

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LA MODIFICACIÓN DE LAS DECLARACIONES SOBRE LA RED 2016 DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/181/16

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Eduardo García Matilla

D.^a Clotilde de la Higuera González

D. Diego Rodríguez Rodríguez

D.^a Idoia Zenarrutzabeitia Beldarraín

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 21 de junio de 2016

De acuerdo con la función establecida en el artículo 12. 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), la Sala de Supervisión Regulatoria, emite el siguiente informe:

I. ANTECEDENTES

La Ley 38/2015 establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuaciones, así como sus actualizaciones*” que se atenderá a lo recogido en el anexo III de dicha ley. De acuerdo con lo anterior, el pasado 29 de diciembre de 2015 tuvieron entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) las propuestas de actualización de las Declaraciones sobre la Red para el ejercicio 2016 de ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).

En el Acuerdo de 21 de enero de 2016 de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC por el que se emitía el Informe relativo a las Declaraciones sobre la Red 2016 de ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante, Acuerdo de 21 de enero de 2016) se señalaba que “*las propuestas enviadas por ADIF y ADIF AV no cumplen con los requisitos fijados por la nueva ley ferroviaria en su artículo*

32 y su anexo III por lo que insta a los gestores de las infraestructuras a actualizarlas durante el primer semestre de 2016”.

Mediante escrito que tuvo entrada en el registro de la CNMC el día 7 de junio de 2016, ADIF y ADIF AV han enviado una modificación de la Declaración sobre la Red 2016 de acuerdo con lo señalado por la CNMC en relación con: i) Procedimiento de solicitud y adjudicación de capacidad en instalaciones de servicio; ii) Listado de las instalaciones de servicio; iii) Modelo de Acuerdo Marco para la adjudicación de capacidad; iv) Detalle de las secciones transfronterizas y; v) Procedimiento de resolución de conflictos.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas de actualización de las Declaraciones sobre la Red de ADIF y ADIF AV, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuye el artículo 32.2 de la Ley 38/2015 al establecerse que los administradores de infraestructuras deberán consultar, de forma previa a la aprobación de la declaración sobre la red *“al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...)”*.

Por otra parte, el Reglamento de Ejecución 2016/545¹ (en adelante, RE 2016/545) otorga funciones a los organismos reguladores, en el caso español, la CNMC, en relación con los acuerdos marco, en aspectos como los criterios de asignación o las líneas no susceptibles de ser incluidas en un acuerdo marco. Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre la presente modificación de la Declaración sobre la Red 2016 de ADIF y ADIF AV.

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

III. VALORACIÓN DE LAS MODIFICACIONES A LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2016

Como se señalaba en el Acuerdo de 21 de enero de 2016, la Ley 38/2015 introdujo importantes modificaciones en los requisitos de la Declaración sobre la Red que deben elaborar los gestores de las infraestructuras en materias muy

¹ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

diversas como los principios de fijación de cánones y tarifas, el acceso a las instalaciones de servicio o las condiciones de acceso a las mismas. Las modificaciones remitidas por ADIF y ADIF AV vienen a cumplir los requisitos adicionales salvo los relativos a los principios y estándares de costes en la fijación de los cánones (punto vii de las conclusiones del citado Acuerdo). En relación con este aspecto, ADIF y ADIF AV, en cumplimiento de la Resolución de esta Sala de 5 de noviembre de 2015, remitió el pasado 31 de mayo, los elementos esenciales de los cánones ferroviarios a aplicar en 2017.

Mención aparte merecen los puntos v) y viii) de las conclusiones del Acuerdo de 21 de enero de 2016 en relación con las condiciones de acceso y económicas de las instalaciones de servicio que no dependen de los administradores de infraestructuras. En este caso, el cumplimiento de esta obligación recae en los explotadores de estas instalaciones que, de conformidad con la Ley 38/2015, deben facilitar la información adecuada a ADIF y ADIF AV para su incorporación a la Declaración sobre la Red o bien señalar una página web donde dicha información pueda ser consultada de forma gratuita².

