

Your World First

Octubre 2015

Alerta Derecho Administrativo y Regulatorio

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

Finalidades de la nueva ley

Como explica la exposición de motivos, la antigua Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, ha sufrido numerosos retoques y modificaciones parciales en virtud de directivas comunitarias sobre liberalización del transporte internacional de viajeros, prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la Red Ferroviaria de Interés General, la apertura del mercado interior de transporte de viajeros, además de por las modificaciones sobre la regulación de cánones ferroviarios y la reestructuración de ADIF, entre otras reformas. Con ello justifica el legislador la pertinencia de dictar una ley para el sector.

Además, la nueva Ley del Sector Ferroviario pretende incorporar al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE, que abarca modificaciones relativas a (i) la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, (ii) la extensión del derecho de acceso de estas últimas a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, (iii) una nueva clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, (iv) la obligación para los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, (v) el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y (vi) nuevas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

Principales novedades

Red Ferroviaria de interés general

Se define el concepto de Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, la "Red") entendido como el conjunto de infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de mencionado sistema común de transporte.

Régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias

El régimen de administración de las infraestructuras que integren la Red exige que los administradores privados ejerzan como tal únicamente tras haber formalizado un contrato de construcción y administración de la correspondiente infraestructura ferroviaria.

Asimismo, se establece la colaboración público-privada como la figura contractual a través de la cual se articulará

la construcción de las infraestructuras a las que nos hemos referido. Cabe señalar en este punto que se está elaborando el Anteproyecto de Ley de Contratos del Sector Público, que si se llegara a aprobar, eliminaría la colaboración entre el sector público y privado como contrato tipo.

Se regula asimismo un procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura, que consiste en la asignación, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, de franjas horarias a los candidatos con el fin de que un vehículo ferroviario pueda circular entre dos puntos durante un período determinado.

Instalaciones de servicio

En relación con las instalaciones de servicio (entre otras, estaciones de transporte de viajeros, instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, vías de apartado, instalaciones de mantenimiento de vehículos ferroviarios, instalaciones de lavada y limpieza, instalaciones de aprovisionamiento de combustible, cambiadores de ancho y de ejes, instalaciones portuarias vinculadas) el aspecto más destacable es la ampliación tanto de las instalaciones reguladas como de los servicios que se van a prestar en ellas.

Transporte ferroviario

Las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros o mercancías (o aquellas que solo presten la tracción) deberán obtener una **licencia de empresa ferroviaria**. Para obtener dicha licencia es necesario:

- Formular la declaración de actividad, que habrá de comprender los tipos de servicios que pretenda prestar
- Revestir la forma de sociedad anónima con acciones de carácter nominativo
- contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones
- garantizar la competencia profesional de su personal directivo
- tener cubiertas las responsabilidades civiles

A pesar de conceptuarse el transporte ferroviario como un servicio de interés general prestado en régimen de libre competencia se prevé que los servicios de competencia estatal cuya oferta sea insuficiente o no cumpla unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio, queden sujetos al **cumplimiento de obligaciones del servicio público**. Lo anterior supone que la empresa prestadora de servicios quedará obligada a asegurar la continuidad del servicio, y que la compensación económica de tales obligaciones se realizará mediante la explotación de los servicios en régimen de exclusividad o mediante una subvención.

Para dar cumplimiento al Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, se adapta la regulación en materia de derechos de los usuarios.

Además, se impone a los operadores ferroviarios la obligación de suministrar información a las autoridades responsables del transporte ferroviario como modo de garantizar la transparencia del mercado liberalizado y se habilita al Ministerio de Fomento para que establezca las **condiciones generales o contratos tipo** que fijarán los estándares mínimos de calidad que cada servicio habrá de cumplir.

Asimismo se obliga a las empresas ferroviarias a **publicar por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances** relativos a los servicios de transporte de mercancías por una parte, y, por otra, a los servicios de transporte de pasajeros.

Seguridad ferroviaria

En materia de seguridad ferroviaria, las principales novedades se concretan en la exigencia de un certificado de seguridad previo a la prestación de servicios de transporte de cualquier tramo o línea de la Red Ferroviaria de Interés General y, en la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras ferroviarias de disponer de una autorización de seguridad para ejercer funciones de administración de la Red.

Régimen económico y tributario del sector ferroviario

Respecto de la regulación del régimen económico, se establece una nueva estructura de los cánones ferroviarios:

- se elimina el canon de acceso
- se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas en el canon por utilización de las líneas ferroviarias, con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado haciendo especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar
- se modifica el canon por utilización de las instalaciones de servicio
- se crea una tasa por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria

Régimen sancionador

En lo referente al régimen sancionador y de inspección, se tipifican de forma más precisa y sistemática las infracciones y se elabora una graduación más pormenorizada de las sanciones que llevan aparejadas. En función del tipo de infracción, la potestad sancionadora corresponderá a un organismo distinto del Estado dependiendo de los hechos sancionables (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Ministerio de Fomento y CNMC).

Apertura progresiva del mercado interior de transporte de viajeros

Por último, en la disposición transitoria primera se establece un sistema provisional de apertura progresiva del mercado interior de transporte ferroviario de viajeros, que se articulará a través de un procedimiento de licitación pública cuyo fin es la obtención de títulos habilitantes para cada línea o grupo de líneas.

En este sentido, a través de la Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, se regula el otorgamiento de un título habilitante para la prestación de servicios ferroviarios de transporte de viajeros, en concreto para el corredor de Levante (Madrid-Cuenca-Albacete hacia Valencia, Alicante, Castellón y Murcia), tras haber sido previsto dicho otorgamiento en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014.

Conforme a la Disposición Transitoria Primera, Renfe Viajeros dispondrá de un título habilitante para operar en el Corredor de Levante. En este sentido, el informe emitido en diciembre de 2014 la CNMC ya propuso la necesidad de que Renfe Viajeros informe, antes de la entrada de un rival privado en el corredor a Levante, de los descuentos y tarifas que aplicará en la línea. Además la CNMC argumentaba que la política actual de cánones incluida en la Ley del Sector Ferroviario penalizaba al nuevo competidor.

Asimismo la CNMC había advertido sobre la mayor flexibilidad que se concede a Renfe Viajeros en la prestación del servicio, ya que no se le aplican los límites de servicios que sí se aplican a la empresa adjudicataria.

Entrada en vigor

La entrada en vigor de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se producirá un día después de su publicación en el BOE, esto es, el 1 de octubre de 2015.

Si está interesado en obtener información adicional sobre el contenido de esta Alerta puede ponerse en contacto con Jaime Almenar o María Guinot en el número de teléfono (34) 91 451 93 00 o bien mediante email:

jaime.almenar@cms-asl.com - maria.guinot@cms-asl.com

Si usted tiene alguna idea o sugerencia, por favor póngase en **contacto** con nosotros.

Los comentarios expuestos contienen información de carácter general sin que constituya opinión profesional o asesoramiento jurídico.

CMS Albiñana & Suárez de Lezo, Lezo, Paseo de Recoletos, 7-9, 28004 - Madrid, España
T +34 91 451 93 00 www.cms-asl.com