

DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/2075 DE LA COMISIÓN**de 4 de septiembre de 2017****por la que se sustituye el anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 43, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Se debe dotar de transparencia a los procedimientos de adjudicación de capacidad, y tener en cuenta, al mismo tiempo, la eficiencia del proceso de adjudicación, así como las preocupaciones prácticas de todos los grupos de interés a los que afecta la utilización y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- (2) Los candidatos a la adjudicación de capacidad de infraestructura deben poder presentar solicitudes de incorporación de capacidad en el horario de servicio anual entre el plazo de presentación de solicitudes para el proyecto de horario y antes de que se produzca el cambio de horario de servicio.
- (3) Una vez se hayan adjudicado los surcos ferroviarios, los derechos contractuales del candidato deben incluir el derecho a rechazar o aprobar una petición de reprogramación efectuada por el administrador de infraestructuras.
- (4) Las restricciones temporales de capacidad son necesarias para mantener las infraestructuras y los equipos en buen estado y permitir el desarrollo de las infraestructuras de conformidad con las necesidades del mercado.
- (5) Los candidatos deben recibir con antelación una información sobre las futuras restricciones de capacidad que les permita adaptar sus operaciones y necesidades de transporte en función de las restricciones de capacidad de las infraestructuras. Si la información sobre las futuras restricciones de capacidad ha sido ya publicada al inicio del período de presentación de solicitudes de incorporación de capacidad en el horario anual, puede reducirse la necesidad de reprogramar los surcos ferroviarios ya adjudicados.
- (6) Al elegir entre diferentes alternativas de restricciones de capacidad, los administradores de infraestructuras deben tener en cuenta no solo sus propios costes, sino también las limitaciones operativas y comerciales de los candidatos afectados y el riesgo de que se recurra para el transporte a modos de transporte menos respetuosos del medio ambiente.
- (7) Los administradores de infraestructuras deben establecer, publicar y aplicar criterios transparentes en lo que se refiere a la desviación de trenes y la adjudicación de una capacidad restringida a diferentes tipos de tráfico. Pueden hacerlo conjunta o individualmente respecto de sus restricciones de capacidad.
- (8) Los administradores de infraestructuras deben adaptar las declaraciones sobre la red y los procedimientos de confección de los horarios, a fin de garantizar el oportuno cumplimiento de las nuevas normas sobre restricciones de capacidad introducidas por la presente Decisión.
- (9) Por lo que se refiere a las operaciones de trenes que cruzan más de una red, los administradores de infraestructuras afectados deben coordinarse para reducir al mínimo las repercusiones en el tráfico de las restricciones de capacidad y para sincronizar los trabajos en un trayecto determinado o evitar restringir la capacidad en un trayecto de desviación.
- (10) Por motivos de claridad jurídica y habida cuenta del número de modificaciones que es preciso introducir en el anexo VII de la Directiva 2012/34/UE, dicho anexo debe sustituirse en su totalidad. Además, a fin de simplificar el marco reglamentario, una Decisión Delegada es el instrumento jurídico apropiado, ya que establece normas claras y detalladas que no requieren una transposición por parte de los Estados miembros, lo que garantiza su aplicación rápida y uniforme en toda la Unión.

⁽¹⁾ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

- (11) Como consecuencia del momento en que está fijado el cambio de horario de servicio de conformidad con el punto 2 del anexo de la presente Decisión y de los plazos para llevar a cabo la coordinación, consulta y publicación de las restricciones de capacidad que establecen los puntos 8 a 11 de dicho anexo, los administradores de infraestructuras únicamente estarán en condiciones de cumplir por primera vez los requisitos de los puntos 8 a 11 en lo que concierne al cambio de horario de servicio de diciembre de 2019 en relación con la segunda ronda de publicación y de diciembre de 2020 con respecto a la primera; los requisitos del punto 12 en lo que concierne al cambio de horario de servicio de diciembre de 2018 y los requisitos de los puntos 14 a 17 en lo que concierne al cambio de horario de servicio de diciembre de 2018.
- (12) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2012/34/UE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo VII de la Directiva 2012/34/UE se sustituye por el texto del anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 4 de septiembre de 2017.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

