

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

26701 *Ordre TRM/1522/2025, de 21 de desembre, per la qual es modifica l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.*

El panorama canviant del sector ferroviari, orientat a la creació d'un espai ferroviari comú europeu, exigeix l'adaptació del marc normatiu que el regula. En aquest sentit, aquesta Ordre, constituïda per aquest preàmbul, un article únic i una disposició final única, té tres finalitats fonamentals: l'avenç del calendari d'adjudicació de capacitat ferroviària, una digitalització més gran de les comunicacions entre els candidats i l'administrador d'infraestructures i, finalment, l'actualització dels criteris de prioritat i la coordinació en els supòsits d'infraestructures ferroviàries congestionades.

Pel que fa a la primera d'aquestes modificacions, cal assenyalar que, actualment, els candidats que poden sol·licitar capacitat d'infraestructura ferroviària tenen determinats desavantatges en comparació amb les empreses d'altres modes de transport; entre aquests, destaca sobretot el fet que la capacitat definitivament assignada a cada candidat només es pot conèixer dos mesos abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei, que cada any es produeix el segon dissabte de desembre. Això suposa que el transport ferroviari de passatgers no pot portar a terme la planificació dels seus serveis amb la mateixa antelació i en condicions d'igualtat amb els operadors aeris o amb les empreses de transport per carretera.

Amb la intenció de millorar aquesta situació, el 15 de febrer de 2024, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència va publicar la Resolució relativa al procediment d'adjudicació de capacitat en la infraestructura ferroviària, en què es preveïen diferents mesures per avançar el calendari d'adjudicació de capacitat ferroviària.

Entre aquestes propostes, efectuades principalment als administradors d'infraestructures ferroviàries, n'hi havia una adreçada al Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible, per la qual se sol·licitava modificar l'Ordre FOM/897/2005 per avançar la data límit per sol·licitar capacitat, que passaria dels sis mesos que preveu l'article 7, als vuit mesos i quinze dies previs a l'inici de l'horari de servei.

Amb això, els altres terminis del procediment d'adjudicació s'avançarien, de manera que els candidats podrien conèixer l'assignació definitiva de capacitat amb quatre mesos i mig d'antelació, i no amb dos mesos, com ha succeït fins ara.

En aquest mateix sentit, també convé assenyalar que, en la majoria dels estats membres de la Unió Europea, entre els quals hi ha França, Alemanya, Itàlia o Portugal, la finalització del termini per presentar sol·licituds de capacitat conclou vuit mesos abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei, la qual cosa permet que l'administrador d'infraestructures ferroviàries al seu torn n'avanci la comunicació definitiva.

D'altra banda, atès el desenvolupament i la utilització generalitzada de mitjans telemàtics i per tal de millorar la gestió administrativa de les sol·licituds de capacitat, en l'apartat 2 b) de l'article 10 de l'Ordre ministerial FOM/897/2005, de 7 d'abril, s'ha eliminat el requisit d'aportar la còpia compulsada del certificat de seguretat.

Així mateix, els criteris de prioritització per a l'adjudicació de capacitat quan la xarxa s'ha declarat congestionada passen a regular-se a l'article 17.

En aquest mateix article, també s'aclareix que la declaració d'una infraestructura ferroviària com a congestionada no es refereix únicament a la totalitat de la línia, sinó a qualsevol tram o infraestructura d'aquesta.

Finalment, i pel que fa als criteris de prioritat, fins ara, en el quart lloc d'aquests criteris es trobaven els acords marc, encara que la importància d'aquest mètode d'assignació de capacitat ferroviària s'ha posat de manifest considerablement al llarg dels últims anys.

En aquest sentit, cal recordar que, en la liberalització dels serveis comercials de transport de viatgers, aquesta eina ha estat indispensable per avalar la capacitat de les noves empreses ferroviàries entrants, ja que la important inversió que han hagut de fer per començar a prestar els seus serveis a la Xarxa Ferroviària d'Interès General requeria una garantia sobre els solcs concrets que se'ls anirien concedint amb cada horari de servei durant un termini de deu anys.