En los siguientes epígrafes se analizarán las principales modificaciones propuestas en relación con la Declaración sobre la Red. Adicionalmente, se han modificado los puntos 3.2.1 y 3.2.2 de las Declaraciones sobre la Red para incorporar los segmentos transfronterizos como establece la Disposición adicional decimoséptima de la Ley 38/2015.

III.1. Acuerdo Marco para la Adjudicación de Capacidad

III.1.1. Descripción de la propuesta de ADIF

La modificación propuesta por ADIF y ADIF AV incluye un nuevo Anexo en las Declaraciones de la Red para incorporar una versión estándar de un acuerdo marco para la reserva de capacidad de conformidad con el artículo 38 y el Anexo III de la Ley 38/2015. Un acuerdo marco permite especificar reservas de capacidades para una duración superior a un periodo de vigencia del horario de servicio con un máximo, salvo excepciones, de cinco años.

² En relación con las tarifas de los servicios complementarios, la Dirección de Transportes y Sector Postal ha requerido la información sobre las mismas así como los costes que, de acuerdo con el artículo 102 de la Ley 38/2015 pueden imputarse a estos servicios de los explotadores de instalaciones de servicio titularidad de ADIF y de terceros. Esta información es necesaria para que la CNMC pueda dar cumplimiento al informe que, de acuerdo con el citado artículo, debe emitir de forma previa a la publicación de las tarifas en la Declaración sobre la Red.

La propuesta de acuerdo marco comunicada por ADIF y ADIF AV fija los compromisos del administrador de las infraestructuras en relación con la puesta a disposición de capacidad en su red, y del candidato (empresa ferroviaria), relativos a la capacidad a solicitar, los plazos y el material rodante a utilizar. Igualmente se establecen las situaciones en las que las partes no estarán obligadas a cumplir con los compromisos adquiridos. El acuerdo también incluye cláusulas señalando las modificaciones del mismo que no supondrán penalización alguna, la terminación del mismo así como la posibilidad con que cuentan las partes, de acuerdo con la Ley 38/2015, de acudir a la CNMC en caso de que surjan conflictos en la interpretación de las cláusulas.

III.1.2. Valoración de la CNMC

Esta Sala valora positivamente la inclusión de una versión estándar del acuerdo marco dentro de la Declaración sobre la Red de forma que, a través de una mayor transparencia, pueda ser un instrumento más utilizado por las empresas ferroviarias. Si bien es cierto que la capacidad disponible en la red de ADIF y ADIF AV desincentiva la consecución de este tipo de acuerdos, no debe olvidarse que los acuerdos marco, que aseguran el uso de una determinada capacidad a largo plazo puede introducir eficiencias en el sistema, al permitir al gestor de las infraestructuras una mejor gestión de la red mientras que la empresa ferroviaria reduce la incertidumbre en relación a este aspecto en caso de realizar ofertas de transporte a plazos superiores al año o innovar en los servicios a ofrecer a los usuarios finales.

En este sentido, esta Sala considera que la introducción, como se hace en la cláusula 3ª del acuerdo marco, de referencias genéricas y asimétricas sobre la compensación que podría reclamar el administrador de las infraestructuras si la empresa ferroviaria no solicita la capacidad incluida en el acuerdo genera incertidumbre y desincentiva el uso de estos instrumentos que, como se ha señalado anteriormente, podrían introducir eficiencias en la gestión de la red por parte de su administrador. Por este motivo, se considera que ADIF también debería incluir en la cláusula 2ª del contrato, al señalar sus compromisos, que en caso de no ofrecer la capacidad acordada por la empresa ferroviaria, ésta también tendrá derecho a ser compensada del mismo modo que en la citada cláusula 3ª se señalan las compensaciones que podría reclamar el gestor de las infraestructuras.

