**OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO Y AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACION FERROVIARIA**

**LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS PRIVADAS *(AEFP)*** **PARA EL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (Sección Mercancías) 14-04-2015**

1.- Cuestión Previa sobre la LSF

La AEFP comunica ante el Consejo que sus empresas miembros están en este momento en el trámite de Audiencia Pública del Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario por tanto están dirigiendo sus escritos de alegaciones observaciones al Ministerio de Fomento como es preceptivo.

No obstante la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas quiere dejar constancia ante el Consejo de dichas alegaciones que más adelante exponemos y que serán también objeto de alegaciones al Ministerio de Fomento.

2.- Cuestión Previa sobre el RCF

La AEFP y sus miembros ya expusieron en el trámite de Audiencia Pública sus alegaciones y observaciones al Real Decreto, algunas de dichas consideraciones han sido tenidas en cuenta en el nuevo Proyecto y otras han sido desestimadas, más adelante exponemos nuestras observaciones generales y porque informamos negativamente sobre el mismo.

**3.- Alegaciones al Anteproyecto de LSF**

3.1.- Sobre los OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DE LA LSF

La AEFP considera que entre los objetivos de modificación de la LSF, no figura el objetivo de conseguir un modelo que permita un transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo, tanto entre las distintas empresas ferroviarias como con otros modos de transporte, modificando sustancialmente los usos, costumbres y regulaciones existentes hasta la fecha y que han llevado a este modo a una presencia insignificante en el global del transporte de mercancías, perdiendo sus enormes potencialidades para la economía española.

En este sentido y en aras de conseguir el objetivo de tener una Ley del Sector Ferroviario que permita al transporte de mercancías por ferrocarril la competitividad y eficacias necesarias, más allá del hecho de transponer las normativas europeas al derecho nacional, planteará en un texto alternativo cuantos cambios sean necesarios para alcanzar dicho objetivo.

3.2.- Sobre las APORTACIONES ECONÓMICAS DEL ESTADO. CONVENIOS Y PROGRAMAS DE ACTIVIDAD. ART 25

Se establece que el Gobierno adoptará las medidas necesarias para asegurar un equilibrio entre ingresos de cánones y tarifas y otros conceptos como la financiación estatal, y los gastos de infraestructura.

**Solicitamos** que dichas medidas vayan enfocadas a **reducir los cánones y tarifas** para el desarrollo del transporte por ferrocarril en aras de ese objetivo que no vemos reflejado en el Anteproyecto de Ley y que es condición fundamental para un transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo. Por tanto se debe corregir la tendencia de los últimos años en sentido de incrementos de los mismos.

**Solicitamos** nos sea remitido de inmediato **el Programa de actividad de ADIF**, para valorarlo conjuntamente con el Anteproyecto, por su importancia y por recoger aspectos que influyen en el régimen tarifario. Sin ello no podemos entender el contenido del Art 25 en materia de instrumentos de financiación y planificación del sistema ferroviario.

La valoración del Anteproyecto solo puede realizarse conjuntamente a la luz de dichos documentos, como el Programa de actividad de ADIF, por su importancia pues recoge:

- Todas las **actuaciones** sobre la infraestructura previstas para **los 5 años siguientes**, incluyendo planes de inversión y financiación. Se trata de una medida para garantizar la información a los operadores, de forma que éstos puedan planificarse.

- Una **previsión orientativa de sus cánones** para los próximos 5 años que **funcionará como un límite superior**

3.3- REGIMEN APLICABLE. ART 39

Se menciona ADIF, cuando debería indicarse de forma genérica “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”.

3.4.- TITULO VI. REGIMEN ECONOMICO Y TRIBUTARIO

Como no se fijan los precios de aplicación de este Título, quedando supeditados a lo que se determine en próximas Leyes de Presupuestos Generales del Estado o Declaraciones de la Red, no se puede valorar el impacto económico del nuevo régimen tarifario propuesto.

Si **manifestamos el hecho** que se han incluido **nuevos conceptos tarifarios respecto a la anterior Ley**, y esto es

tanto más preocupante si ello va asociado a un incremento de costes que una vez más mermaran la capacidad competitiva del sector ferroviario.

Por ello **solicitamos** sean indicados **los precios de referencia**, y en cualquier caso **se garantice que el régimen tarifario resultante sea con menores costes**, para así promocionar el desarrollo del transporte del sistema ferroviario.

Así pasamos a observar lo nuevos conceptos tarifarios:

3.4.1.- SECCIÓN 4ª. Tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria.

Art.89. Bases para el cálculo de la cuantía de la tasa.

Supone la inclusión de una nueva tasa para los servicios de transporte de mercancías, cuyo alcance económico no podemos valorar, debido a que no se incluyen importes para la misma.

**Solicitamos que, como hasta la fecha, dicha tasa no sea de aplicación para los servicios de transporte de mercancías.**

En caso de que no se nos atienda la anterior petición, solicitamos se nos indiquen los precios de referencia y que se nos garantice que el cómputo total de costes relativos a tarifas más cánones, no se verá incrementado con respecto a la estructura actual.

3.4.2.- SECCIÓN 5ª. Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

Art.93. Tasa para la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

Supone una modificación/ampliación del actual “canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario”.