Atès que el procés de liberalització dels serveis comercials s'ha continuat estenent, els acords marc passen a ser el primer criteri de prioritat en les situacions en què es declari que una infraestructura està congestionada, així com en els altres supòsits en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries pugui aplicar els criteris de l'article 17.

Aquesta norma s'ajusta als principis de bona regulació que conté l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

L'Ordre compleix amb els principis de necessitat i eficàcia. La seva tramitació respon a l'exigència que l'ordenament jurídic continuï adaptant-se a la realitat ferroviària i socioeconòmica, amb la finalitat d'evitar que resti estanc davant els canvis. També pretén garantir una homogeneïtat més gran respecte del marc jurídic dels altres estats membres. Concretament, l'Ordre prioritza el mètode d'assignació de capacitat més efectiu per assegurar l'operació de les empreses ferroviàries, mètode que encara ha de guanyar més importància amb la futura liberalització dels serveis d'obligació de servei públic. En minimitzar els desavantatges de les empreses ferroviàries davant altres operadors d'altres modes de transport, es fomenta el transport ferroviari i es contribueix, amb aquesta millora de competitivitat, en la millora de la competitivitat i la productivitat de l'economia espanyola.

D'acord amb el principi de proporcionalitat, la norma conté la regulació imprescindible per atendre la necessitat descrita anteriorment, sense que existeixin altres mesures menys restrictives de drets o que imposin menys obligacions als destinataris.

El principi de seguretat jurídica es veu garantit per aquesta Ordre tenint en compte la seva imbricació òptima en l'ordenament jurídic espanyol, amb plena coherència amb la reglamentació nacional i europea vigent en la matèria.

Així mateix, la norma compleix amb el principi de transparència, en defineix l'objecte i l'àmbit d'aplicació, així com es promou la participació del sector en el procés de tramitació, i a aquest efecte el projecte normatiu se sotmet a la consulta pública prèvia corresponent de conformitat amb l'article 26.2 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, així com al tràmit d'audiència i informació pública, d'acord amb l'article 26.6 de la mateixa Llei, amb la finalitat d'obtenir la màxima participació possible de la societat.

Finalment, la norma és coherent amb el principi d'eficiència, ja que és una norma que no suposa un increment significatiu de càrregues administratives ni de despesa pública. En aquest sentit, s'ha eliminat l'exigència per la qual les empreses ferroviàries havien d'aportar una còpia compulsada del certificat de seguretat, la qual cosa implica una reducció de les càrregues administratives per a les empreses ferroviàries.

Durant el procediment d'elaboració de la norma s'ha garantit la participació activa dels interessats a través del tràmit de consulta pública prèvia, així com els tràmits posteriors d'audiència i informació pública. Concretament, en la seva elaboració s'han consultat els administradors d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries tant de viatgers com de mercaderies, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) i l'Associació d'Empreses Ferroviàries Privades (AEFP). Així mateix, aquesta Ordre ha rebut l'informe de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Aquesta norma es dicta en virtut de la competència estatal que preveu l'article 149.1, regla 21a, de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

En virtut d'això, a iniciativa del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública i d'acord amb el Consell d'Estat, dispo:

Article únic. *Modificació de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.*

U. S'afegeix l'apartat 8 a l'article 6, que queda redactat de la manera següent:

«8. Totes les comunicacions que s'efectuïn entre els administradors d'infraestructures i qualsevol dels interessats en el procediment d'adjudicació de la capacitat d'infraestructura s'han de fer per mitjans electrònics. Els administradors d'infraestructures han de garantir que les plataformes de comunicació que s'utilitzin per a això siguin plenament accessibles.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 7 queda redactat de la manera següent:

«2. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adjudicar la capacitat d'infraestructura ferroviària d'acord amb el procediment següent:

a) L'horari de servei es fixa un cop l'any i entra en vigor a les dotze de la nit del segon dissabte de desembre. Quan es porti a terme un canvi o un ajustament després de l'hivern, en particular per tenir en compte, si escau, els canvis d'horari del trànsit regional de passatgers, aquest ha de tenir lloc a mitjanit del segon dissabte de juny i a tants altres intervals, entre les dates esmentades, com siguin necessaris.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot acordar altres dates d'entrada en vigor i de vigència per al nou horari de servei sempre que ho comuniqui, prèviament i amb l'antelació necessària, al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i, en cas que aquell afecti trànsits internacionals, a la Comissió Europea.

L'horari de servei recull el conjunt de totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que tenen lloc sobre una determinada infraestructura, en el període a què es refereix l'horari de servei esmentat.

b) L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de determinar, juntament amb els administradors d'infraestructures d'altres estats, les franges horàries considerades necessàries per a l'explotació de trànsits internacionals, com a mínim, onze mesos abans que entri en vigor l'horari de servei.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de vetllar perquè, en la mesura del possible, es respectin aquestes franges horàries en els procediments posteriors.

Només s'han de fer ajustaments en cas que siguin absolutament necessaris.

c) El termini per presentar les sol·licituds d'adjudicació de capacitat s'ha d'iniciar en la data en què es publiqui l'acord d'aprovació de la declaració sobre la xarxa i ha de concloure, tant per als trànsits ferroviaris internacionals com per als nacionals, vuit mesos i quinze dies abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei.

d) Un cop complerts els terminis esmentats en l'apartat anterior, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'elaborar i publicar el projecte d'horari de servei, com a mínim, sis mesos i quinze dies abans de l'entrada en vigor d'aquest horari. Durant aquest període, s'ha d'intentar la coordinació de les sol·licituds presentades, d'acord amb el que estableix l'article següent.

e) Els sol·licitants de capacitat poden presentar les al·legacions oportunes fins a cinc mesos i quinze dies abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei.

Així mateix, i en el mateix termini, hi poden fer observacions tots els qui considerin que l'horari esmentat, durant el seu període de vigència, pot afectar la seva capacitat de subministrament de serveis ferroviaris, així com altres administradors d'infraestructura que es puguin veure afectats per aquell.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de prendre les mesures oportunes per tenir en compte les preocupacions que s'hagin manifestat, ha de

respondre les al·legacions rebudes, i si escau, ha de revisar l'adjudicació de capacitat a què fa referència la lletra d) d'aquest article, intentant coordinar les sol·licituds d'acord amb la informació aportada per les empreses i els candidats.

L'administrador d'infraestructures ha de justificar, en tot cas, les denegacions de capacitat.

f) Com a mínim, quatre mesos i mig abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'aprovar i comunicar als candidats l'adjudicació definitiva de capacitat.

g) Quatre mesos i set dies abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei, l'administrador d'infraestructures ha d'informar dels dies concrets de circulació durant tot l'horari de servei a tots els candidats que hagin presentat una sol·licitud.»

Tres. L'apartat 3 de l'article 7 queda redactat de la manera següent:

«Tres mesos i quinze dies abans de l'entrada en vigor de l'horari de servei, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de posar a disposició dels candidats la capacitat que no s'hagi adjudicat d'acord amb el procediment que descriu l'apartat anterior.

Aquesta capacitat pot ser sol·licitada, a partir d'aquest moment i fins que conclogui la vigència de l'horari de servei, d'acord amb el procediment següent:

a) Les sol·licituds d'adjudicació de capacitat d'infraestructura, a les quals fa referència aquest apartat, han d'obtenir la resposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries en el termini màxim de cinc dies hàbils a comptar de la data de la seva recepció en el registre d'entrada, d'acord amb les regles o els criteris establerts i sempre que es compleixin els requisits que preveu l'article 10, per a la sol·licitud de capacitat.

b) Excepcionalment, i en la manera i les condicions que estableixi l'administrador d'infraestructures ferroviàries en la declaració sobre la xarxa, els candidats poden sol·licitar, de manera motivada, l'adjudicació de capacitat fins un dia abans de la utilització efectiva de la franja ferroviària sol·licitada. A aquest efecte, el candidat ha de presentar aquesta sol·licitud abans de les dotze hores del dia anterior al de la pretesa prestació del servei. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de respondre aquesta sol·licitud abans de les divuit hores del dia esmentat.»

