

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE FOMENTO

- 1365** *Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro, pola que se desenvolven principios básicos de aplicación de incentivos no sistema dos canons por utilización das infraestruturas ferroviarias, establecidos no artigo 73 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.*

En cumprimento da sentenza da Sala Primeira do Tribunal de Xustiza da Unión Europea do 28 de febreiro de 2013, que condena o Reino de España por incumprimento da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade, cumpriu modificar determinados artigos da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, en relación co establecemento dos canons ferroviarios e co sistema de incentivos aplicables para reducir as perturbacións e mellorar o funcionamento da rede ferroviaria de interese xeral que, conforme a citada sentenza, na súa redacción orixinal non cumprían o regulado na referida normativa comunitaria.

Así mesmo, a Directiva 2012/34/UE do Parlamento e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único, fai referencia ao sistema de incentivos; por esta razón, mediante a presente orde incorpórase parcialmente esta directiva ao dereito interno.

A Lei 1/2014, do 28 de febreiro, para a protección dos traballadores a tempo parcial e outras medidas urxentes na orde económica e social, modifica os números 5 e 6 do artigo 73 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, sinalando, entre outros aspectos, que o sistema de canons deberá incentivar as empresas ferroviarias e o propio administrador de infraestruturas ferroviarias a reducir ao mínimo as perturbacións e a mellorar o funcionamento da rede ferroviaria de interese xeral. Os principios básicos deste sistema de incentivos aplicaranse a toda a rede. O dito sistema poderá incluír a imposición de penalizacións por accións que perturben o funcionamento da rede, a concesión de indemnizacións ás empresas que as sufran e a concesión de primas aos resultados mellores do previsto.

Así mesmo, sinala que mediante orde do Ministerio de Fomento se desenvolverán e actualizarán os principios básicos de aplicación dos sistemas de bonificacións e incentivos en materia de canons, establecendo o ámbito da dita orde en canto se refire en particular ao sistema de incentivos ás empresas ferroviarias e ao correspondente administrador de infraestruturas ferroviarias, para reducir as perturbacións na explotación ferroviaria da rede ferroviaria de interese xeral e mellorar o seu funcionamento.

Na tramitación da orde foron consultadas as entidades relacionadas co sector ferroviario e sobre ela emitiu informe a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia. A Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos emitiu informe sobre o proxecto, na súa reunión do día 5 de febreiro de 2015, de acordo co disposto no artigo 73.6 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

Na súa virtude, por proposta do director xeral de Ferrocarrís, coa conformidade do secretario xeral de Infraestruturas e do secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda, coa aprobación previa do ministro de Facenda e de Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

#### Artigo 1. *Obxecto.*

Esta orde ten por obxecto o desenvolvemento, dentro do marco xeral dos canons establecido no artigo 73 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, dos principios básicos de aplicación do sistema de incentivos para que as empresas

ferroviarias, e demais candidatos, así como os administradores de infraestruturas ferroviarias reduzan ao mínimo posible as perturbacións e optimicen a utilización da rede ferroviaria de interese xeral.

Todo isto sen menoscabo doutras compensacións ou reclamacións que os candidatos ou os administradores de infraestrutura poidan efectuar entre eles, no marco das correspondentes relacións contractuais, como consecuencia de afeccións ou posibles incumprimentos das contraprestacións acordadas, así como calquera outra reclamación de carácter extracontractual.

## Artigo 2. *Principios básicos.*

1. O sistema de incentivos incluírá a imposición de penalizacións («malus») por accións que perturben o funcionamento da rede, a concesión de compensacións («bonus») ás entidades que as sufran e a concesión de primas ás que obteñan resultados mellores do previsto.

