

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

- 8016** *Ordre FOM/642/2018, de 13 de juny, per la qual es modifiquen 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, i l'Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es despleguen principis bàsics d'aplicació d'incentius en el sistema dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, que estableix l'article 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.*

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, ha incorporat al nostre ordenament jurídic les normes de la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic, i que constitueixen una reordenació efectiva de la legislació ferroviària europea.

És necessari, ara, completar la transposició de la Directiva esmentada i en conseqüència es modifiquen 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, i l'Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es despleguen principis bàsics d'aplicació d'incentius en el sistema dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, que estableix l'article 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

La norma s'adequa als principis de bona regulació de conformitat amb l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Assegura el compliment de l'obligació de transposició de normativa comunitària i proporciona coherència al nostre ordenament jurídic en relació amb el de la Unió Europea.

La norma no preveu càrregues administratives addicionals, i es limita a concretar l'aplicació de les que preveu la mateixa Directiva que és objecte de transposició, de manera que es garanteix el principi d'eficiència.

En aplicació del principi de transparència, s'ha seguit durant la tramitació d'aquesta norma el que disposa la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, a més de possibilitar la participació activa dels destinataris mitjançant el procés de consultes a què s'ha sotmès la iniciativa.

En compliment del que preveu la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, aquesta Ordre s'ha sotmès al preceptiu tràmit de consulta i audiència mitjançant la seva posada a disposició dels sectors afectats en la seu electrònica del Ministeri de Foment. El text s'ha enviat, entre d'altres, al Consell Nacional de Transports Terrestres, les entitats representatives del sector ferroviari i els òrgans competents de les comunitats autònomes.

Aquesta Ordre es dicta en virtut de l'habilitació per al desplegament normatiu que estableix la disposició final tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

En virtut d'això, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, dispo:

Article primer. *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.*

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, queda modificada en els termes següents:

U. S'afegeix un nou apartat 3 a l'article 2 amb la redacció següent:

«3. La declaració sobre la xarxa s'ha d'actualitzar i s'ha de modificar segons el que sigui procedent. En tot cas, s'ha d'actualitzar quan canviïn les condicions d'accés a la infraestructura ferroviària, a les instal·lacions de servei i a la prestació de serveis en les instal·lacions esmentades.»

Dos. L'apartat 1 de l'article 3 queda redactat en els termes següents:

«1. En cas que hi hagi línies alternatives adequades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, després de consultar amb les parts interessades, pot declarar especialitzada per a la prestació d'un determinat tipus de serveis una infraestructura ferroviària concreta.»

Tres. S'afegeix un nou paràgraf segon a l'article 4.2.4).f) amb la redacció següent:

«En particular els criteris esmentats han de recollir la dificultat de fixar solcs ferroviaris internacionals i els efectes de qualsevol modificació per als altres administradors d'infraestructures.»

Quatre. S'afegeix un nou apartat 5 a l'article 4 amb la redacció següent:

«Mitjançant aquesta declaració de xarxa s'ha de donar publicitat a les condicions d'accés a les instal·lacions de servei relacionades amb la xarxa de l'administrador d'infraestructures i als serveis que es prestin en aquestes instal·lacions, o s'ha d'indicar un lloc web en què aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.»

Cinc. L'apartat 1 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«1. Un cop aprovada la declaració sobre la xarxa, els administradors d'infraestructures ferroviàries l'han de publicar en el seu portal web en idioma castellà i, almenys, en una altra llengua oficial de la Unió Europea, amb una antelació, com a mínim, de dotze mesos respecte de la data d'entrada en vigor de l'horari de servei.»

Sis. Se suprimeix l'apartat 3 de l'article 5, que queda sense contingut.

Set. S'afegeix un nou article 5 bis amb el contingut següent:

«Article 5 bis. *Accés al contingut de la declaració sobre la xarxa.*

El contingut de la declaració sobre la xarxa es pot obtenir gratuïtament en format electrònic en el portal web de l'administrador d'infraestructures ferroviàries respectiu i s'hi ha de tenir accés, si s'escau, a través d'un portal web comú dels diferents administradors.

