema ferroviario de la Unión Europea para la interoperabilidad del intercambio de datos en el transporte ferroviario («ETI TEL») y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 454/2011 («ETI ATV») y (UE) n.º 1305/2014 («ETI ATM») (DO L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

## 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 40, apartado 2
Artículo 3, punto 20	Artículo 23 y anexo II
Artículo 3, punto 22	Artículos 38 y 39
Artículo 3, punto 23	Artículo 5, punto 6, y artículo 33
Artículo 3, punto 27	Artículo 5, punto 9
Artículo 3, punto 28	Artículo 5, punto 14
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 1	Artículo 3, apartado 1
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 2	Artículo 3, apartado 3
Artículo 7 <i>ter</i> , apartado 3	Artículo 3, apartado 4, y artículo 2, apartado 4, letra b)
Artículo 36	Artículo 42
Artículo 38, apartado 1	Artículo 28, apartado 1, párrafo segundo, y artículo 28, apartado 5
Artículo 38, apartado 2	Artículo 28, apartado 3
Artículo 38, apartado 3	Artículo 28, apartado 4
Artículo 38, apartado 4	Artículo 28, apartado 6
Artículo 39, apartado 1	Artículo 13, apartado 3
Artículo 39, apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 40, apartado 1	Artículos 16, 30 y 55
Artículo 40, apartado 2	Artículo 58, apartado 10, artículo 61, apartado 2, artículo 67, apartado 1, y artículo 68, apartados 1 y 7
Artículo 40, apartado 3	Artículo 58, apartados 3 y 8
Artículo 40, apartado 4	Artículo 56, apartado 1

Directiva 2012/34/UE	Presente Reglamento
Artículo 40, apartado 5	—
Artículo 41, apartado 1	Artículo 8, apartado 1
Artículo 41, apartado 2	Artículo 8, apartado 2
Artículo 41, apartado 3	Artículo 8, apartado 3
Artículo 42, apartado 1	Artículo 33, apartado 1
Artículo 42, apartado 2	Artículo 33, apartado 6
Artículo 42, apartado 3	Artículo 33, apartado 7
Artículo 42, apartado 4	Artículo 33, apartado 7
Artículo 42, apartado 5	Artículo 33, apartado 8, y sección 5 del anexo I
Artículo 42, apartado 6	Artículo 33, apartado 9
Artículo 42, apartado 7	Artículo 33, apartado 11
Artículo 42, apartado 8	Artículo 33, apartado 12
Artículo 43, apartado 1	Artículo 40, apartado 1, artículo 34, apartados 5, 6 y 7, artículo 35, apartados 1 y 2, y secciones 2, 4, 5, 6 y 7 del anexo I
Artículo 43, apartado 2	Artículo 11, apartado 9, artículo 13, apartado 2, artículo 23, apartado 9, artículo 40, apartado 3, y artículo 41, apartado 11
Artículo 43, apartado 3	—
Artículo 44, apartado 1	Artículo 28, apartado 1
Artículo 44, apartado 2	Artículo 34, apartados 6 y 7
Artículo 44, apartado 3	Artículo 33, apartado 4
Artículo 44, apartado 4	Artículo 30 y artículo 66, apartado 5
Artículo 45, apartado 1	Artículo 34, apartado 1
Artículo 45, apartado 2	Artículo 27
Artículo 45, apartado 3	Artículo 34, apartado 9
Artículo 45, apartado 4	Artículo 34, apartado 9

Directiva 2012/34/UE	Presente Reglamento
Artículo 46, apartado 1	Artículo 38, apartado 1
Artículo 46, apartado 2	Artículo 38, apartado 2
Artículo 46, apartado 3	Artículo 38, apartado 3
Artículo 46, apartado 4	Artículo 38, apartado 4
Artículo 46, apartado 5	Artículo 38, apartado 2
Artículo 46, apartado 6	Artículo 39
Artículo 47, apartado 1	Artículo 23, apartado 1, y anexo II
Artículo 47, apartado 2	Artículo 23, apartado 5
Artículo 47, apartado 3	Artículo 27, apartado 1
Artículo 47, apartado 4	Artículo 9, apartados 1 y 2, y artículo 13, apartado 3
Artículo 47, apartado 5	Artículo 9, apartado 1, y artículo 35
Artículo 47, apartado 6	Artículo 23, apartado 6
Artículo 48, apartado 1	Artículo 36, apartado 1
Artículo 48, apartado 2	Artículo 20, apartado 5
Artículo 49, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 49, apartado 2	Artículo 26, apartado 2
Artículo 49, apartado 3	Artículo 26, apartado 3
Artículo 50, apartado 1	Artículo 24, apartado 1
Artículo 50, apartado 2	Artículo 24, apartado 2
Artículo 50, apartado 3	Artículo 24, apartado 1
Artículo 51, apartado 1	Artículo 23, apartado 1
Artículo 51, apartado 2	Artículo 25, apartados 1 y 2
Artículo 51, apartado 3	Artículo 25, apartado 4
Artículo 51, apartado 4	Artículo 25, apartado 5

Directiva 2012/34/UE	Presente Reglamento
Artículo 52, apartado 1	Artículo 14, apartado 9
Artículo 52, apartado 2	Artículo 29, apartado 3
Artículo 53, apartado 1	Artículo 37, apartado 1
Artículo 53, apartado 2	Artículo 11, apartados 2 y 4, y artículo 37, apartado 3
Artículo 53, apartado 3	Artículo 10, apartado 1
Artículo 54, apartado 1	Artículo 45, apartado 3
Artículo 54, apartado 2	Artículo 45, apartado 5
Artículo 54, apartado 3	Artículo 45, apartado 7

## 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 58, apartados 1 a 7, 9, 10 y 11, y artículo 60, apartado 1, letras a), b) y c) y g), y artículo 60, apartado 2
Artículo 9, apartado 1	Artículo 16, apartado 1, artículo 24, apartados 3 y 4, artículo 25, apartado 3, y artículo 61
Artículo 9, apartado 1, letras a), c), d) y e), y artículo 9, apartados 2, 3, 4 y 5	—
Artículo 9, apartado 1, letra b)	Artículo 17 y artículo 24, apartados 3 y 4
Artículo 10	—
Artículo 11	Artículo 58, apartados 1 a 7, 9, 10 y 11
Artículos 12 a 18	—
Artículo 19	Artículo 51 y artículo 70, apartados 7 y 8
Artículos 20 a 25	—