



Consejo de Ministros

El Gobierno aprueba el proyecto de ley para mejorar la adaptación de la ley del sector ferroviario a la liberalización y al derecho de la Unión Europea

- **Los administradores de infraestructuras ferroviarias determinarán los cánones ferroviarios, hasta ahora fijados mediante las leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado.**
- **Con la reforma se adapta la regulación vigente a la nueva realidad del sector y se da respuesta a las cuestiones planteadas desde la Comisión Europea.**

Madrid, 30 de noviembre de 2021 (Mitma)

El Consejo de Ministros ha aprobado, en su reunión de hoy y a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), el proyecto de ley por el que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, para mejorar la adaptación de la ley a la liberalización y al derecho de la Unión Europea.

Mediante el mismo, se mejora el marco normativo actual aplicable al sector y se da respuesta a las cuestiones planteadas desde la Comisión Europea sobre aspectos de la trasposición a la normativa nacional del marco normativo europeo en esta materia, fijado por la Directiva por la que se establece un espacio ferroviario único europeo o Directiva Recast.

Entre las principales novedades de esta reforma, destaca el hecho de que la competencia para la determinación de los cánones ferroviarios se atribuye a los administradores de infraestructuras ferroviarias, quienes tendrán un importante margen de decisión en esta labor, sujetándose en todo caso a los criterios y prescripciones que contiene la propia Ley del sector ferroviario y el Derecho de la Unión.

Con el marco actualmente vigente, los cánones son aprobados con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Sin embargo, este procedimiento no responde eficientemente a las necesidades actuales del sector, ya que trae consigo unas rigideces formales que condicionan su efectividad.



Así, por ejemplo, no se dispone de flexibilidad para adaptarse a posibles cambios sobrevenidos que puedan producirse a lo largo de un año y que requieran matizaciones puntuales ágiles de los cánones, o puede verse vinculado por situaciones de prórrogas presupuestarias que obligan a aplicar los cánones determinados en un ejercicio a los siguientes, sin tener en cuenta posibles evoluciones del sector en un marco altamente dinámico como el actual.

Transformación de la naturaleza jurídica de los cánones

Esta evolución y mejora recogido en el proyecto de ley aprobado en el Consejo de Ministros de hoy, ha requerido transformar la naturaleza jurídica de estos cánones, que pasan de englobarse en un concepto más tradicional de “tasas” a la figura de “prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario”, reconociéndose a los administradores generales de infraestructuras la competencia para fijar sus cuantías de forma reglamentaria, respetando en todo caso la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en esta materia.

Por otro lado, y siguiendo las directrices recogidas en la “Directiva Recast”, el proyecto de ley aclara el concepto de infraestructura ferroviaria (fundamentalmente las vías y todos los elementos necesarios para que un tren pueda hacer su recorrido entre un punto de salida a otro de llegada) y el concepto de instalación de servicio (el resto de elementos, entre los que se encuentran las estaciones de viajeros, las terminales de carga o las vías de apartado y formación de trenes).

Asimismo, la delimitación de estos conceptos ha exigido matizar la actual definición de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que, de acuerdo con el anteproyecto de ley, pasará a estar formada por todas las infraestructuras, las estaciones de viajeros y terminales de transporte de mercancías que sean esenciales para garantizar un sistema común de transporte en todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de este sistema común.