En tot cas, qualsevol interessat pot adquirir de l'administrador d'infraestructures ferroviàries una còpia de la declaració sobre la xarxa actualitzada a un preu que no excedeixi el cost de la seva publicació.»

Vuit. L'apartat 6 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«6. S'entén per reserva de capacitat aquella que, amb l'avaluació prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, no s'ha posat a disposició dels candidats autoritzats en el procés d'adjudicació anterior a la formulació de l'horari de servei definitiu, a fi de poder respondre amb rapidesa les sol·licituds específiques de capacitat. Això és aplicable també en els casos d'una infraestructura congestionada.»

Nou. S'afegeix un apartat 7 a l'article 6 amb la redacció següent:

«7. Qualsevol empresa ferroviària que exploti serveis de transport ferroviari ha de subscriure els acords necessaris, de conformitat amb l'ordenament jurídic, amb els administradors de les infraestructures ferroviàries que utilitzi.

Les condicions per les quals es regeixin aquests acords han de ser transparents i no discriminatòries i han de recollir el contingut del que disposen els articles 14, 15 i 16 d'aquesta Ordre.»

Deu. L'apartat 1 de l'article 7 queda redactat en els termes següents:

«1. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'atendre, en la mesura del possible, totes les sol·licituds de capacitat d'infraestructura que rebí. Si això no és possible ha d'aplicar els criteris d'adjudicació que conté aquesta Ordre i ha de tenir en compte tant com sigui possible totes les limitacions que afectin els candidats, com ara els efectes econòmics sobre la seva activitat empresarial.»

Onze. L'article 7.2.a) queda redactat en els termes següents:

«a) L'horari de servei es fixa un cop l'any i entra en vigor a les dotze de la nit del segon dissabte de desembre. Quan es dugui a terme un canvi o un ajust després de l'hivern, en particular per tenir en compte, si s'escau, els canvis d'horari del trànsit regional de passatgers, aquest s'ha de fer a mitjanit del segon dissabte de juny i a tants altres intervals, entre aquestes dates, com siguin necessaris.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot decidir altres dates d'entrada en vigor i de vigència per al nou horari de servei sempre que ho comuniqui, prèviament i amb l'antelació necessària, al Ministeri de Foment i, en cas que aquell afecti trànsits internacionals, a la Comissió Europea.

L'horari de servei recull el conjunt de totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que es produeixen sobre una infraestructura determinada, en el període a què aquest horari de servei es refereix.»

Dotze. S'afegeix un segon paràgraf a l'article 7.2.b) amb la redacció següent:

«Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de vetllar perquè en la mesura del possible es respectin aquestes franges horàries en els procediments posteriors.»

Tretze. S'afegeix un tercer paràgraf a l'article 7.2.b) amb la redacció següent:

«Només s'han de fer ajustos en cas que siguin absolutament necessaris.»

Catorze. La lletra d) de l'article 7.2 queda redactada en els termes següents:

«d) Un cop complerts els terminis esmentats en l'apartat anterior, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'elaborar el projecte d'horari de servei i l'ha de comunicar als sol·licitants, com a mínim, quatre mesos abans de l'entrada en vigor d'aquest horari. Durant aquest període, s'ha d'intentar la coordinació de les sol·licituds presentades, d'acord amb el que estableix l'article següent.»

Quinze. La lletra e) de l'article 7.2 queda redactada en els termes següents:

«e) Els sol·licitants de capacitat disposen d'un termini mínim d'un mes, a comptar de la comunicació del projecte d'horari de servei, per presentar les al·legacions que considerin oportunes. A més, hi poden fer observacions tots els qui considerin que l'horari esmentat, durant el seu període de vigència, pot afectar la seva capacitat de subministrament de serveis ferroviaris, així com altres administradors d'infraestructura que es puguin veure afectats per aquell.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de prendre les mesures oportunes per tenir en compte les preocupacions que s'hagin manifestat.»

Setze. S'afegeix un segon paràgraf a l'article 7.5 amb la redacció següent:

«En particular, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de respectar la confidencialitat de la informació comercial que li facilitin els candidats, als efectes de la fixació, l'aplicació i el cobrament de cànon, taxes, tarifes i preus.»

Disset. L'article 8 queda redactat en els termes següents:

«Article 8. *Coordinació de sol·licituds.*

1. Si durant el període previst per a l'elaboració del projecte d'horari de servei l'administrador d'infraestructures ferroviàries comprova que hi ha sol·licituds incompatibles entre si, ha de procurar aconseguir, mitjançant la seva coordinació, la millor adequació possible entre aquestes.

2. En la coordinació de sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot proposar als candidats, dins de límits raonables, adjudicacions de capacitat d'infraestructures que difereixin del que s'ha sol·licitat. Els candidats poden acceptar o rebutjar la proposta en el termini màxim de deu dies hàbils des que se'ls notifiqui.

3. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de procurar resoldre els conflictes que sorgeixin consultant els candidats interessats. Per dur a terme aquesta consulta s'ha de facilitar la informació següent, de manera gratuïta i per escrit o per via electrònica:

a) L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.

b) L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes.

c) L'adjudicació de capacitat alternativa proposada en els trajectes de què es tracti de conformitat amb l'apartat 2.

d) La informació detallada sobre els criteris aplicats en el procediment d'adjudicació de capacitat.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests candidats estiguin d'acord que es divulgui.»

Divuit. S'afegeix un apartat 5 a l'article 10 amb la redacció següent:

«5. Les sol·licituds d'adjudicació de capacitat per dur a terme treballs de manteniment s'han de presentar durant el procediment d'adjudicació. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de prendre degudament en consideració la repercussió de la reserva de capacitat d'infraestructura amb fins de treballs de manteniment sobre l'activitat dels candidats i ha d'informar tan aviat com sigui possible les parts interessades de la falta de disponibilitat de la capacitat d'infraestructura a causa de treballs de manteniment no programats.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència pot exigir a l'administrador d'infraestructures ferroviàries que posi a la seva disposició aquesta informació si ho considera necessari.»

Dinou. L'article 11 queda redactat en els termes següents:

«Article 11. *Criteris d'adjudicació.*

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adjudicar la capacitat d'infraestructures sol·licitada de la manera següent:

a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats se'ls ha d'adjudicar.

b) Si hi ha coincidència de sol·licituds per a una mateixa franja horària s'ha d'adjudicar la capacitat mitjançant el procediment de coordinació que preveu l'article 8 d'aquesta Ordre.

c) Si la xarxa s'ha declarat com a congestionada, s'han de tenir en compte per a la seva assignació, per ordre descendent, les prioritats d'adjudicació següents:

1. L'existència d'infraestructures especialitzades i la possibilitat d'atendre aquestes sol·licituds en les infraestructures esmentades.
2. Els serveis declarats d'interès públic.
3. Els serveis internacionals.
4. L'existència eventual d'acords marc que prevegin l'adjudicació d'aquesta sol·licitud de capacitat.
5. La sol·licitud, per un candidat, d'una mateixa franja horària durant diversos dies de la setmana o en successives setmanes del període horari.
6. L'eficiència del sistema.

En l'aplicació dels criteris de prioritat, han de rebre la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.»

Vint. El segon paràgraf de l'apartat 3 de l'article 12 queda redactat en els termes següents:

«Els administradors d'infraestructures ferroviàries les decisions sobre l'adjudicació de capacitat dels quals afectin altres administradors d'infraestructures s'han d'associar per gestionar la capacitat de les franges internacionals a fi d'adjudicar capacitat o coordinar l'adjudicació de tota la capacitat d'infraestructura internacional pertinent.

Només els administradors d'infraestructures ferroviàries poden prendre decisions en les reunions o altres activitats relatives a l'adjudicació de capacitat d'infraestructura a serveis ferroviaris que utilitzin més d'una xarxa.»