**No se incluyen precios de referencia, por lo que no podemos valorar su impacto económico**.

**Solicitamos que sean indicados los precios de referencia**, y en cualquier caso **se garantice que el régimen tarifario resultante sea con menores costes, tanto por el importe unitario como por los conceptos de aplicación, para así promocionar el desarrollo del transporte del sistema ferroviario.**

3.4.3.- SECCIÓN 6ª. Canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

Art.96.- Principios Generales.

Es imposible valorar el impacto económico del nuevo sistema de incentivos/penalizaciones, para los que no se incluyen precios de referencia, el sistema elaborado es muy complicado al tratarse de una estructura compleja con tráficos de referencia, tráficos objetivos, etc., que serán además determinados por el ADIF sin participación de las Empresas Ferroviarias.

**Solicitamos sean indicados los precios de referencia y que esto no suponga un incremento de los costes actuales para el servicio de transporte de mercancías.**

3.4.4.- Art.97. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Hecho imponible.

Se modifica la estructura actual de cánones, **incluyendo un nuevo canon** por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), que antes se incluía como parte del canon de utilización de la línea ferroviaria. **No se incluyen precios de referencia,** por lo que no podemos valorar su impacto económico.

**Solicitamos sean indicados los precios de referencia y que esto no suponga un incremento de los costes actuales para el servicio de transporte de mercancías, es decir que el canon de uso debería reflejar la correspondiente disminución.**

3.4.5.- Art.97. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

7. Tipos de línea, tipos de servicio y tipo de tracción.

**La nueva clasificación de líneas no puede suponer incremento alguno respecto al canon que aplica en la actualidad para cada una de las líneas.**

3.4.6.- Articulo 98.- Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

**Inclusión de dos nuevos cánones**, Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D) y Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

**No se indican precios de referencia, por lo que no podemos valorar su impacto económico.**

**Solicitamos se nos indiquen los precios de referencia y que se nos garantice que el cómputo total de costes de cánones, no se verá incrementado con respecto a la estructura actual.**

3.5.- DISPOSICIONES ADICIONALES

3.5.1. Disposición adicional sexta. Solicitamos la publicación de la estrategia indicativa de la Infraestructura ferroviaria

Se prevé que sea publicada por parte de Ministerio de Fomento, antes del 16 de diciembre de 2016.

**Solicitamos se nos incorpore (AEFP) en el grupo de trabajo para su confección, formando la AEFP parte de los “demás interesados” previstos en el Art.5.1 de la Ley.**

3.5.2.- Disposición adicional séptima. Trenes históricos.

Los trenes históricos, por ser trenes, están sometidos al mismo Reglamento General de Circulación de las Empresas Ferroviarias. No por ser simplemente históricos quedan al margen de toda la complejidad, aspectos de seguridad y obligaciones del transporte por ferrocarril. Es por ello que consideramos no pueden ser excluidos del ámbito de aplicación de la Ley.

3.5.3.- Disposición transitoria sexta. Convenios vigentes con sociedades mercantiles estatales.

Entre los convenios entendemos existen los establecidos entre RENFE-Mercancias (o sus participadas) y ADIF; el llamado “usufructo”. Sin conocer el alcance de los mismos, solicitamos que dichos convenios sean equiparados en condiciones conforme se prevé en la presente Ley. A su vez sean conocidos las condiciones y plazos de aplicación.

**4.-OBSERVACIONES SOBRE EL RCF**

El sector ferroviario español sigue sometido a una profunda transformación legislativa, normativa, de gestión empresarial y en particular de la gestión de la seguridad de la operación.

Desde un punto de vista operativo la AEFP pone de manifiesto, que las empresas que actualmente están implicadas en el sector ferroviario español se verán obligadas a obtener recursos suplementarios sobre los disponibles para el desempeño de todas las obligaciones que la legislación impondrá que tendrán una repercusión muy importante en los costes de la explotación ferroviaria y de infraestructura empresarial.

Cada Empresa estará obligada por la legislación a desempeñar sus funciones desde el punto de vista operacional y de seguridad con el fin de conseguir que la actividad de la empresa esté garantizada, además de estar obligados a obtener elevados ratios de producción para conseguir los rendimientos empresariales esperados.

**Una vez más un incremento de los costes asociados a la Operación ferroviaria pueden redundar en una menor competitividad y eficiencia del sector, especialmente en las mercancías. La competitividad del modo ferrocarril para el transporte de mercancías requiere unas condiciones de explotación que posibiliten su eficiencia económica** y no es equiparable al transporte de viajeros por mucho que existan elementos básicos comunes de explotación de los trenes.

Especialmente significativo es el análisis de impacto económico y presupuestario que dice que la norma no tiene efectos sobre la competencia, la norma producirá previsiblemente menos competencia en el sector ferroviario de mercancías pues las Empresas Privadas tendrán que realizar aún mayores esfuerzos para dotarse de recursos para el desempeño de todas las obligaciones nuevas, que en algunos casos pueden hacer inviable la operación ferroviaria. Presión a la que el Operador Dominante Público no estará sometido al tener recursos ociosos.

Respecto a las cargas administrativas, el análisis de impacto dice que es nulo. En este punto decimos, reiterando lo anteriormente expuesto, que nada más ajeno a la realidad, pues las nuevas cargas administrativas que van a soportar las Empresas Ferroviarias Privadas están en relación con las nuevas obligaciones que van a soportar y supondrán nuevos recursos que la legislación impone.

En base a lo anterior y por todo ello **PROCEDE INFORMAR NEGATIVAMENTE**

En Madrid 13 de abril

Juan Diego Pedrero Sancho

Gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas