

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

- 1365** *Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es despleguen principis bàsics d'aplicació d'incentius en el sistema dels cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries, que estableix l'article 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.*

En compliment de la Sentència de la Sala Primera del Tribunal de Justícia de la Unió Europea de 28 de febrer de 2013, que condemna el Regne d'Espanya per incompliment de la Directiva 2001/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànon per la seva utilització i certificació de la seguretat, es va fer necessari modificar determinats articles de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, en relació amb l'establiment dels cànon ferroviaris i el sistema d'incentius aplicables per reduir les pertorbacions i millorar el funcionament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, que, de conformitat amb la Sentència esmentada, en la redacció original no complien el que regula la referida normativa comunitària.

Així mateix, la Directiva 2012/34/UE del Parlament i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic, fa referència al sistema d'incentius; per aquesta raó, mitjançant la present Ordre s'incorpora parcialment aquesta Directiva al dret intern.

La Llei 1/2014, de 28 de febrer, per a la protecció dels treballadors a temps parcial i altres mesures urgents en l'ordre econòmic i social, modifica els apartats 5 i 6 de l'article 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, i assenyala, entre altres aspectes, que el sistema de cànon ha d'incentivar les empreses ferroviàries i el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries a reduir al mínim les pertorbacions i a millorar el funcionament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Els principis bàsics d'aquest sistema d'incentius s'han d'aplicar a tota la Xarxa. Aquest sistema pot incloure la imposició de penalitzacions per accions que pertorbin el funcionament de la Xarxa, la concessió d'indemnitzacions a les empreses que les pateixin i la concessió de primes als resultats millors del que s'hagi previst.

Així mateix, assenyala que mitjançant una ordre del Ministeri de Foment s'han de desenvolupar i actualitzar els principis bàsics d'aplicació dels sistemes de bonificacions i incentius en matèria de cànon, i estableix l'àmbit de l'ordre esmentada pel que fa en particular al sistema d'incentius a les empreses ferroviàries i a l'administrador d'infraestructures ferroviàries corresponent, per reduir les pertorbacions en l'explotació ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i millorar-ne el funcionament.

En la tramitació de l'Ordre s'han consultat les entitats relacionades amb el sector ferroviari i ha rebut l'informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència. La Comissió Delegada del Govern per a Afers Econòmics va informar sobre el projecte, en la reunió del dia 5 de febrer de 2015, d'acord amb el que disposa l'article 73.6 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

En virtut d'això, a proposta del director general de Ferrocarrils, amb la conformitat del secretari general d'Infraestructures i del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat, dispo:

Article 1. *Objecte.*

Aquesta Ordre té per objecte el desenvolupament, dins del marc general dels cànon que estableix l'article 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, dels principis bàsics d'aplicació del sistema d'incentius perquè les empreses ferroviàries, i els

altres candidats, així com els administradors d'infraestructures ferroviàries, redueixin al mínim possible les pertorbacions i optimitzin la utilització de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Tot això sense detriment d'altres compensacions o reclamacions que els candidats o els administradors d'infraestructura puguin efectuar entre si, en el marc de les relacions contractuals corresponents, com a conseqüència d'afeccions o possibles incompliments de les contraprestacions acordades, així com qualssevol altres reclamacions de caràcter extracontractual.

Article 2. *Principis bàsics.*

1. El sistema d'incentius inclou la imposició de penalitzacions («malus») per accions que pertorbin el funcionament de la Xarxa, la concessió de compensacions («bonus») a les entitats que les pateixin i la concessió de primes a les que obtinguin resultats millors del que s'hagi previst.