«ANEXO VII

**CALENDARIO DE ADJUDICACIÓN
(Información prevista en el artículo 43)**

- 1) Se fijará un horario de servicio una vez al año.
- 2) El cambio de horario de servicio se producirá a las 12 de la noche del segundo sábado de diciembre. Cuando se lleve a cabo un ajuste después del invierno, en particular para tener en cuenta, en su caso, los cambios de horario del tráfico regional de pasajeros, este tendrá lugar a medianoche del segundo sábado de junio y a tantos otros intervalos, entre dichas fechas, como sean necesarios. Los administradores de infraestructuras podrán acordar otras fechas, en cuyo caso lo harán saber a la Comisión si pudiera verse afectado el tráfico internacional.
- 3) El plazo para la recepción de solicitudes de capacidad a fin de su incorporación en el horario de servicio finalizará, como máximo, doce meses antes del cambio de horario de servicio. Las solicitudes recibidas fuera de plazo también serán consideradas por el administrador de infraestructuras.
- 4) A más tardar once meses antes del cambio de horario de servicio, los administradores de infraestructuras velarán por que se hayan establecido, en colaboración con los otros administradores de infraestructuras que proceda, surcos ferroviarios internacionales provisionales. Los administradores de infraestructuras velarán por que, en la medida de lo posible, se respeten esos surcos provisionales en los procedimientos posteriores.
- 5) El administrador de infraestructuras elaborará y publicará un proyecto de horario de servicio a más tardar cuatro meses después del plazo a que se hace referencia en el punto 3.
- 6) El administrador de infraestructuras tomará una decisión sobre las solicitudes recibidas después del plazo a que se hace referencia en el punto 3, de conformidad con un procedimiento publicado en la declaración sobre la red.

El administrador de infraestructuras podrá reprogramar un surco ferroviario adjudicado si ello resulta necesario para garantizar la mejor adecuación posible entre todas las solicitudes de surco y lo aprueba el candidato al que había sido adjudicado el surco. El administrador de infraestructuras deberá actualizar el proyecto de horario de servicio a más tardar un mes antes del cambio de dicho horario, a fin de incluir todos los surcos ferroviarios adjudicados después del plazo a que se hace referencia en el punto 3.

- 7) En el caso de los trenes que crucen de una red a otra cuya llegada vaya a producirse con un retraso previsible de no más de diez horas, y, desde el 14 de diciembre de 2019, de dieciocho horas, el administrador de infraestructuras de la otra red no considerará cancelado el surco ferroviario ni pedirá que se solicite otro surco ferroviario, incluso si decide asignar un surco ferroviario diferente, a menos que el candidato comunique al administrador de infraestructuras que el tren no cruzará a la otra red. El administrador de infraestructuras deberá comunicar sin demora al candidato el surco ferroviario actualizado o nuevo, así como, en caso de ser diferente, la conexión entre ese número de surco ferroviario y el número del surco ferroviario cancelado.
- 8) En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como los trabajos en las infraestructuras (incluidas las restricciones de velocidad asociadas a ellos), la carga por eje, la longitud de los trenes, la tracción o el gálibo de estructura (en lo sucesivo, "restricciones de capacidad"), de una duración superior a siete días consecutivos que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos, por primera vez, en la medida en que se conozcan, al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de tal cambio.
- 9) Los administradores de infraestructuras afectados establecerán asimismo un mecanismo para debatir, conjuntamente con los candidatos interesados, las asociaciones de administradores de infraestructuras contempladas en el artículo 40, apartado 1, y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados, cuando se publiquen por primera vez, aquellas restricciones de capacidad cuya repercusión no se limite a una red, salvo que los administradores de infraestructuras y los candidatos acuerden que ese tipo de mecanismo es innecesario. En estos debates conjuntos se trabajará en la preparación de los horarios, incluido el establecimiento de rutas de desviación.

- 10) Cuando se publiquen por primera vez las restricciones de capacidad conforme al punto 8, el administrador de infraestructuras pondrá en marcha una consulta sobre dichas restricciones con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados. Cuando sea necesario efectuar una coordinación con arreglo al punto 11 entre la primera y la segunda publicación de las restricciones de capacidad, los administradores de infraestructuras celebrarán una segunda consulta con los candidatos y los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados entre el final de dicha coordinación y la segunda publicación de la restricción de capacidad.
- 11) Si la repercusión de las restricciones de capacidad no se limita a una red, antes de publicar las restricciones de capacidad de conformidad con el punto 8, los administradores de infraestructuras interesados, incluidos los administradores de infraestructuras que pudieran verse afectados por el reencaminamiento de trenes, coordinarán entre sí aquellas restricciones de capacidad que pudieran implicar una cancelación, un reencaminamiento de un surco ferroviario o una sustitución por otros modos de transporte.