Vint-i-u. S'afegeix un apartat 4 a l'article 12 amb la redacció següent:

«4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries, als efectes de la cooperació que preveu aquest article, han de publicar en les seves declaracions de xarxa, de conformitat amb el punt 3 de l'annex III de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, els principis i els criteris per a l'assignació de capacitat per a serveis que travessin més d'una xarxa, i han de detallar les característiques generals de la capacitat posada a disposició, restriccions d'ús, necessitats de capacitat per al manteniment i i han d'especificar els procediments, els criteris i els terminis de l'adjudicació de capacitat.»

Vint-i-dos. S'afegeix un apartat 5 a l'article 12 amb la redacció següent:

«5. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de comunicar a la Comissió Europea els acords assolits en les principals reunions sobre principis i pràctiques comunes per a l'adjudicació d'infraestructura i han de vetllar perquè es convidi a aquestes reunions la Comissió Europea com a observadora.

A més, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de comunicar a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència la informació a què es refereix el paràgraf anterior, així com sobre els sistemes d'adjudicació basats en tecnologies de la informació, per tal que pugui exercir les seves funcions de supervisió.»

Vint-i-tres. S'afegeix un apartat 6 a l'article 12 amb la redacció següent:

«6. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de vetllar perquè es facin públics tots els mitjans, els criteris i el personal que hagi participat en la cooperació que preveu aquest article i que les decisions les adoptin exclusivament aquests.»

Vint-i-quatre. S'afegeix un apartat 7 a l'article 12 amb la redacció següent:

«Es considera informat un administrador d'infraestructures ferroviàries de la intenció d'un candidat de sol·licitar capacitat d'infraestructura amb la finalitat d'explotar un servei internacional de viatgers, quan rebí una notificació directament del candidat, o bé quan la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, en compliment del procediment que estableix el Reglament d'execució (UE) 869/2014 de la Comissió, d'11 d'agost de 2014, sobre nous serveis de transport ferroviari de viatgers, i de conformitat amb la metodologia i el procediment aprovat per l'organisme regulador esmentat, li doni trasllat de la notificació que hagi tramès el candidat.»

Vint-i-cinc. L'article 17.1 queda redactat en els termes següents:

«1. Quan després de coordinar les franges horàries sol·licitades i consultar amb els candidats afectats no sigui possible atendre, en la forma escaient, les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de declarar la part de la infraestructura afectada com a congestionada. La mateixa qualificació ha de rebre la infraestructura per a la qual es prevegi una insuficiència de capacitat en un futur proper.»

Vint-i-sis. S'afegeix un apartat 5 a l'article 17 amb la redacció següent:

«5. Un cop declarada una infraestructura com a congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'exigir la cessió de les franges horàries que en un període d'almenys un mes s'hagin utilitzat menys que la quota assignada que s'estableixi en la declaració sobre la xarxa, llevat que això es degui a causes no econòmiques alienes al control dels candidats.»

Article segon. *Modificació de l'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.*

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

«Disposició addicional única. *Cooperació en sistema de cànon eficients.*

D'acord amb el que estableix l'article 23.1.k) de Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, els administradors d'infraestructures han de cooperar per aplicar cànon eficients, i en particular, per aplicar de manera eficient tant les addicions als cànon com el sistema d'incentius, en cas que el trànsit travessi més d'una xarxa del sistema ferroviari. En particular, els administradors d'infraestructura han d'establir procediments adequats, de conformitat amb la normativa ferroviària, amb l'objectiu de tractar de garantir una competitivitat òptima dels serveis ferroviaris internacionals i assegurar l'ús eficient de les xarxes ferroviàries.»

Disposició addicional única. *Mencions.*

Totes les referències a la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, que contenen 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, i l'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, s'han d'entendre fetes als preceptes que corresponguin de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Totes les referències a l'«administrador d'infraestructures ferroviàries» que conté 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'han d'entendre fetes als «administradors d'infraestructures ferroviàries».

Disposició final primera. *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 segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquesta Ordre s'incorpora al dret espanyol 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 tercera. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 13 de juny de 2018.–El ministre de Foment, José Luis Ábalos Meco.