2. A fi d'aconseguir un nivell convingut de resultats i de no posar en perill la viabilitat econòmica del sistema ferroviari, els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'acordar prèviament, de manera transparent i no discriminatòria, amb les empreses ferroviàries i els altres candidats, els paràmetres principals del sistema d'incentius (en particular el valor dels retards i els llindars de puntualitat per determinar els pagaments deguts segons el sistema d'incentius, i el retard computable quan se suprimeixi un servei), relatiu tant a les circulacions de determinats trens, com a totes les circulacions de trens d'una empresa ferroviària durant un període donat. A aquests efectes, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de sotmetre la proposta a les empreses ferroviàries i els altres candidats i han d'establir els cursos de comunicació necessaris amb aquests.

3. En els supòsits en què, transcorreguts dos mesos des de l'inici del procediment que preveu l'apartat anterior, no sigui possible arribar a un acord sobre els paràmetres principals del sistema d'incentius entre l'administrador i els candidats, és la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència l'organisme encarregat de resoldre sobre els paràmetres esmentats, d'acord amb el procediment que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

4. Els paràmetres resultants dels tràmits que descriuen els apartats segon o tercer (si s'escau) d'aquest article s'han de publicar en la declaració sobre la xarxa de l'administrador.

5. Per a l'aplicació del sistema d'incentius, s'han de fer repercutir les compensacions o penalitzacions que correspongui al candidat que hagi sol·licitat la capacitat, per qualsevol de les modalitats existents de solcs programats, tant si es tracta d'una empresa ferroviària com d'un candidat habilitat. A aquests efectes, s'entén per solcs programats aquells la reserva de capacitat dels quals s'hagi fet dins del termini establert i en la forma adequada per part del candidat, d'acord amb l'article 7 de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i el procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Article 3. *Horaris de referència i procediments de còmput d'horaris efectuats.*

1. Els administradors d'infraestructures han de disposar d'un sistema de seguiment i registre dels horaris fets per les circulacions que recorren per la seva xarxa, i han de computar les desviacions respecte a l'horari de referència de la capacitat adjudicada, calculat de conformitat amb els criteris i els procediments publicats en la declaració sobre la xarxa, tal com estableix l'article 4.2.4.d) de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril.

2. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de comunicar als candidats l'horari de la capacitat adjudicada, que serveix de referència per al càlcul dels retards, almenys cinc dies abans de la circulació del tren.

No obstant això, els administradors d'infraestructures ferroviàries, en cas de força major o de solcs ocasionals, i modificacions tardanes de l'horari de servei a sol·licitud dels candidats, poden aplicar un termini de preavis més curt que el que s'ha expressat anteriorment.

Article 4. *L·lindars de puntualitat.*

1. De conformitat amb el que assenyalava l'article 2.4 de la present Ordre, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de publicar anualment en la seva declaració sobre la xarxa els l·lindars aplicables als diferents tipus de serveis, per sota dels quals els retards no s'han de computar en el sistema d'incentius.

2. Els marges esmentats s'han d'actualitzar anualment en funció de la mitjana de puntualitat de cada tipus de servei durant un període significatiu dels últims anys, tenint en compte l'objectiu de millora contínua del sistema.

3. Els l·lindars poden incloure, motivadament, valors particulars per a determinades línies en les quals, en funció del seu volum de trànsit, del grau de congestió o del nivell de servei, puguin ser convenients marges més amplis.

4. Sobre els l·lindars de puntualitat establerts s'ha d'aplicar una bonificació del 30% als nous candidats durant el primer any d'activitat, del 20% durant el segon any i del 10% durant el tercer any.

Article 5. *Classificació de les causes dels retards i de les perturbacions.*

Els administradors d'infraestructura han d'atribuir inicialment tots els retards computables a les classes i subclasses de retard següents:

a) Causes relacionades amb la gestió de l'explotació/planificació atribuïble a l'administrador d'infraestructures.

- a.1) Compilació d'horaris.
- a.2) Formació d'un tren (en casos directament imputables a la infraestructura).
- a.3) Errors en el procediment de les operacions.
- a.4) Aplicació errònia de les regles de prioritat.
- a.5) Personal.
- a.6) Altres causes.

b) Causes degudes a instal·lacions d'infraestructura atribuïbles a l'administrador d'infraestructures.

