

NOTA DE PRENSA

La CNMC publica el informe sobre el Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario

- La Comisión valora positivamente las modificaciones introducidas en la estructura de los cánones, la existencia de mayor transparencia financiera para los gestores de infraestructuras y que terceros participen en su planificación.
- Considera necesario favorecer un modelo de explotación más eficiente de las infraestructuras, mediante un marco regulatorio que favorezca la entrada de nuevas empresas ferroviarias y asegure la capacidad de intervención del regulador independiente.
- El Anteproyecto debería ser más ambicioso para conseguir una apertura efectiva de los mercados de transporte ferroviario y evitar que se repita la experiencia del transporte de mercancías.

Madrid, 27 de mayo de 2015.- La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha publicado su informe sobre el Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario (APL), que sustituye a la actual ley de 2003. La futura norma recoge las modificaciones que ha sufrido durante estos años la vigente Ley del Sector Ferroviario e incorpora diferentes disposiciones europeas al marco jurídico español.

La CNMC considera que, a pesar de los importantes esfuerzos que se han destinado a mejorar la red ferroviaria, no se ha conseguido incrementar de forma sustancial la cuota del ferrocarril respecto a otros modos de transporte. Por ello, la Comisión considera necesario un cambio en el modelo de explotación de las infraestructuras ferroviarias, que incentive un uso más eficiente de las mismas. La experiencia internacional demuestra que la apertura a la competencia de estos mercados ha supuesto incrementos sustanciales de tráfico.

En este sentido, la aplicación de las recomendaciones realizadas por esta Comisión en el [Documento de Reflexión sobre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril](#) mejoraría la eficacia del proceso de liberalización y reforzaría la credibilidad y resultado final del proceso.

A juicio de la CNMC, el Anteproyecto mejora la Ley vigente en aspectos relevantes de la regulación del sector ferroviario:

- Simplifica la estructura de cánones, dado que elimina el canon de acceso y unifica los cánones de circulación y tráfico, lo cual es positivo para facilitar la entrada de nuevas empresas ferroviarias.
- Recoge un sistema de licitación de autorizaciones por parte del Ministerio de Fomento para los servicios sujetos a obligaciones de servicio público

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

ajustado a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación. Si finalmente se aplican estas premisas se podrían reducir los costes de prestación de estos servicios, como ha sucedido en otros países.

- Incrementa la transparencia financiera y contable de los gestores de infraestructuras, y obliga a que, en el plazo de 5 años, equilibren sus cuentas, (incluyendo las ayudas públicas).
- Prevé la participación del sector en la planificación de las infraestructuras, lo que ayudará a priorizar aquéllas con mayor demanda potencial y mejorará la eficiencia del sistema.

Sin embargo, la CNMC considera que el Anteproyecto debería ser más ambicioso para conseguir la apertura efectiva de los mercados de transporte ferroviario. De esta forma, se podría evitar que se repita la experiencia en el transporte de mercancías, donde los efectos de la liberalización han sido limitados.

En consecuencia, la CNMC insiste en una serie de medidas, (ya aludidas en el documento de reflexión) para facilitar la entrada y consolidación de la competencia:

- La CNMC considera necesario establecer un marco regulatorio que favorezca la competencia. Esto evitará que Renfe-Operadora pueda llevar a cabo comportamientos que obstaculicen la entrada de potenciales competidores.
- Además, debe modificarse la estrategia de liberalización del transporte de viajeros, mediante un plan de actuación que marque la introducción de competencia progresiva de líneas y corredores, con criterios, hitos, fechas y ámbitos geográficos.
- Finalmente, es esencial el diseño de un marco institucional que asegure que el regulador independiente cuenta con las funciones adecuadas para supervisar las obligaciones tanto de los gestores de infraestructuras como de Renfe-Operadora.
- La CNMC considera que son necesarias algunas modificaciones en el Anteproyecto para asegurar una correcta transposición de la Directiva 2012/34/UE en relación con las funciones del regulador independiente.
- La CNMC considera que el Anteproyecto realiza una definición de los servicios de interés económico general que podría ser demasiado extensa. Este es el caso de las actividades de administración de infraestructuras como de transporte de la Red Ferroviaria de Interés General. En este sentido, considera que se debería justificar su necesidad y proporcionalidad para evitar posibles distorsiones competitivas.