

Nuevos pasos en la liberalización del sector ferroviario español

El BOE del sábado 23 de febrero publica el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, que dedica sus artículos 34 a 38 a imponer medidas para avanzar en la liberalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

Ana Isabel Mendoza Losana

*Profesora contratada doctora de Derecho Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha
Departamento de Gestión de Conocimiento de Gómez-Acebo & Pombo*

Este documento expone de forma sintética las principales medidas establecidas por el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, para la liberalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

ADIF adquiere la titularidad de la red ferroviaria estatal

Con el objeto de racionalizar el sector ferroviario, lograr la máxima eficiencia en la gestión de los servicios e impulsar los procesos de liberalización ya comenzados, se considera necesario traspasar a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) la red ferroviaria de titularidad estatal. De esta forma, a partir de la entrada en vigor del nuevo decreto ley (24 de febrero), se unifican en ADIF la titularidad y las funciones de administración de las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado.

Las operaciones necesarias para hacer efectivo el cambio de titularidad de las instalaciones de referencia quedan exentas de cualquier tributo estatal, autonómico o local, incluidos los tributos cedidos a las comunidades autónomas, así como de aranceles notariales y registrales.

ADIF podrá recibir transferencias corrientes y de capital de los Presupuestos Generales del Estado y del presupuesto de otras Administraciones Públicas para la administración, reposición o mejora de los bienes traspasados.

Licencia de empresa ferroviaria, certificado de seguridad y capacidad de infraestructura

ex lege para las empresas resultantes de la reestructuración de Renfe-Operadora

El Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios en el mercado de transporte de viajeros por ferrocarril impuso la reestructuración de RENFE-Operadora. Aunque ésta se mantiene como entidad pública empresarial, se estructura en cuatro sociedades mercantiles estatales según áreas de actividad, participadas al cien por cien de su capital por RENFE-Operadora. A saber: viajeros; mercancías y logística; fabricación y mantenimiento, y realización de operaciones de arrendamiento de material ferroviario y, subsidiariamente, venta y otras formas de puesta a disposición de dicho material e instalaciones. Corresponderá al Consejo de Ministros autorizar la constitución de las indicadas sociedades.

El real decreto ley recién aprobado adelanta los efectos de esta reestructuración al establecer que las sociedades mercantiles estatales resultantes dedicadas al transporte de viajeros y mercancías seguirán prestando «sin solución de continuidad» todos los servicios de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril que corresponda explotar a Renfe-Operadora desde la fecha de su efectiva constitución.

A estos efectos, las nuevas empresas sucederán a Renfe-Operadora en la capacidad de infraestructura necesaria para procurar los servicios que estuviera prestando en el momento de la constitución y se considerará que disponen de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria y certificados de seguridad exigidos por la normativa vigente para el

ámbito de servicios que cada una explote (Ley del Sector Ferroviario y Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General). Si bien en lo sucesivo deberán obtener directamente del administrador de infraestructuras ferroviarias la capacidad de infraestructura necesaria para prestar los servicios que deseen, en un plazo de seis meses desde que empiecen la explotación de los servicios tendrán que acreditar que cumplen las exigencias establecidas en la Ley del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo y deberán solicitar la correspondiente licencia de empresa ferroviaria, de conformidad con la normativa aplicable.

Red Ferroviaria de Interés General

En cumplimiento de la Sentencia del Tribunal Constitucional 245/2012, de 18 de diciembre del 2012, que ha declarado inconstitucional el apartado 1 de la disposición adicional novena de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, respecto a la determinación de la Red Ferroviaria de Interés General, y en tanto que el Ministerio de Fomento, oídas las comunidades autónomas por cuyo territorio discorra dicha red, no establezca un nuevo catálogo de las líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, el anexo del real decreto ley comentado determina el catálogo de las líneas y tramos que componen la Red Ferroviaria de Interés General.

Títulos habilitantes para prestar servicios de transporte ferroviario

El Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes que se otorgarán a cada línea o conjunto de líneas de la Red Ferroviaria de Interés General en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia. Los operadores ferroviarios deberán obtener el correspondiente título habilitante en un procedimiento de licitación convocado por el Ministerio de Fomento. Hasta el comienzo del servicio, en su caso por un nuevo operador, Renfe-Operadora continuará prestando estos servicios, regulándose la compensación que, en su caso proceda mediante el contrato correspondiente.

RENFE-Operadora dispondrá de un título habilitante para operar los servicios en todo el territorio sin necesidad de acudir al proceso de licitación.

Servicios de transporte turísticos liberalizados a partir del 31 de julio

Los servicios de transporte de viajeros con finalidad primordialmente turística (incluyen los «trenes turísticos»), que actualmente presta RENFE-Operadora (y previamente RENFE-Operadora y FEVE), no son servicios necesarios para la movilidad, sino que son servicios de ocio que quedarán plenamente liberalizados a partir del 31 de julio del 2013. Una orden del Ministerio de Fomento regulará las condiciones de prestación de este tipo de servicios.

Según la nueva redacción de la Ley del Sector Ferroviario, «tendrán la consideración de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística aquellos servicios en los que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se presten en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en el que, aparte del servicio de transporte ferroviario, se incluyan, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores” (DT 3.ª.3).

Supresión de FEVE a partir del 1 de enero del 2013

En consonancia con el Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal, aprobado por el Gobierno el 16 de marzo del 2012, y al Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, el 31 de diciembre del 2012 quedó extinguida la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Hasta ahora, esta entidad era la encargada de la administración de las líneas y de la explotación comercial de viajeros y mercancías de la red de ancho métrico situada fundamentalmente en el norte de España. Tras la extinción, los bienes, derechos y obligaciones de FEVE se distribuirán entre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora o entre las sociedades que se constituyan en el seno de ésta. Se segrega la parte de infraestructuras, que pasa a ADIF, de la parte de operación y transporte, que pasa a RENFE. El mismo criterio servirá de base para la distribución del personal procedente de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora. Por orden ministerial se concretará la adscripción a una u otra sociedad.

La grave crisis económica siempre justifica el uso del real decreto ley

Una vez más se confirma que, en el difícil contexto en que vivimos, el real decreto ley ha dejado de ser un instrumento extraordinario de regulación para convertirse en la fórmula habitual de legislar. El Gobierno ya no se esfuerza por justificar el uso de este instrumento con razones de «extraordinaria y urgente necesidad», como exige el texto constitucional. Se limita a invocar simplemente la necesidad de adoptar medidas con «la mayor celeridad». En el caso ahora comentado, es «la

necesidad de impulsar la liberalización del sector ferroviario» comenzada precisamente por otro real decreto ley (Real Decreto Ley 22/2012), así como el propósito de dotar de la máxima eficacia a la gestión de las infraestructuras ferroviarias, la que exige la mayor celeridad en la puesta en práctica de tales medidas. Todo ello, «teniendo en cuenta la situación económica actual», permite apreciar la concurrencia de una extraordinaria y urgente necesidad en los términos establecidos en el artículo 86 de la Constitución. A la vista de los argumentos expuestos, la concurrencia de los presupuestos requeridos es cuando menos cuestionable.