



6/ASC

Madrid, 17 de octubre de 2017

Audiencia e información pública sobre el Proyecto de Orden por la que se modifican la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y otras disposiciones en aplicación de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

El artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, expresamente determinan que *“ Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.”*

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, por la se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, se plantea la “Audiencia e información pública” sobre el proyecto de Real Decreto de referencia con el objeto de recabar la opinión de los ciudadanos titulares de derechos e intereses legítimos afectados por esta norma.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 8 de noviembre de 2017, a través del siguiente **buzón de correo electrónico:**

omf.audiencia.sgon@fomento.es

Sólo serán consideradas las opiniones en las que el remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 17 de octubre de 2017.



Proyecto de Orden por la que se modifican la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y otras disposiciones en aplicación de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, ha incorporado a nuestro ordenamiento jurídico las normas de 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, y que constituyen una efectiva reordenación de la legislación ferroviaria europea.

Con posterioridad a la aprobación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, la Comisión Europea emitió un Dictamen Motivado, que comunicó a España el 15 de junio de 2017, en el que entiende que España no ha incorporado varias medidas de transposición de la Directiva 2012/34/UE.

Con motivo de las reuniones que una delegación del Ministerio de Fomento ha mantenido con responsables en materia de ferrocarriles de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, se ha considerado preciso aprobar una serie de normas referidas a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad, a la concreción de ciertos aspectos en la aplicación de cánones y tarifas para servicios y a la ejecución de reglas que detallan y pormenorizan principios legales relativos a criterios de adjudicación.

Con esta finalidad, se procede a aprobar mediante esta Orden unas normas que afectan a la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y a la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Además, en relación con la Directiva 2012/34/UE conviene aprobar varias reglas para una aplicación efectiva de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, en concreto dos: la primera, para matizar los criterios de adjudicación en caso de coincidencia de solicitudes en línea con los principios de transparencia, objetividad y no discriminación enumerados en el artículo 36, sobre el procedimiento de adjudicación, y la segunda para añadir dos definiciones, una la de itinerario alternativo, que permite aplicar con más seguridad el artículo 43, sobre el acceso a las instalaciones de servicio y otra, la de artículo 97.5.2º, que facilita la aplicación del concepto beneficio razonable.

La norma se adecúa a los principios de buena regulación de conformidad con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, iniciativa normativa que se ejerce para asegurar coherencia de nuestro ordenamiento jurídico con el de la Unión Europea.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:



Artículo 1. *Modificación de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.*

La Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 2 con la siguiente redacción:

«3. La declaración sobre la red se actualizará y modificará según proceda. En todo caso, se actualizará cuando cambien las condiciones de uso de la infraestructura ferroviaria.»

Dos. El apartado 1 del artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«1. En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias, tras consultar con las partes interesadas, podrá declarar especializada para la prestación de determinado tipo de servicios una infraestructura ferroviaria concreta.»

Tres. Se añade un nuevo párrafo segundo al artículo 4.2.4).f) con la siguiente redacción:

«En particular dichos criterios deben recoger la dificultad de fijar surcos ferroviarios internacionales y los efectos de cualquier modificación para los demás administradores de infraestructuras.»

Cuatro. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Aprobada la declaración sobre la red, los administradores de infraestructuras ferroviarias la publicarán en su portal web en idioma castellano y, al menos, en otra lengua oficial de la Unión Europea, con una antelación, como mínimo, de diez meses antes de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del respectivo administrador de infraestructura y se tendrá acceso a él, en su caso, a través de un portal web común de los distintos administradores.»

Cinco. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«3. En todo caso, cualquier interesado podrá adquirir del administrador de infraestructura una copia de la declaración sobre la red a un precio que no exceda del coste de su publicación.»



Seis. El apartado 6 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«6. Se entiende por reserva de capacidad aquella que, por decisión del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, no es puesta a disposición de los candidatos autorizados en el proceso de adjudicación previo a la formulación del horario de servicio definitivo. Esta reserva podrá ser utilizada para dar respuesta con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Se podrá aplicar también en los casos de infraestructura congestionada.»

Siete. Se añade un apartado 7 al artículo 6 con la siguiente redacción:

«7. Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario celebrará los acuerdos necesarios, de conformidad con el ordenamiento jurídico, con los administradores de infraestructuras ferroviarias sobre la capacidad adjudicada.

Las condiciones por las que se rijan dichos acuerdos serán transparentes y no discriminatorias y recogerán el contenido de lo dispuesto en los artículos 14, 15 y 16 de esta Orden.»

Ocho. El apartado 1 del artículo 7 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El administrador de infraestructuras ferroviarias atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura que reciba. Si esto no fuera posible aplicará los criterios de adjudicación contenidos en esta orden, y tendrá lo más en cuenta posible todas las limitaciones que afecten a los candidatos, tales como los efectos económicos sobre su actividad empresarial.»