2. Co fin de conseguir un nivel convido de resultados e de non pór en perigo a viabilidade económica do sistema ferroviario, os administradores de infraestruturas ferroviarias acordarán previamente coas empresas ferroviarias e demais candidatos, de maneira transparente e non discriminatoria, os parámetros principais do sistema de incentivos (en particular, o valor dos atrasos e os limiares de puntualidade para determinar os pagamentos debidos segundo o sistema de incentivos, e o atraso computable cando se suprima un servizo), relativos tanto ás circulacións de determinados trens como a todas as circulacións de trens dunha empresa ferroviaria durante un período dado. Para estes efectos, os administradores de infraestruturas ferroviarias someterán a proposta ás empresas ferroviarias e aos demais candidatos e establecerán as canles de comunicación necesarias con eles.

3. Naqueles supostos en que, transcorridos dous meses desde o inicio do procedemento previsto no número anterior, non sexa posible alcanzar un acordo sobre os parámetros principais do sistema de incentivos entre o administrador e os candidatos, será a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia o organismo encargado de resolver sobre os ditos parámetros, de acordo co procedemento establecido na Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

4. Os parámetros resultantes dos trámites descritos nos números segundo ou terceiro (se for o caso) deste artigo publicaranse na declaración sobre a rede do administrador.

5. Para a aplicación do sistema de incentivos, repercutiranse as compensacións ou penalizacións que corresponda ao candidato que solicitase a capacidade, por calquera das modalidades existentes de canais horarios programados, xa se trate dunha empresa ferroviaria ou dun candidato habilitado. Para estes efectos, entenderase por canais horarios programados aqueles cuxa reserva de capacidade realizase en tempo e forma adecuada o candidato, de acordo co artigo 7 da Orde FOM/ 897/2005, do 7 de abril, relativa á declaración sobre a rede e o procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

## Artigo 3. *Horarios de referencia e procedementos de cómputo de horarios realizados.*

1. Os administradores de infraestruturas disporán dun sistema de seguimento e rexistro dos horarios realizados polas circulacións que discorren pola súa rede, que compute as desviacións respecto ao horario de referencia da capacidade adxudicada, calculado conforme os criterios e procedementos publicados na declaración sobre a rede, tal e como se establece no artigo 4.2.4.d) da Orde FOM/897/2005, do 7 de abril.

2. Os administradores de infraestruturas ferroviarias deberán comunicar aos candidatos o horario da capacidade adxudicada, que servirá de referencia para o cálculo dos atrasos, ao menos cinco días antes da circulación do tren.

Non obstante o anterior, os administradores de infraestruturas ferroviarias, en caso de forza maior ou de canais horarios ocasionais, e modificacións tardías do horario de

servizo por solicitude dos candidatos, poderán aplicar un prazo de aviso previo máis curto que o expresado anteriormente.

Artigo 4. *Limiars de puntualidade.*

1. De conformidade co sinalado no artigo 2.4 da presente orde, os administradores de infraestruturas ferroviarias publicarán anualmente na súa declaración sobre a rede os limiars aplicables aos diferentes tipos de servizos, por debaixo dos cales os atrasos non se computarán no sistema de incentivos.

2. As ditas marxes actualizaranse anualmente en función da media de puntualidade de cada tipo de servizo durante un período significativo dos últimos anos, tendo en conta o obxectivo de mellora continua do sistema.

3. Os limiars poderán incluír, motivadamente, valores particulares para determinadas liñas en que, en función do seu volume de tráfico, do grao de conxestión ou do nivel de servizo, poidan ser convenientes marxes máis amplas.

4. Sobre os limiars de puntualidade establecidos aplicarase unha bonificación do 30% aos novos candidatos durante o primeiro ano de actividade, do 20% durante o segundo ano e do 10% durante o terceiro ano.

Artigo 5. *Clasificación das causas dos atrasos e das perturbacións.*

Os administradores de infraestrutura atribuirán inicialmente todos os atrasos computables ás seguintes clases e subclases de atraso:

a) Causas relacionadas coa xestión da explotación/planificación atribuíble ao administrador de infraestruturas.