- b.1) Instal·lacions de senyalització.
- b.2) Instal·lacions de senyalització en passos a nivell.
- b.3) Instal·lacions de telecomunicacions.
- b.4) Equip de subministrament de corrent.
- b.5) Via.
- b.6) Estructures.
- b.7) Personal.
- b.8) Altres causes.

c) Causes relacionades amb problemes d'enginyeria civil atribuïbles a l'administrador d'infraestructures.

- c.1) Treballs de construcció planificats.
- c.2) Irregularitats en l'execució dels treballs de construcció.
- c.3) Restriccions de la velocitat a causa de vies defectuoses.
- c.4) Altres causes.

- d) Causes atribuïbles a altres administradors d'infraestructures.
 - d.1) Provocades per l'administrador d'infraestructures anterior.
 - d.2) Provocades per l'administrador d'infraestructures següent.
- e) Causes comercials atribuïbles a l'empresa ferroviària.
 - e.1) Superació del temps de parada.
 - e.2) Sol·licitud de l'empresa ferroviària.
 - e.3) Operacions de càrrega.
 - e.4) Irregularitats en la càrrega.
 - e.5) Preparació comercial del tren.
 - e.6) Personal.
 - e.7) Altres causes.
- f) Causes relacionades amb el material rodant atribuïble a l'empresa ferroviària.
 - f.1) Planificació/replanificació del registre.
 - f.2) Formació del tren per l'empresa ferroviària.
 - f.3) Problemes que afectin els cotxes (transport de viatgers).
 - f.4) Problemes que afectin els vagons (transport de mercaderies).
 - f.5) Problemes que afectin els cotxes, les locomotores i els automotors.
 - f.6) Personal.
 - f.7) Altres causes.
- g) Causes atribuïbles a altres empreses ferroviàries.
 - g.1) Degudes a l'empresa ferroviària següent.
 - g.2) Degudes a l'empresa ferroviària anterior.
- h) Causes externes no atribuïbles ni a l'administrador d'infraestructures ni a l'empresa ferroviària.
 - h.1) Vagues.
 - h.2) Formalitats administratives.
 - h.3) Influències externes.
 - h.4) Efectes del temps i causes naturals.
 - h.5) Retards deguts a motius externs en la xarxa següent.
 - h.6) Altres causes.
- i) Causes secundàries no atribuïbles ni a l'administrador d'infraestructures ni a l'empresa ferroviària.
 - i.1) Incidents perillosos, accidents i perills.
 - i.2) Ocupació de la via causada pel retard del mateix tren.
 - i.3) Ocupació de la via causada pel retard d'un altre tren.
 - i.4) Rotació.
 - i.5) Enllaç.
 - i.6) Necessitat d'investigació ulterior.

Article 6. *Còmput de retards.*

1. Per a cada circulació, els administradors d'infraestructura ferroviària han de determinar el retard d'arribada a destinació, de conformitat amb el sistema que estableix l'article 3.1 d'aquesta Ordre. Si és superior al llindar de puntualitat, es considera tren impuntual. Per a cada tren impuntual, s'ha de calcular el retard computable en el sistema d'incentius com la diferència entre el temps real i el previst a l'horari de referència, restant els retards motivats per causes externes al sistema ferroviari i les degudes a altres administradors d'infraestructures ferroviàries, segons l'article 5.h) i d), i el llindar de

puntualitat, entre els que defineix l'article 4, corresponent a aquest tipus de servei. Si el retard resultant és zero o inferior a zero, no seria computable en el sistema d'incentius.

2. De conformitat amb el que assenyala l'article 2.4 d'aquesta Ordre, els administradors d'infraestructures han de publicar anualment en la seva declaració sobre la xarxa el retard computable en el sistema d'incentius, quan se suprimeixi un servei.