Nueve. Se añade un segundo párrafo al artículo 7.2.b) con la siguiente redacción:

«Solamente se harán ajustes en caso de que sean absolutamente necesarios.»

Diez. La letra e) del artículo 7.2 queda redactada en los siguientes términos:

«e) Los solicitantes de capacidad dispondrán de quince días naturales, a contar desde la comunicación del proyecto de horario de servicio, para presentar las alegaciones que estimen oportunas. Además, podrán hacer observaciones todos los que consideren que el horario de servicio puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios en el periodo de vigencia del horario de servicio.

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

Once. Se añade un segundo párrafo al artículo 7.5 con la siguiente redacción:

«En particular, además, el administrador de infraestructuras ferroviarias respetará la confidencialidad de la información comercial que le faciliten los candidatos, a efectos de la fijación, aplicación y cobro de cánones, tasas y tarifas.»



Doce. El artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 8. *Coordinación de solicitudes.*

1. Si durante el periodo previsto para la elaboración del proyecto de horario de servicio el administrador de infraestructuras ferroviarias comprobara que existen solicitudes incompatibles entre sí, recurrirá a su coordinación para intentar, en lo posible, satisfacerlas.»

2. En la coordinación de solicitudes, los administradores de infraestructuras ferroviarias resolverán los conflictos, pudiendo proponer a los candidatos, dentro de límites razonables, adjudicaciones de capacidad de infraestructuras que difieran de lo solicitado. Los candidatos podrán aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se les notifique.»

3. El administrador de infraestructuras ferroviarias procurará resolver los conflictos que surjan consultando a los candidatos interesados. Dicha consulta se basará en la siguiente información, de forma gratuita y por escrito o por vía electrónica:

a) La adjudicación de capacidad solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.

b) La adjudicación de capacidad otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.

c) La adjudicación de capacidad alternativa propuesta en los trayectos de que se trate de conformidad con el apartado 2.

d) La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que se divulgue.»

Trece. Se añade un apartado 5 al artículo 10 con la siguiente redacción:

«5. Se considerará informado un Administrador de Infraestructura ferroviaria de la intención de un candidato o de una empresa ferroviaria de solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de viajeros, bien cuando reciba una notificación directamente del candidato, o bien cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en cumplimiento del procedimiento establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) No 869/2014 de la Comisión de 11 de agosto de 2014, sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros, y conforme a la metodología y procedimiento aprobados por el citado organismo regulador, le dé traslado de la notificación remitida por el candidato o empresa ferroviaria.»



Catorce. Se añade un apartado 6 al artículo 10 con la siguiente redacción:

«6. Las solicitudes de adjudicación de capacidad para realizar trabajos de mantenimiento se presentarán durante el procedimiento de adjudicación. El administrador de infraestructuras ferroviarias tomará debidamente en consideración la repercusión de la reserva de capacidad de infraestructura con fines de trabajos de mantenimiento sobre la actividad de los candidatos e informará tan pronto como sea posible a las partes interesadas de la falta de disponibilidad de la capacidad.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá exigir al administrador de infraestructuras ferroviarias que ponga dicha información a su disposición si lo considera necesario.»

Quince. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11. *Criterios de adjudicación.*

El administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructuras solicitada de la siguiente forma:

- a) Si hubiera capacidad disponible para todos los candidatos se les adjudicará.
- b) Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria se adjudicará la capacidad mediante el procedimiento de coordinación previsto en el artículo 8 de esta orden.
- c) Si la red hubiera sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente, las siguientes prioridades de adjudicación:
 1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
 2. Los servicios declarados de interés público.
 3. Los servicios internacionales.
 4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
 5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
 6. La eficiencia del sistema.»

Dieciséis. Se añade un apartado 4 al artículo 12 con la siguiente redacción:

«4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, a efectos de la cooperación prevista en este artículo, publicarán en sus declaraciones de red los principios y criterios para la asignación de capacidad para servicios que crucen más de una red, detallando las características generales de la capacidad puesta a disposición, restricciones de uso, necesidades de mantenimiento y especificando procedimientos, criterios y plazos de la adjudicación de capacidad.»



Diecisiete. Se añade un apartado 5 al artículo 12 con la siguiente redacción:

«5. Los administradores de infraestructuras ferroviarias comunicarán a la Comisión Europea, a través del órgano de cooperación, los acuerdos alcanzados en las principales reuniones sobre principios y prácticas comunes para la adjudicación de infraestructura y velarán para que se invite, a través del órgano de cooperación, a esas reuniones a la Comisión Europea como observadora.

Además, los administradores de infraestructuras ferroviarias comunicarán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la información a que se refiere el párrafo anterior, así como sobre los sistemas de adjudicación basados en tecnologías de la información, al objeto de que pueda ejercer sus funciones de supervisión.»