- a.1) Compilación de horarios.
- a.2) Formación dun tren (en casos directamente imputables á infraestrutura).
- a.3) Erros no procedemento das operacións.
- a.4) Aplicación errónea das regras de prioridade.
- a.5) Persoal.
- a.6) Outras causas.

b) Causas debidas a instalacións de infraestrutura atribuíbles ao administrador de infraestruturas.

- b.1) Instalacións de sinalización.
- b.2) Instalacións de sinalización en pasos a nivel.
- b.3) Instalacións de telecomunicacións.
- b.4) Equipamento de fornecemento de corrente.
- b.5) Vía.
- b.6) Estruturas.
- b.7) Persoal.
- b.8) Outras causas.

c) Causas relacionadas con problemas de enxeñaría civil atribuíbles ao administrador de infraestruturas.

- c.1) Traballos de construción planificados.
- c.2) Irregularidades na execución dos traballos de construción.
- c.3) Restricións da velocidade a causa de vías defectuosas.
- c.4) Outras causas.

d) Causas atribuíbles a outros administradores de infraestruturas.

- d.1) Provocadas polo administrador de infraestruturas anterior.
- d.2) Provocadas polo administrador de infraestruturas seguinte.

- e) Causas comerciais atribuíbles á empresa ferroviaria.
  - e.1) Superación do tempo de parada.
  - e.2) Solicitude da empresa ferroviaria.
  - e.3) Operacións de carga.
  - e.4) Irregularidades na carga.
  - e.5) Preparación comercial do tren.
  - e.6) Persoal.
  - e.7) Outras causas.
  
- f) Causas relacionadas co material rodante atribuíble á empresa ferroviaria.
  - f.1) Planificación/replanificación do rexistro.
  - f.2) Formación do tren pola empresa ferroviaria.
  - f.3) Problemas que afecten os coches (transporte de viaxeiros).
  - f.4) Problemas que afecten os vagóns (transporte de mercadorías).
  - f.5) Problemas que afecten os coches, locomotoras e automotores.
  - f.6) Persoal.
  - f.7) Outras causas.
  
- g) Causas atribuíbles a outras empresas ferroviarias.
  - g.1) Debidas á empresa ferroviaria seguinte.
  - g.2) Debidas á empresa ferroviaria anterior.
  
- h) Causas externas non atribuíbles nin ao administrador de infraestruturas nin á empresa ferroviaria.
  - h.1) Folgas.
  - h.2) Formalidades administrativas.
  - h.3) Influencias externas.
  - h.4) Efectos do tempo e causas naturais.
  - h.5) Atrasos debidos a motivos externos na rede seguinte.
  - h.6) Outras causas.
  
- i) Causas secundarias non atribuíbles nin ao administrador de infraestruturas nin á empresa ferroviaria.
  - i.1) Incidentes perigosos, accidentes e perigos.
  - i.2) Ocupación da vía causada polo atraso do mesmo tren.
  - i.3) Ocupación da vía causada polo atraso doutro tren.
  - i.4) Rotación.
  - i.5) Enlace.
  - i.6) Necesidade de ulterior investigación.

## Artigo 6. *Cómputo de atrasos.*

1. Para cada circulación, os administradores de infraestrutura ferroviaria determinarán o atraso de chegada a destino, conforme o sistema establecido no artigo 3.1 desta orde. Se é superior ao limiar de puntualidade, considerarase tren impuntual. Para cada tren impuntual, calcularase o atraso computable no sistema de incentivos como a diferenza entre o tempo real e o previsto no horario de referencia, restando os atrasos motivados por causas externas ao sistema ferroviario e as debidas a outros administradores de infraestruturas ferroviarias, segundo o artigo 5.h) e d), e o limiar de puntualidade, entre os definidos no artigo 4, correspondente a ese tipo de servizo. Se o atraso resultante é cero ou inferior a cero, non sería computable no sistema de incentivos.

2. De conformidade co sinalado no artigo 2.4 desta orde, os administradores de infraestruturas publicarán anualmente na súa declaración sobre a rede o atraso computable no sistema de incentivos, cando se suprima un servizo.

*Artigo 7. Asignación de responsabilidades dos atrasos.*

1. Sempre que sexa posible, os administradores de infraestrutura atribuirán inicialmente cada atraso a unha única organización en función das clases e subclases do artigo 5 desta orde. Para isto, terán en conta tanto a responsabilidade da organización que provocou a perturbación como a capacidade de restablecer as condicións de tráfico normais.

2. En caso de que a responsabilidade sexa compartida entre varios actores, o administrador de infraestruturas ferroviarias asignará unha porcentaxe (factor de imputación) a cada un deles. O valor do atraso atribuíble a cada un obterase ao multiplicar o factor de imputación asignado polo valor do atraso computable.

3. Nos atrasos clasificados no artigo 5.i) terase en conta o seguinte:

a) Os incluídos inicialmente nas subcategorías 1 a 5 na lista de atrasos definida no artigo 8.2 asignaranse aos administradores de infraestrutura ferroviaria.

b) Os pertencentes á subcategoría 6 non se imputarán inicialmente a ningunha entidade. Porén, unha vez finalizados os procesos de investigación correspondentes, realizarase a asignación de responsabilidades cos efectos previstos nesta orde a partir dese momento. Non obstante, se transcorresen dous meses desde a circulación sen que se abrisen os ditos procedementos, asignaranse aos administradores de infraestrutura ferroviaria.

4. No suposto de que na asignación dos atrasos poidan resultar con responsabilidade última, total ou parcial, os prestadores de servizo das instalacións establecidas na Lei 39/2003, do 17 de novembro, e estes sexan administradores de infraestrutura ou candidatos dos implicados polo sistema de incentivos, asignaráselles o correspondente factor de imputación. Cando os prestadores de servizos sexan terceiros alleos ao sistema que regula esta orde, a responsabilidade atribuirase á entidade que sexa cliente deles, sen prexuízo do indicado no artigo 1.

*Artigo 8. Procedementos de asignación de atrasos e de resolución de conflitos na imputación de responsabilidades.*

1. Os administradores de infraestruturas ferroviarias comunicarán aos candidatos, o seguinte día hábil despois da circulación do tren, a lista diaria provisional de atrasos computables e responsabilidades, para o cal establecerán as canles necesarias de maneira que esa comunicación se leve a cabo dun modo áxil e eficaz. En caso de desconformidade, no prazo máximo de dous días hábiles os candidatos poderán solicitar ao administrador a documentación xustificativa da asignación de atrasos e responsabilidades, especialmente a información incluída nos sistemas de xestión de incidencias, e o administrador disporá doutros dous días hábiles para remitir a dita documentación. A continuación, os candidatos disporán de dous días hábiles desde a súa recepción para realizaren as súas observacións a esa información. Así mesmo, os administradores de infraestrutura ferroviaria poderán requirir do candidato as aclaracións ou a xustificación documental que sexan relevantes nestes casos.

2. Unha vez analizadas as ditas observacións, os administradores de infraestrutura ferroviaria publicarán a lista definitiva de atrasos computables e a asignación de responsabilidades no prazo de nove días hábiles desde a circulación.

3. No suposto de desconformidade, os candidatos poderán reclamar, até o décimo cuarto día hábil desde a circulación, ante o comité de seguimento do sistema de incentivos definido no artigo 9. Neste caso, o citado comité disporá dun prazo de dez días hábiles para comunicar o resultado definitivo da asignación de atrasos.

4. En caso de discrepancia coa resolución adoptada polo comité, aplicarase o procedemento establecido no artigo 2.3 desta orde.