Article 7. *Assignació de responsabilitats dels retards.*

1. Sempre que sigui possible, els administradors d'infraestructura han d'atribuir inicialment cada retard a una única organització en funció de les classes i subclasses de l'article 5 d'aquesta Ordre. Per a això, han de tenir en compte tant la responsabilitat de l'esmentada organització que ha provocat la pertorbació com la capacitat de restablir les condicions de trànsit normals.

2. En cas que la responsabilitat sigui compartida entre diversos actors, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'assignar un percentatge (factor d'imputació) a cadascun d'aquests. El valor del retard atribuïble a cada un s'obté en multiplicar el factor d'imputació assignat pel valor del retard computable.

3. En els retards classificats a l'article 5.i) s'ha de tenir en compte el següent:

a) Els inclosos inicialment en les subcategories 1 a 5 (en la llista de retards definida a l'article 8.2) s'han d'assignar als administradors d'infraestructura ferroviària.

b) Els pertanyents a la subcategoria 6 no s'han d'imputar inicialment a cap entitat. Tanmateix, una vegada finalitzats els processos d'investigació corresponents, s'ha de fer l'assignació de responsabilitats amb els efectes que preveu aquesta Ordre a partir d'aquell moment. No obstant això, si han transcorregut dos mesos des de la circulació sense que s'hagin obert els procediments esmentats, s'han d'assignar als administradors d'infraestructura ferroviària.

4. En el supòsit que en l'assignació dels retards puguin resultar amb responsabilitat última, total o parcial, els prestadors de servei de les instal·lacions que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, i aquests siguin administradors d'infraestructura o candidats dels implicats pel sistema d'incentius, se'ls ha d'assignar el factor d'imputació corresponent. Quan els prestadors de serveis siguin tercers aliens al sistema que regula aquesta Ordre, la responsabilitat s'ha d'atribuir a l'entitat que sigui client d'aquests, sense perjudici del que indica l'article 1.

Article 8. *Procediments d'assignació de retards i de resolució de conflictes en la imputació de responsabilitats.*

1. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de comunicar als candidats, el següent dia hàbil després de la circulació del tren, la llista diària provisional de retards computables i responsabilitats, per a la qual cosa han d'establir els cursos necessaris per tal que aquesta comunicació es porti a terme d'una manera àgil i eficaç. En cas de disconformitat, en el termini màxim de dos dies hàbils els candidats poden sol·licitar a l'administrador la documentació justificativa de l'assignació de retards i responsabilitats, especialment la informació inclosa en els sistemes de gestió d'incidències, i l'administrador disposa de dos dies hàbils més per remetre la documentació esmentada. A continuació, els candidats disposen de dos dies hàbils per fer les seves observacions a aquesta informació, des de la seva recepció. Així mateix, els administradors d'infraestructura ferroviària poden requerir del candidat els aclariments o la justificació documental que siguin rellevants en aquests casos.

2. Una vegada analitzades les observacions esmentades, els administradors d'infraestructura ferroviària han de publicar la llista definitiva de retards computables i l'assignació de responsabilitats en el termini de nou dies hàbils des de la circulació.

3. En el supòsit de disconformitat, els candidats poden reclamar davant el Comitè de seguiment del sistema d'incentius que defineix l'article 9 fins al catorzè dia hàbil des de la

circulació. En aquest cas, el Comitè esmentat disposa d'un termini de deu dies hàbils per comunicar el resultat definitiu de l'assignació de retards.

4. En cas de discrepància amb la resolució adoptada pel Comitè, s'ha d'aplicar el procediment que estableix l'article 2.3 d'aquesta Ordre.