Por otra parte cabe señalar que el artículo 13 del RE 2016/545 establece que “[S]i una de las partes pide que el acuerdo prevea sanciones (...) no rechazará la petición de la otra parte de sanciones comparables”. Por tanto, y en caso que ADIF no modifique la cláusula 2ª de su propuesta de acuerdo marco, deberá aceptar, en caso que la empresa ferroviaria lo solicite, un marco de compensaciones similar.

Por otra parte, la cláusula 3ª del acuerdo marco hace una referencia genérica a las compensaciones que podría solicitar el administrador de las infraestructuras, sin concretar su cuantía. Esta Sala considera que éstas deberían limitarse, de forma análoga a las previsiones del artículo 13 del RE 2016/545 en relación con la modificación y rescisión de este tipo de acuerdos, a los costes derivados de dicho incumplimiento que, en el caso de ADIF y ADIF AV, se pueden asimilar con los cánones dejados de percibir. Además, los administradores de las infraestructuras no deberían imponer compensaciones a las empresas ferroviarias en caso que la falta de solicitud de la capacidad se deba a la denegación de capacidad complementaria, que impediría a la empresa ferroviaria realizar los servicios de transporte para los que suscribió el contrato marco, o ADIF y ADIF AV pudieran readjudicar los surcos, tal y como señala el citado artículo 13 del RE 2016/545.

Finalmente, la cláusula 7ª punto 2 del contrato marco permite al administrador de las infraestructuras *“modificar o limitar los términos del presente acuerdo marco, sin la previa aceptación del candidato, para permitir un mejor uso de las infraestructuras ferroviarias, cuando no exista ningún otro medio razonable para lograr este objetivo”*. El contenido de esta cláusula es muy genérico y parece habilitar a ADIF y ADIF AV a cambiar las solicitudes de capacidad sin una justificación clara y sin permitir a la empresa ferroviaria su aceptación ni cauce de reclamación, más allá del recurso al conflicto ante esta Comisión. La actual redacción genera, por tanto, una importante incertidumbre por lo que se debería concretar en qué casos la modificación o limitación de la adjudicación de la capacidad de un acuerdo marco podría mejorar el uso de las infraestructuras y, en caso de no deberse a una causa de fuerza mayor, como las establecidas en la cláusula 4ª, fijarse las compensaciones pertinentes a la empresa ferroviaria.

Finalmente cabe recordar que el citado RE 2016/545 entrará en vigor el próximo 1 de diciembre de 2016 por lo que ADIF y ADIF AV deberán realizar las modificaciones pertinentes en la información contenida en la Declaración sobre la Red en relación con los acuerdos marco.

III.2. Procedimiento de solicitud y adjudicación de capacidad en instalaciones de servicio de ADIF y ADIF AV

Una de las principales modificaciones introducidas en la Declaración sobre la Red es la introducción de un sistema de petición de capacidad en las instalaciones de servicio. Efectivamente, la Ley 38/2015 posibilita que las empresas ferroviarias soliciten la utilización de vías en las terminales de mercancías y estaciones de pasajeros así como de puntos de carga. Sin embargo, la Declaración sobre la Red 2016 no incluía procedimiento alguno para dicha solicitud de capacidad en estas instalaciones, lo que viene a solventarse en la modificación ahora propuesta por ADIF.

III.2.1. Descripción de la propuesta de ADIF y ADIF AV

El procedimiento de solicitud de capacidad propuesto por ADIF está vinculado a instalaciones para las que está previsto el cargo de un canon por su uso de conformidad con el artículo 98 de la Ley 38/2015: i) Vías con andén para el estacionamiento de trenes (Modalidad C2); ii) Vías de apartado para la formación de trenes y maniobras así como otras operaciones (Modalidad D) y; iii) Puntos de carga (Modalidad E). ADIF y ADIF AV aportan una relación de las instalaciones de servicio en las que hay disponibles estas infraestructuras y, por tanto, pueden ser solicitadas.

ADIF y ADIF AV proponen un procedimiento de solicitud de capacidad en las instalaciones de servicio que diferencia entre aquellos casos en los que hay una reserva de capacidad, ya sea para un uso continuado o puntual, de cuando no existe dicha reserva. En cualquiera de los casos, cualquier petición debe ir asociada a la disponibilidad de capacidad para la circulación de un tren. La diferencia principal es el tiempo de uso que permite cada tipo de solicitud. Así, la reserva de capacidad para uso continuado (tipo A1) permite solicitudes de capacidad de 24 horas durante un mínimo de 1 mes completo y un máximo de 4 años. Por su parte, la reserva para usos puntuales (A2) permite solicitudes por horas por un periodo entre dos fechas para días sucesivos o discontinuos. Finalmente, las peticiones puntuales (B) serán de como máximo un día.

Para las peticiones con reserva de capacidad, ya sean para uso continuo o puntual, el procedimiento empieza, de acuerdo con la propuesta de ADIF y ADIF AV cada dos meses, cuando pondrán a disposición de las empresas ferroviarias las instalaciones disponibles que, a la vista de esta oferta, realizarán sus solicitudes. A partir de ahí, el proceso de adjudicación de capacidad se alarga durante 50 días, previéndose un periodo para alegaciones, conociendo la empresa ferroviaria si su petición ha sido aprobada entre 15 y 20 días antes de su uso. Por el contrario, las solicitudes sin reserva de capacidad pueden solicitarse con una antelación mínima de 7 días si bien, excepcionalmente, ADIF y ADIF AV permiten solicitudes con una antelación inferior, siempre antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y dándose respuesta antes de las 18 horas de ese día. Para el caso concreto de las instalaciones de suministro de combustible móviles, el plazo será antes de las 18 horas del día anterior.

El procedimiento de adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio lleva asociado la aceptación de las condiciones de uso de las mismas. Estas condiciones fijan un marco general para todas las instalaciones así como un marco específico para del transporte de mercancías. Las condiciones de uso fijan las obligaciones y responsabilidades de ADIF y ADIF AV, en tanto que titulares de las instalaciones, y de los clientes, como usuarios de la capacidad asignada así como otros aspectos del funcionamiento de las instalaciones (seguridad, supervisión, etc.). En particular, las condiciones de uso detallan las

prácticas que son inapropiadas y que pueden suponer la supresión de la capacidad adjudicada a un determinado cliente.

ADIF y ADIF AV prevén que las instalaciones puedan ser utilizadas por varios clientes aunque hayan sido adjudicadas a uno solo, con capacidad reservada, siempre que éstas no estén saturadas. De esta forma, se solicitaría al adjudicatario principal la utilización de la instalación por otros clientes, beneficiándose de las bonificaciones previstas en la Ley 38/2015. Las condiciones de uso prevén que los gestores de las infraestructuras analicen el uso de las instalaciones para comprobar su aprovechamiento.

Finalmente, ADIF y ADIF AV pueden ofrecer, de forma excepcional, capacidad en las vías de expedición y recepción de trenes de las terminales a pesar de que son vías generalmente dedicadas a la gestión del tráfico.

III.2.2. Valoración de la CNMC

Esta Sala valora positivamente la introducción de un procedimiento de solicitud y adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio como un mecanismo que incentivará su uso racional cuando se determinen los pagos por su uso mediante la aprobación de los cánones D y E en la próxima Ley de Presupuestos Generales del Estado³. Cabe recordar que con la estructura de cánones de la Ley 39/2003⁴, el gestor de las infraestructuras, responsable último del mantenimiento de estas instalaciones, no recibía compensación alguna por su uso. Igualmente, se comparte la iniciativa de ADIF y ADIF AV de implementar este mecanismo de forma previa a la fijación de los citados cánones, de forma que pueda comprobarse su aplicación práctica y viabilidad. Finalmente también se considera positivo que el procedimiento con reserva se inicie cada dos meses y no cada año, como en el caso de los surcos de circulación ferroviaria, lo que sin duda facilitará a las empresas ferroviarias su planificación.