#### Artigo 9. *Comité de seguimento do sistema de incentivos.*

1. Para dirimir as situacións de discrepancia entre administradores e candidatos, e sen prexuízo doutros procedementos de recurso establecidos na normativa xeral ou ferroviaria, cada administrador de infraestruturas constituirá un comité de seguimento formado por:

- Un representante de cada empresa ferroviaria ou outros candidatos con asignación de canais horarios.
- Representantes das diferentes unidades do administrador de infraestrutura con competencias na xestión do tráfico. O número de representantes do administrador de infraestruturas será paritario co de representantes das empresas ferroviarias e demais candidatos.
- Un representante da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, con voz pero sen voto.

2. O comité adoptará un procedemento de funcionamento que permita a resolución das discrepancias na imputación das responsabilidades dos atrasos dunha maneira áxil e imparcial, atendendo ao cumprimento dos prazos estipulados nesta orde ministerial.

En todo caso, disporase un procedemento que asegure a representación adecuada de todas as partes implicadas.

3. Independentemente do establecido no número anterior, o comité reunirse ao menos unha vez ao ano para realizar o seguimento da aplicación do sistema de incentivos.

#### Artigo 10. *Valor asignado aos atrasos.*

1. De conformidade co sinalado no artigo 2.4 da presente orde, os administradores de infraestruturas publicarán anualmente na súa declaración sobre a rede un valor unitario por cada minuto de atraso. O dito valor poderá ser diferente para cada un dos tipos de servizo ou tipos de liña, así como variable en función da magnitude do atraso, sempre que estea debidamente xustificado desde o punto de vista da eficiencia do sistema de incentivos e se garanta que non existe discriminación entre candidatos que realicen o mesmo tipo de servizo.

2. Para o cálculo deste valor unitario terase en conta a evolución nos últimos anos da suma de minutos de atrasos computables e que o valor máximo anual de todas as penalizacións non superará o 1,5% da cantidade recadada en concepto de canons por utilización da infraestrutura, dos establecidos no artigo 74 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, durante o ano anterior na rede ferroviaria de interese xeral.

#### Artigo 11. *Procedemento de valoración dos atrasos e de liquidación.*

1. O valor da penalización ou compensación para cada tren calcularase multiplicando o atraso computable en minutos polo valor unitario establecido segundo o artigo 10.

2. Mensualmente, os administradores de infraestruturas ferroviarias calcularán as penalizacións por atrasos e comunicarán aos candidatos unha estimación dos pagamentos debidos conforme o sistema de incentivos. Este cálculo abranguerá todas as circulacións de trens atrasadas no mes anterior e efectuarase aplicando os seguintes criterios aos diferentes supostos:

- a) Atraso causado por un administrador de infraestrutura: penalizará o administrador coa suma total de minutos de todos os trens atrasados e compensará os candidatos afectados cos minutos de atraso dos seus trens.



b) Atraso causado por un candidato, sen afección a outros candidatos: penalizará o afectado cos minutos de atraso dos seus propios trens e compensará o administrador de infraestrutura ferroviaria nesa mesma cantidade.

c) Atraso causado por un candidato a outros candidatos: penalizará o causante fronte ao administrador pola suma total de minutos de todos os trens atrasados, incluídos tanto os propios como os doutros candidatos. Pola súa vez, o administrador compensará cada un dos restantes candidatos afectados cos minutos de atraso dos trens de cada un deles.

3. Ao final de cada ano, a partir dos balances mensuais, os administradores de infraestrutura ferroviaria realizarán a liquidación, positiva ou negativa, das penalizacións e compensacións correspondentes a cada candidato e aos propios administradores.