Article 9. *Comitè de seguiment del sistema d'incentius.*

1. Per dirimir les situacions de discrepància entre administradors i candidats, i sense perjudici d'altres procediments de recurs establerts en la normativa general o ferroviària, cada administrador d'infraestructures ha de constituir un Comitè de seguiment format per:

- Un representant de cada empresa ferroviària o altres candidats amb assignació de solcs.
- Representants de les diferents unitats de l'administrador d'infraestructura amb competències en la gestió del trànsit. El nombre de representants de l'administrador d'infraestructures ha de ser paritari amb el de representants de les empreses ferroviàries i els altres candidats.
- Un representant de la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència, amb veu però sense vot.

2. El Comitè ha d'adoptar un procediment de funcionament que permeti la resolució de les discrepàncies en la imputació de les responsabilitats dels retards d'una manera àgil i amb imparcialitat, atenent el compliment dels terminis que estipula aquesta Ordre ministerial.

En tot cas, s'ha de disposar un procediment que asseguri la representació adequada de totes les parts implicades.

3. Independentment del que estableix l'apartat anterior, el Comitè s'ha de reunir almenys un cop l'any per fer el seguiment de l'aplicació del sistema d'incentius.

Article 10. *Valor assignat als retards.*

1. De conformitat amb el que assenyala l'article 2.4 d'aquesta Ordre, els administradors d'infraestructures han de publicar anualment en la seva declaració sobre la xarxa un valor unitari per cada minut de retard. Aquest valor pot ser diferent per a cadascun dels tipus de servei o tipus de línia, així com variable en funció de la magnitud del retard, sempre que estigui degudament justificat des del punt de vista de l'eficiència del sistema d'incentius i es garanteixi que no hi ha discriminació entre candidats que facin el mateix tipus de servei.

2. Per al càlcul d'aquest valor unitari s'ha de tenir en compte l'evolució en els últims anys de la suma de minuts de retards computables i que el valor màxim anual de totes les penalitzacions no ha de superar l'1,5% de la quantitat recaptada en concepte de cànons per utilització de la infraestructura, dels que estableix l'article 74 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, durant l'any anterior a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Article 11. *Procediment de valoració dels retards i de liquidació.*

1. El valor de la penalització o compensació per a cada tren s'ha de calcular multiplicant el retard computable en minuts pel valor unitari establert segons l'article 10.

2. Mensualment, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de calcular les penalitzacions per retards i comunicar als candidats una estimació dels pagaments deguts d'acord amb el sistema d'incentius. Aquest càlcul ha de comprendre totes les circulacions de trens endarrerides el mes anterior i s'ha d'efectuar aplicant els criteris següents als diferents supòsits:

a) Retard causat per un administrador d'infraestructura: penalitza l'administrador amb la suma total de minuts de tots els trens endarrerits i compensa els candidats afectats amb els minuts de retard dels seus trens.

b) Retard causat per un candidat, sense afecció a altres candidats: penalitza l'afectat amb els minuts de retard dels seus propis trens i compensa l'administrador d'infraestructura ferroviària en aquesta mateixa quantitat.

c) Retard causat per un candidat a altres candidats: penalitza el causant davant de l'administrador per la suma total de minuts de tots els trens endarrerits, inclosos tant els propis com els d'altres candidats. Al seu torn, l'administrador ha de compensar cadascun dels candidats afectats restants amb els minuts de retard dels trens de cadascun d'aquests.

3. Al final de cada any, a partir dels balanços mensuals, els administradors d'infraestructura ferroviària han de fer la liquidació, positiva o negativa, de les penalitzacions i compensacions corresponents a cada candidat i als mateixos administradors.