Sin perjuicio de lo anterior el plazo fijado por ADIF y ADIF AV en el procedimiento de asignación de capacidad debe entenderse sin perjuicio de la capacidad de la CNMC para establecer el plazo máximo de contestación de las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio de conformidad con el artículo 43.2 de la Ley 38/2015.

³ La Ley 38/2015 introdujo por primera vez estas modalidades de canon por lo que actualmente no están vigentes transitoriamente de acuerdo con la Disposición Transitoria Cuarta, al contrario que el resto de cánones.

⁴ Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.

En relación con el propio procedimiento y condiciones de uso de las instalaciones de servicio, esta Sala considera que existe un riesgo de que determinadas empresas tengan incentivos a acaparar capacidad a largo plazo, en particular, en las instalaciones más congestionadas. Las previsiones al respecto introducidas por ADIF y ADIF AV en el punto 17 de las condiciones de uso se consideran demasiado genéricas para impedir este tipo de conductas que podrían, a la postre, limitar la competencia en los servicios finales de transporte de mercancías por ferrocarril.

En este sentido, si bien en esta primera fase, dada la innovación que supone el procedimiento y la falta de información al respecto, podría estar justificado no incluir unos umbrales más estrictos, ADIF y ADIF AV deberían incorporarlos en las próximas revisiones de la Declaración sobre la Red. En particular, al objeto de evitar que empresas ferroviarias cuenten con instalaciones adjudicadas a largo plazo con un uso poco intensivo, esta Comisión considera que los gestores de las infraestructuras deberían incluir un umbral de uso que justificara la revocación de dicha capacidad o, en su caso, la compartición obligatoria de la instalación con adjudicatarios secundarios. Estos umbrales deberían ser especialmente estrictos en aquellas terminales más congestionadas e instalaciones más críticas para el desarrollo del transporte ferroviario, como las de maniobras y formación de trenes.

Por otra parte, dada la incertidumbre sobre los cánones D y E aplicables a estas instalaciones, de forma previa a la primera adjudicación, ADIF y ADIF AV someterán a consulta los mismos, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de forma que las empresas ferroviarias pudieran realizar sus solicitudes conociendo una aproximación de sus costes.

Finalmente señalar que ADIF y ADIF AV deberían incorporar en el procedimiento de resolución de conflictos, a que hace referencia el siguiente epígrafe, las posibles reclamaciones de las empresas ferroviarias relativas a la adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio.

III.3. Procedimiento de Resolución de Conflictos

ADIF y ADIF AV han incluido un procedimiento de resolución de conflictos en relación con los procedimientos de coordinación en el ámbito del proceso de adjudicación de capacidad, al proyecto de horario de servicio, a la prestación de los servicios ferroviarios del administrador de las infraestructuras y del procedimiento de asignación de retrasos dentro del ámbito del sistema de incentivos.

A juicio de esta Sala, el procedimiento propuesto sigue resultando muy genérico, sin concretar plazos en los que el administrador se compromete a dar respuesta a las reclamaciones presentadas por las empresas ferroviarias ni la información que va a aportar para justificar sus decisiones. En este sentido, si

bien este procedimiento supone un paso en la dirección correcta, un sistema efectivo de resolución de conflictos adicional a la supervisión de la CNMC requiere de un mayor detalle del que presentan ADIF y ADIF AV en sus propuestas.

Mención especial requiere el procedimiento de asignación de retrasos y de resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades dentro del ámbito del sistema de incentivos. ADIF y ADIF AV manifiestan en su escrito que durante 2016 se acordará con las empresas ferroviarias y demás candidatos los parámetros principales del sistema y adaptará sus sistemas de gestión para la implantación del mismo.

Cabe recordar que estos procedimientos derivan de la aprobación, el 11 de febrero de 2015, de la Orden FOM/189/2015^{5,6} que, a su vez, daba cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013⁷, que condenaba al Reino de España por una inadecuada transposición de la Directiva 2001/14/CE⁸ que ya preveía, en su artículo 11, un sistema de incentivos de los sistemas de tarificación por infraestructura para reducir al mínimo las perturbaciones y mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria.

Estos antecedentes muestran el sensible retraso en la implementación práctica del sistema de incentivos en España que ya estaba incluida en el primer paquete ferroviario y que debería ser un incentivo, tanto al administrador de las infraestructuras como a las empresas ferroviarias, a reducir las perturbaciones y mejorar el funcionamiento general de la Red Ferroviaria de Interés General. El retraso en la aplicación del sistema de incentivos contrasta con otros Estados Miembros donde éste lleva ya varios años puesto en práctica.

En definitiva, a la vista del importante retraso que acumulaba este sistema en el momento de aprobarse la Orden FOM/189/2015, y sin perjuicio que ésta no fijaba plazos concretos para su implementación práctica, sorprende que ADIF y ADIF AV todavía no hayan acordado y establecido dicho sistema, 16 meses después de la aprobación de la citada Orden. Es claro que este aspecto será

⁵ Orden por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

⁶ La CNMC emitió un informe sobre el Proyecto de Orden Ministerial por el que se desarrollan los principios básicos de la aplicación del sistema de incentivos en el sistema de cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias (IPN/DTSP/0001/14).

⁷ Asunto C-483/10, Comisión Europea contra Reino de España.

⁸ Directiva de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de los cánones por su utilización y certificación de seguridad.

uno de los más importantes en el procedimiento general de resolución de conflictos ahora propuesto, si bien la falta de implementación impide a esta Sala pronunciarse sobre la adecuación de este aspecto en concreto.

IV. CONCLUSIONES

En términos generales, esta Sala valora positivamente las modificaciones propuestas por ADIF y ADIF AV en relación con sus Declaraciones sobre la Red dado que mejoran la transparencia de los servicios e infraestructuras puestos a disposición de terceros. Asimismo, estas propuestas incorporan algunos de los cambios establecidos en la Ley 38/2015 ya que, dado el reducido margen que supuso su entrada en vigor el 1 de octubre de 2015, no habían podido incluirse en la versión aprobada para 2016.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala estima, en relación con la propuesta de acuerdo marco, que ADIF y ADIF AV deberían modificar su cláusula 2ª para incorporar compensaciones simétricas para la empresa ferroviaria en caso de que el administrador de las infraestructuras no cumpla sus compromisos. Igualmente, la cláusula 7ª debe aclarar su alcance para que no introduzca incertidumbre jurídica para las empresas ferroviarias.

Por otra parte, en relación con el procedimiento de adjudicación de capacidad de instalaciones de servicio, se considera que, a la vista de su implementación práctica, deberían fijarse umbrales de aprovechamiento mínimo de estas infraestructuras al objeto de evitar su acaparamiento por parte de las empresas ferroviarias, lo que podría tener efectos en la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril.

En tercer lugar, el procedimiento de resolución de conflictos propuesto por ADIF y ADIF AV resulta demasiado genérico, sin compromisos por parte de los administradores de infraestructuras en relación con los plazos de dicho procedimiento.

Finalmente, cabe señalar que los administradores de infraestructuras no han acordado todavía los parámetros básicos del sistema de incentivos en relación con los cánones ferroviarios, señalándose en su escrito, de forma genérica, que se realizará durante 2016. Esta Sala debe recordar el importante retraso en la implementación en España de este sistema, y recomienda a ADIF y ADIF AV a implementarlo a la mayor brevedad posible como herramienta para mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General.

En virtud de cuanto antecede, la Sala de Supervisión regulatoria,

ACUERDA

Emitir informe en relación con las propuestas de modificación de la Declaración sobre la Red de ADIF y ADIF Alta Velocidad, conforme a las consideraciones realizadas en el presente informe.