No cálculo final desta liquidación terase en conta:

a) Un candidato non poderá aboar unha cantidade neta de penalización no sistema de incentivos (calculada como a diferenza entre os seus valores totais de «malus» e «bonus») superior ao 10% do aboado en materia de canons por utilización da infraestrutura nese mesmo ano. Cando esta cantidade sexa maior, reduciranse na mesma porcentaxe que resulte necesaria o «malus» do dito candidato e os «bonus» que reciben deste o resto de entidades.

b) Igualmente, un administrador de infraestrutura non poderá aboar unha cantidade neta de penalización a un determinado candidato (calculada como a diferenza entre o «malus» e o «bonus» do administrador co dito candidato) que sexa superior ao 10% dos canons por utilización da infraestrutura percibidos do candidato nese mesmo ano. Cando sexa maior, reduciranse na mesma cantidade que sexa necesaria o «malus» do administrador e o «bonus» que recibe deste o candidato.

c) Non obstante, cando na liquidación dun exercicio unha entidade deba recibir unha cantidade neta de compensación (calculada como a diferenza entre o «bonus» e o «malus» entre ambas) doutra, á cal durante algún dos catro anos anteriores non aboase na súa totalidade o «bonus» correspondente, por ter sido de aplicación os artigos 11.3.a) ou 11.3.b), esas cantidades compensaranse, de maneira que o saldo favorable do exercicio actual se verá minorado, até anularse, como máximo, nos importes non aboados nos anos anteriores.

4. O resultado da liquidación anual (positiva ou negativa) notificarase aos candidatos dentro do primeiro mes do ano seguinte, e o seu pagamento efectuarase dunha soa vez, no prazo de vinte días hábiles contados desde a data da notificación.

#### Artigo 12. *Premios de desempeño.*

1. Anualmente, e sempre que o balance obtido polos administradores de infraestrutura no sistema de incentivos sexa positivo, estes establecerán unha bonificación adicional en concepto de premio de desempeño a aqueles candidatos que presenten os mellores resultados nos seus niveis de puntualidade ou que teñan unha evolución favorable neles nos últimos exercicios. Estas bonificacións adicionais ponderaranse en función do volume de tráfico destes candidatos e dos progresos alcanzados por eles.

2. Nestes casos, o importe dos ditos premios financiarase cunha porcentaxe do 30% do balance positivo dos administradores de infraestrutura ferroviaria.

#### Artigo 13. *Balance dos administradores de infraestruturas ferroviarias dentro do sistema de incentivos.*

Cando o balance anual dos administradores de infraestrutura sexa negativo, estes adoptarán, se for o caso, as medidas de redución equivalente de gasto necesarias para garantir o cumprimento dos obxectivos financeiros fundamentais que os afecten.

Artigo 14. *Obrigacións de información periódica do sistema.*

Unha vez ao ano os administradores de infraestruturas publicarán, na declaración sobre a rede, os resultados alcanzados polos candidatos e polo propio administrador de infraestruturas sobre a base dos principais parámetros convidos no sistema de incentivos. Inclúirase unha desagregación por tipoloxías de atrasos e información sobre a evolución nos últimos anos.

Disposición derradeira primeira. *Modificación da Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, relativa á declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestruturas ferroviarias.*

Engádesse unha nova disposición adicional única, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional única. *Verificación de horarios.*

Anualmente, un verificador externo analizará os horarios fixados como referencia polos administradores de infraestruturas para a capacidade adxudicada e verificará a súa evolución no tempo, así como a súa adecuación ás prestacións para as cales foi deseñada e construída a infraestruturas ferroviarias.

Se da citada análise se infiren progresivos incrementos dos horarios de referencia, o Ministerio de Fomento solicitará aos administradores de infraestruturas a corrección das causas que os provocan no menor prazo posible e propondrá a compensación económica que se lles deberá aboar aos diferentes operadores afectados en canto non se produza a dita corrección.»

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Esta orde dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.

Disposición derradeira terceira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante esta orde incorpórase ao dereito español a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, relativa á adxudicación da capacidade de infraestruturas ferroviarias, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade. Así mesmo, incorpórase parcialmente a Directiva 2012/34/UE do Parlamento e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de febreiro de 2015.—A ministra de Fomento, Ana María Pastor Julián.