Quatre. L'article 8 queda redactat de la manera següent:

«Article 8. *Coordinació de sol·licituds.*

1. Si durant el període previst per a l'elaboració del projecte d'horari de servei l'administrador d'infraestructures ferroviàries comprova que hi ha sol·licituds incompatibles entre si, ha de procurar aconseguir, mitjançant la seva coordinació, la millor adequació possible entre aquestes.

2. En la coordinació de sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'ha de posar en contacte amb tots els candidats afectats i ha de facilitar una solució negociada entre els candidats les sol·licituds dels quals són incompatibles.

Així mateix, ha de valorar, prèvia anàlisi de la seva viabilitat, les propostes conjuntes que puguin presentar diversos candidats.

En cas de no resoldre's així el conflicte entre sol·licituds, l'administrador ha de proposar als candidats, dins de límits raonables, les adjudicacions de capacitat d'infraestructures que difereixin del que s'ha sol·licitat. Els candidats poden acceptar o rebutjar la proposta en el termini màxim de deu dies hàbils des que se'ls notifiqui.

3. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de procurar resoldre els conflictes que sorgeixin consultant els candidats interessats. Per dur a terme

aquesta consulta, s'ha de facilitar la informació següent, de manera gratuïta per via electrònica:

- a) L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.
- b) L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes.
- c) L'adjudicació de capacitat alternativa proposada en els trajectes de què es tracti de conformitat amb l'apartat 2.
- d) La informació detallada sobre els criteris aplicats en el procediment d'adjudicació de capacitat.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests candidats estiguin d'acord que es divulgui.»

Cinc. L'article 10 queda redactat de la manera següent:

«Article 10. *Sol·licitud de capacitat d'infraestructura.*

1. Els candidats a què es refereix l'article anterior poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, dins dels terminis que preveu l'article 7, l'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària per a la prestació de serveis de transport ferroviari, d'acord amb el que preveuen la Llei i el Reglament del sector ferroviari i aquesta Ordre.

2. La sol·licitud de capacitat ha d'anar acompanyada, en tot cas, de les dades i els documents següents:

a) La identificació del candidat i de la persona que el representa, adjuntant el seu domicili a l'efecte de notificacions, així com les dades que acrediten que està en possessió d'una llicència d'empresa ferroviària o d'un títol habilitador, si escau i segons correspongui. La representació s'ha d'acreditar per qualsevol mitjà admès en dret que en deixi constància fidedigna, o mitjançant una declaració en compareixença davant el personal habilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Així mateix, per acreditar aquesta representació, és possible utilitzar el Registre electrònic d'apoderaments de l'Administració General de l'Estat.

b) Quan es tracti d'empreses ferroviàries i sol·licitin capacitat pels procediments que preveuen els apartats 1 i 3 de l'article 7, han d'acreditar estar en possessió del certificat de seguretat corresponent en vigor del qual sigui titular. A aquest efecte, s'ha de comprovar la informació que consta en la base de dades de certificats de seguretat de l'Agència Europea de Seguretat Ferroviària.

Per a aquesta acreditació, l'empresa ferroviària ha de presentar una còpia compulsada d'aquest certificat o aportar una declaració responsable que les dades inscrites en aquest Registre europeu no han variat.

També poden, si escau, aportar el document que reculli el compromís que l'empresa ferroviària està en possessió del certificat de seguretat corresponent, requisit que han d'acreditar amb caràcter previ a l'adjudicació de capacitat.

c) La determinació concreta de la capacitat d'infraestructura que se sol·liciti.

