

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

- 8016** *Orden FOM/642/2018, de 13 de junio, 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 y 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 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.

Resulta, ahora, necesario completar la transposición de la citada Directiva y en consecuencia se procede a modificar 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 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 norma se adecua 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. Asegura el cumplimiento de la obligación de transposición de normativa comunitaria y proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico en relación con el de la Unión Europea.

La norma no prevé cargas administrativas adicionales, limitándose a concretar la aplicación de las previstas en la propia Directiva que es objeto de transposición, de forma que se garantiza el principio de eficiencia.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa.

En cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, esta Orden ha sido sometida al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Fomento. El texto se ha enviado, entre otros, al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, entidades representativas del sector ferroviario y a los órganos competentes de las Comunidades Autónomas.

Esta orden se dicta en virtud de la habilitación para el desarrollo normativo que establece la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector Ferroviario.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

**Artículo primero.** *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 acceso a la infraestructura ferroviaria, a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios en dichas instalaciones.»

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. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 4 con la siguiente redacción:

«Mediante dicha declaración de red se dará publicidad a las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras y a los servicios que se presten en dichas instalaciones, o indicará un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.»

Cinco. 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 doce meses respecto de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio.»

Seis. Se suprime el apartado 3 del artículo 5 que queda sin contenido.

Siete. Se añade un nuevo artículo 5 bis con el siguiente contenido:

«Artículo 5 bis. *Acceso al contenido de la declaración sobre la red.*

El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del respectivo administrador de infraestructuras ferroviarias y se tendrá acceso a él, en su caso, a través de un portal web común de los distintos administradores.

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

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

«6. Se entiende por reserva de capacidad aquella que, previa evaluación del administrador de infraestructuras ferroviarias, no es puesta a disposición de los candidatos autorizados en el proceso de adjudicación anterior a la formulación del horario de servicio definitivo, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Esto será aplicable también en los casos de infraestructura congestionada.»

Nueve. 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 las infraestructuras ferroviarias que utilice.

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.»

Diez. 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.»

Once. El artículo 7.2.a) queda redactado en los siguientes términos:

«a) El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre. Cuando se lleve a cabo un cambio o ajuste después del invierno, en particular para tener en cuenta, en su caso, los cambios de horario del tráfico regional de pasajeros, éste tendrá lugar a medianoche del segundo sábado de junio y a tantos otros intervalos, entre dichas fechas, como sean necesarios.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá acordar otras fechas de entrada en vigor y de vigencia para el nuevo horario de servicio siempre que lo comunique, previamente y con la necesaria antelación, al Ministerio de Fomento y, en el caso de que aquél afecte a tráficos internacionales, a la Comisión Europea.

El horario de servicio recoge el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el período al que dicho horario de servicio se refiere.»

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

«Los administradores de infraestructuras ferroviarias velarán para que en la medida de lo posible se respeten estas franjas horarias en los procedimientos posteriores.»

Trece. Se añade un tercer párrafo al artículo 7.2.b) con la siguiente redacción:

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

Catorce. La letra d) del artículo 7.2 queda redactada en los siguientes términos:

«d) Cumplidos los plazos referidos en el apartado anterior, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elaborará el proyecto de horario de servicio y lo comunicará a los solicitantes, como mínimo, cuatro meses antes de la entrada en vigor de dicho horario. Durante este periodo, se intentará la coordinación de las solicitudes presentadas, de acuerdo con lo establecido en el artículo siguiente.»

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

«e) Los solicitantes de capacidad dispondrán de un plazo mínimo de un mes, 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 dicho horario, durante su periodo de vigencia, puede afectar a su capacidad de suministro de servicios ferroviarios, así como otros administradores de infraestructura que pudieran verse afectados por el mismo.

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

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

«En particular, 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, tarifas y precios.»

Diecisiete. 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, procurará lograr, mediante su coordinación, la mejor adecuación posible entre ellas.

2. En la coordinación de solicitudes, el administrador de infraestructuras ferroviarias puede 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. Para realizar dicha consulta se facilitará 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.»

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

«5. 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 de infraestructura debido a trabajos de mantenimiento no programados.

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.»

Diecinueve. 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.

En la aplicación de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.»

Veinte. El segundo párrafo del apartado 3 del artículo 12 queda redactado en los siguientes términos:

«Los administradores de infraestructuras ferroviarias cuyas decisiones sobre la adjudicación de capacidad afecten a otros administradores de infraestructuras se asociarán para gestionar la capacidad de las franjas internacionales a fin de adjudicar capacidad o coordinar la adjudicación de toda la capacidad de infraestructura internacional pertinente.

Sólo los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán tomar decisiones en las reuniones u otras actividades relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura a servicios ferroviarios que utilicen más de una red.»

Veintiuno. 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, de conformidad con el punto 3 del anexo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, 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 capacidad para el mantenimiento y especificando procedimientos, criterios y plazos de la adjudicación de capacidad.»

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

«5. Los administradores de infraestructuras ferroviarias comunicarán a la Comisión Europea los acuerdos alcanzados en las principales reuniones sobre principios y prácticas comunes para la adjudicación de infraestructura y velarán para que se invite 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.»

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

«6. Los administradores de infraestructuras ferroviarias velarán para que se hagan públicos 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 éstos.»

Veinticuatro. Se añade un apartado 7 al artículo 12 con la siguiente redacción:

«Se considerará informado un administrador de infraestructuras ferroviarias de la intención de un candidato 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) 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.»

Veinticinco. 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.»

Veintiséis. 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 segundo.** *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.*

Se añade una disposición adicional única 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, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional única. *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.** *Menciones.*

Todas las referencias a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario contenidas en 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 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, deberán entenderse hechas a los preceptos que corresponda de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Todas las referencias al «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» contenidas en 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, deberán entenderse hechas a los «administradores de infraestructuras ferroviarias».

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> 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 el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 13 de junio de 2018.—El Ministro de Fomento, José Luis Ábalos Meco.