La coordinación antes de la segunda publicación se deberá completar:

- a) a más tardar, dieciocho meses antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de treinta días consecutivos;
- b) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de siete días consecutivos;
- c) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante siete días consecutivos o menos.

En caso necesario, los administradores de infraestructuras invitarán a participar en esa coordinación a los candidatos que operen en las líneas de que se trate y a los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados.

- 12) En el caso de las restricciones de capacidad de una duración de siete días consecutivos o menos que no sea necesario publicar de conformidad con el punto 8 y den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 10 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, que se produzcan durante el siguiente período de vigencia del horario 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 de horario de servicio. El administrador de infraestructuras deberá proporcionar información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros con una antelación mínima de cuatro meses y sobre los ofrecidos para trenes de mercancías con una antelación mínima de un mes respecto del inicio de la restricción de capacidad, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos interesados acuerdan un plazo más breve.
- 13) Los administradores de infraestructuras podrán decidir aplicar unos umbrales más estrictos a las restricciones de capacidad, basados en unos porcentajes más bajos de volúmenes de tráfico estimados o unos períodos de duración más breves que los indicados en el presente anexo o aplicar criterios adicionales a los mencionados en el presente anexo, previa consulta con los candidatos y los explotadores de instalaciones. Publicarán los umbrales y criterios para la agrupación de las restricciones de capacidad en sus declaraciones sobre la red, de conformidad con el punto 3 del anexo IV.
- 14) El administrador de infraestructuras podrá decidir no aplicar los períodos establecidos en los puntos 8 a 12 si la restricción de capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad, si no puede ejercer ningún control sobre el calendario de las restricciones, si la aplicación de dichos períodos no resultaría eficaz a efecto de los costes o sería innecesariamente perjudicial a efecto de la pervivencia o condición de los activos o si todos los candidatos afectados manifiestan su acuerdo al respecto. En esos casos, y en el caso de cualesquiera otras restricciones de capacidad que no estén sujetas a consulta de conformidad con otras disposiciones del presente anexo, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y los principales explotadores de instalaciones afectados.
- 15) La información que debe facilitar el administrador de infraestructuras cuando actúe de conformidad con los puntos 8, 12 o 14 deberá incluir:
 - a) el día previsto;
 - b) el momento del día y, tan pronto como se pueda fijar, la hora de inicio y finalización de la restricción de capacidad;
 - c) el tramo de línea afectado por la restricción y,
 - d) en su caso, la capacidad de las líneas de desviación.

El administrador de infraestructuras publicará esa información, o el enlace en donde se pueda encontrar, en la declaración sobre la red a que se refiere el punto 3 del anexo IV. Deberá mantener actualizada dicha información.

- 16) Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad de una duración de al menos treinta días consecutivos y que afecten a más del 50 % del volumen de tráfico estimado en una línea ferroviaria, el administrador de infraestructuras facilitará a los candidatos que lo soliciten durante la primera ronda de consultas una comparación de las condiciones que vayan a darse en al menos dos alternativas de restricciones de capacidad. El administrador de infraestructuras deberá diseñar dichas alternativas sobre la base de la información aportada por los candidatos 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) las rutas alternativas disponibles, y
- e) los tiempos de viaje indicativos.

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

- 17) Por lo que se refiere a las restricciones de capacidad de una duración de más de treinta días consecutivos y que afecten a más del 50 % del volumen de tráfico estimado en una línea ferroviaria, el administrador de infraestructuras establecerá criterios relativos a qué trenes de cada tipo de servicio se deben reencaminar, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y comerciales del candidato, excepto si tales limitaciones operativas obedecen a decisiones organizativas o de gestión del candidato, y sin perjuicio del objetivo de reducir los costes del administrador de infraestructuras de conformidad con el artículo 30, apartado 1. Cuando actúe con arreglo al punto 8, el administrador de infraestructuras deberá publicar en la declaración sobre la red dichos criterios, acompañados de una adjudicación preliminar de la capacidad restante a los distintos tipos de servicios ferroviarios. Finalizada la consulta, y sin perjuicio de las obligaciones de los administradores de infraestructuras a que se refiere el punto 3 del anexo IV, el administrador de infraestructuras, sobre la base de la información recibida de los candidatos, facilitará a las empresas ferroviarias de que se trate un desglose indicativo, por tipo de servicio, de la capacidad restante.»
-