3. El candidat que hagi subscrit un acord marc d'acord amb el que estableix l'article 13 ha de presentar-ne la sol·licitud en la forma que s'hi preveu.

4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de tenir degudament en consideració la repercussió de la reserva de capacitat d'infraestructura amb finalitats de treballs de manteniment sobre l'activitat dels candidats i ha d'informar, tan aviat com sigui possible, les parts interessades de la falta de disponibilitat de la capacitat d'infraestructura a causa de treballs de manteniment no programats.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència pot exigir a l'administrador d'infraestructures ferroviàries que posi a la seva disposició aquesta informació si ho considera necessari.»

Sis. L'article 11 queda redactat de la manera següent:

«Article 11. *Criteris d'adjudicació.*

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adjudicar la capacitat d'infraestructures sol·licitada de la manera següent:

- a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls hi ha d'adjudicar.
- b) Si hi ha coincidència de sol·licituds per a una mateixa franja horària, la capacitat s'ha d'adjudicar mitjançant el procediment de coordinació que preveu l'article 8 d'aquesta Ordre.
- c) En el cas de línies o infraestructures congestionades, cal atènyer-se al que disposa l'article 17.»

Set. L'article 17 queda redactat de la manera següent:

«Article 17. *Infraestructura congestionada.*

1. Quan després de coordinar les franges horàries sol·licitades i consultar amb els candidats afectats, no sigui possible atendre degudament les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de declarar la part de la infraestructura afectada com a congestionada. La mateixa qualificació ha de rebre la infraestructura per a la qual es prevegi una insuficiència de capacitat en un futur proper.

2. Quan una infraestructura es declara congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de portar a terme una anàlisi de capacitat, d'acord amb l'article 18, llevat que ja s'estigui aplicant un pla d'augment de capacitat, d'acord amb l'article 19.

3. Si tota la línia, o algun dels seus trams o infraestructures, es declara congestionada, s'han de tenir en compte per a la seva assignació, per ordre descendent, les prioritats d'adjudicació següents:

- a) L'eventual existència d'acords marc que prevegin l'adjudicació d'aquesta sol·licitud de capacitat.
- b) L'existència d'infraestructures especialitzades i la possibilitat d'atendre aquestes sol·licituds en les infraestructures esmentades.
- c) Els serveis declarats d'interès públic.
- d) Els serveis internacionals.
- e) L'aprofitament de la capacitat disponible; en particular, s'ha de considerar el volum de la sol·licitud, per un candidat, d'un mateix solc o conjunt de solcs, valorat en termes de quilòmetres x tren de la sol·licitud, durant el període considerat.
- f) L'eficiència del sistema.

En l'aplicació d'aquests criteris de prioritat, han de rebre la deguda consideració els serveis de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.

4. En tot cas, amb l'objectiu d'aconseguir una eficiència més gran del sistema i un millor servei per a la societat, així com garantir, en la mesura del possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modular l'aplicació estricta dels anteriors criteris d'adjudicació, tenint en compte criteris socials, econòmics o mediambientals que s'hagin de fixar en la declaració sobre la xarxa.

5. Per tal de garantir uns serveis de transport ferroviari adequats i, en particular, de respondre a les exigències dels serveis declarats d'interès públic o d'afavorir el transport ferroviari de mercaderies, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot adoptar les mesures necessàries, en condicions no discriminatòries, perquè en l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura es doni prioritat als serveis esmentats.

6. Un cop declarada una infraestructura congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'exigir la cessió de les franges horàries que, en un període d'almenys un mes, s'hagin utilitzat menys que la quota assignada que s'estableixi en la declaració sobre la xarxa, llevat que això sigui per causes no econòmiques alienes al control dels candidats.»

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor el dia 2 de gener de 2026.

Madrid, 21 de desembre de 2025.— El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, Óscar Puente Santiago.