Dieciocho. Se añade un apartado 6 al artículo 12 con la siguiente redacción:

«6. Los administradores de infraestructuras ferroviarias velarán para que se hagan público todos los medios, criterios y el personal que haya participado en la cooperación prevista en este artículo y que las decisiones sean adoptadas exclusivamente por sus representantes.»

Diecinueve. El artículo 17.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Cuando tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo.»

Veinte. Se añade un apartado 5 al artículo 17 con la siguiente redacción:

«5. Declarada una infraestructura congestionada, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá exigir la cesión de las franjas horarias que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas menos que la cuota asignada que se establezca en la declaración sobre la red, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.»

Artículo 2. *Modificación de la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.*

La Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, queda modificada en los siguientes términos:



Uno. Se añade una disposición adicional primera con la siguiente redacción:

«Disposición adicional primera. *Criterios para introducir adiciones a los cánones ferroviarios*

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, en su propuesta de establecimiento de un adición al canon, de conformidad con el artículo 97.5.2º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, no deben excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias evaluarán la importancia de la propuesta de la adición de canon en el segmento de mercado de que se trate, aplicable al conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General, considerando al menos las parejas de criterios enumeradas en el apartado 3 de esta disposición, y teniendo en cuenta las que sean pertinentes.

3. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias defina una lista de los segmentos de mercado de cara a introducir adiciones en el sistema de cánones tendrá en cuenta, al menos, las siguientes parejas de características:

- a) Servicios de transporte de viajeros frente a servicios de transporte de mercancías.
- b) Trenes que transportan mercancías peligrosas frente a trenes que transportan otras mercancías.
- c) Servicios nacionales frente a servicios internacionales.
- d) Transporte combinado frente a trenes directos.
- e) Servicios de transporte de viajeros urbanos o regionales frente a servicios de transporte de viajeros interurbanos.
- f) Trenes bloque frente a trenes por vagones completos.
- g) Servicios ferroviarios regulares frente a servicios ocasionales.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán establecer además una distinción entre segmentos de mercado en función de las mercancías o viajeros transportados.

4. La lista de segmentos del mercado definidos por los administradores de infraestructura incluirá al menos los tres segmentos siguientes: servicios de mercancías, servicios de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, y otros servicios de viajeros.

5. Deberán definirse también los segmentos de mercado en los que las empresas ferroviarias no operan en la actualidad, pero en los que durante el período de validez del sistema de cánones podrían prestar sus servicios. El administrador de infraestructuras no deberá incluir adiciones en el sistema de cánones de estos segmentos de mercado.

6. La lista de segmentos de mercado se publicará en la declaración sobre la red y se revisará, al menos, cada cinco años. La Comisión Nacional de los Mercados y la



Competencia controlará dicha lista de acuerdo con las funciones reconocidas para este organismo en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.»

Dos. Se añade una disposición adicional segunda con la siguiente redacción:

«Disposición adicional segunda. *Publicación de la modificación de adiciones a los cánones.*

Si los administradores de infraestructuras ferroviarias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97.5.2º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, tienen la intención de modificar los elementos esenciales del sistema de adiciones a los cánones los harán públicos con una antelación de al menos tres meses respecto de la fecha límite para la publicación de la declaración sobre la red.»

Tres. Se añade una disposición adicional tercera con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera. *Cooperación en sistema de cánones eficientes.*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23.1.k) de Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, los administradores de infraestructuras cooperarán para aplicar cánones eficientes, y en particular, para aplicar de manera eficiente tanto las adiciones a los cánones como el sistema de incentivos, en el caso de que el tráfico cruce más de una red de del sistema ferroviario. En particular, los administradores de infraestructura establecerán procedimientos adecuados, conforme a la normativa ferroviaria, al objeto de tratar de garantizar una competitividad óptima de los servicios ferroviarios internacionales y asegurar el uso eficiente de las redes ferroviarias.»

Disposición adicional única. *Definiciones.*

Con la finalidad de atender debidamente las funciones que incumben al administrador de infraestructuras ferroviarias, establecidas tanto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y en su Reglamento, se incluyen en el anexo, que a continuación se inserta, las definiciones de itinerario alternativo y beneficio razonable.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante esta orden se incorpora al Derecho español la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.



Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Definiciones

A los efectos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en particular, lo previsto en su artículo 43, sobre instalaciones de servicio, y en el 101 y 102, sobre el ámbito de la fijación de tarifas para servicios complementarios, se entenderá por:

«Itinerario alternativo»: itinerario distinto entre el mismo origen y el mismo destino siempre que se puedan sustituir ambos itinerarios para la explotación, por parte de la empresa ferroviaria, del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

«Beneficio razonable»: un índice de remuneración del capital propio que tenga en cuenta el riesgo, incluido el riesgo que afecta a los ingresos, o la inexistencia del mismo, soportado por el explotador de la instalación de servicio y que esté en consonancia con el índice medio registrado en el sector durante los últimos años.