En el càlcul final d'aquesta liquidació s'han de tenir en compte:

a) Un candidat no pot abonar una quantitat neta de penalització en el sistema d'incentius (calculada com la diferència entre els seus valors totals de «malus» i «bonus») superior al 10% del que s'hagi abonat en matèria de cànon per utilització de la infraestructura aquell mateix any. Quan aquesta quantitat sigui més gran, s'han de reduir en el mateix percentatge que sigui necessari el «malus» del candidat esmentat, i els «bonus» que la resta d'entitats reben d'aquest.

b) Igualment, un administrador d'infraestructura no pot abonar una quantitat neta de penalització a un determinat candidat (calculada com la diferència entre el «malus» i el «bonus» de l'administrador amb aquest candidat) que sigui superior al 10% dels cànon per utilització de la infraestructura percebuts del candidat aquell mateix any. Quan sigui més gran, s'han de reduir en la mateixa quantitat que sigui necessària el «malus» de l'administrador i el «bonus» que el candidat rep d'aquest.

c) No obstant això, quan en la liquidació d'un exercici, una entitat hagi de rebre una quantitat neta de compensació (calculada com la diferència entre el «bonus» i el «malus» entre les dues) d'una altra, a la qual durant algun dels quatre anys anteriors no hagi abonat en la seva totalitat el «bonus» corresponent, pel fet d'haver estat aplicables els articles 11.3.a) o 11.3.b), les quantitats esmentades s'han de compensar, de manera que el saldo favorable de l'exercici actual s'ha de veure minorat, fins a anul·lar-se com a màxim, en els imports no abonats els anys anteriors.

4. El resultat de la liquidació anual (positiva o negativa) s'ha de notificar als candidats dins del primer mes de l'any següent, i el seu pagament s'ha d'efectuar d'una sola vegada, en el termini de vint dies hàbils a comptar de la data de la notificació.

Article 12. *Premis de rendiment.*

1. Anualment, i sempre que el balanç obtingut pels administradors d'infraestructura en el sistema d'incentius sigui positiu, aquests han d'establir una bonificació addicional en concepte de premi de rendiment als candidats que presentin els millors resultats en els seus nivells de puntualitat o que hi tinguin una evolució favorable en els últims exercicis. Aquestes bonificacions addicionals s'han de ponderar en funció del volum de trànsit d'aquests candidats i dels progressos assolits per aquests.

2. En aquests casos, l'import dels premis esmentats s'ha de finançar amb un percentatge del 30% del balanç positiu dels administradors d'infraestructura ferroviària.

Article 13. *Balanç dels administradors d'infraestructures ferroviàries dins del sistema d'incentius.*

Quan el balanç anual dels administradors d'infraestructura sigui negatiu, aquests han d'adoptar, si s'escau, les mesures de reducció equivalent de despesa necessàries per garantir el compliment dels objectius financers fonamentals que els afectin.

Article 14. *Obligacions d'informació periòdica del sistema.*

Un cop l'any els administradors d'infraestructures han de publicar, en la declaració sobre la xarxa, els resultats assolits pels candidats i pel mateix administrador d'infraestructures sobre la base dels paràmetres principals convinguts en el sistema d'incentius. S'ha d'incloure una desagregació per tipologies de retards i informació sobre l'evolució en els últims anys.

Disposició final primera. *Modificació de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.*

S'afegeix una nova disposició addicional única, amb la redacció següent:

«Disposició addicional única. *Verificació d'horaris.*

Anualment, un verificador extern ha d'analitzar els horaris fixats com a referència pels administradors d'infraestructura per a la capacitat adjudicada i n'ha de verificar l'evolució en el temps així com la seva adequació a les prestacions per a les quals va ser dissenyada i construïda la infraestructura ferroviària.

Si de l'anàlisi esmentada s'infereixen increments progressius dels horaris de referència, el Ministeri de Foment ha de sol·licitar als administradors d'infraestructures la correcció de les causes que els provoquen en el termini més curt possible i ha de proposar la compensació econòmica a abonar als diferents operadors afectats mentre no es produeixi aquesta correcció.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquesta Ordre es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquesta Ordre s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2001/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de la seguretat. Així mateix s'incorpora parcialment la Directiva 2012/34/UE del Parlament i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 11 de febrer de 2015.–La ministra de Foment, Ana María Pastor Julián.