



**PRINCIPALES ACTIVIDADES
DEL COMITÉ DE REGULACIÓN
FERROVIARIA Y
AEROPORTUARIA**

1 enero - 7 octubre de 2013

12 de mayo de 2014

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ORGANIZACIÓN	4
2.1 COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA Y AEROPORTUARIA	4
3. PRINCIPALES ACTIVIDADES	4
3.1 ACTIVIDADES EN MATERIA FERROVIARIA	5
3.1.1 Conclusiones sobre la sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de diciembre de 2012 resolviendo los recursos interpuestos por varias Comunidades Autónomas contra la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.....	5
3.1.2 Informe del CRFA sobre el proyecto elaborado por ADIF de actualización para el año 2013 de la Declaración sobre la Red.	7
3.1.3 Resolución del expediente 2013/006 sobre incidencias en instalaciones logísticas de ADIF.	9
3.1.4 Informe sobre el proyecto de Orden Ministerial sobre “Servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística”.....	11
3.1.5 Informe sobre el proyecto de orden ministerial por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.	13
3.1.6 Informe sobre la propuesta de ADIF de modificación de las cuantías de los cánones ferroviarios.....	13
3.1.7 Informe sobre el proyecto de orden ministerial por la que se aprueba la “Instrucción ferroviaria de gálibos”.	15
3.1.8 Informe sobre la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013 por incumplimiento de la Directiva 2001/14/CE, de 26 de febrero de 2001.	16
3.1.9 Acuerdos sobre los corredores ferroviarios de mercancías números 4 y 6.	20
3.2 ACTIVIDADES EN MATERIA AEROPORTUARIA	21
3.2.1 Supervisión de la propuesta tarifaria de AENA para el ejercicio 2014.....	21

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, articula la reorganización de los organismos supervisores independientes, encargados de garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de competencia efectiva en los distintos mercados y sectores productivos en beneficio último de los consumidores y usuarios.

De acuerdo con la Disposición adicional segunda de la Ley, la constitución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia implicó la extinción de la Comisión Nacional de la Competencia, la Comisión Nacional de Energía, la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, la Comisión Nacional del Sector Postal, el Comité de Regulación Ferroviaria, la Comisión Nacional del Juego, la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria y el Consejo Estatal de Medios Audiovisuales.

En aras de favorecer la transparencia y publicidad que debe regir la actuación de todos los órganos de la Administración Pública, se ha elaborado el presente documento que recoge las principales actividades llevadas a cabo por Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria desde el 1 de enero hasta el 7 de octubre de 2013, fecha en la que tuvo lugar la puesta en funcionamiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia según resulta de la Orden ECC/1796/2013.

No se incluyen, sin embargo, sus cuentas anuales toda vez que según la Disposición transitoria octava de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, será el Presidente de ésta el que formule y apruebe por cada uno de los organismos extinguidos una cuenta del ejercicio 2013 que incluirá las operaciones realizadas por cada organismo hasta el momento de su extinción así como aquellas actividades realizadas en el ámbito correspondiente durante el periodo comprendido entre el 7 de octubre y el 31 de diciembre de 2013.

2. ORGANIZACIÓN

2.1 COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA Y AEROPORTUARIA

Presidente: Juan Miguel Sánchez García

Vocales: José María Collado González; Rafael García Alcolea; Vicente Hernández Gutiérrez; Ignacio Pérez Lou

Secretaria: Isabel Dorrego Iglesias

Vocales Asesores: Matilde Fernández Balbín; Enrique Gómez Campo; Manuel Bautista Pérez (se incorporó en el mes de abril); Jesús Miguel Zarzuela Sánchez (se incorporó en el mes de julio)

Organización administrativa: Lucía Gil Mayo; Paloma Pérez Blanco

3. PRINCIPALES ACTIVIDADES

En el periodo comprendido entre enero y octubre de 2013 el colegio del CRFA se ha reunido en trece ocasiones. Todas las reuniones han tenido aspectos comunes como son los relativos al informe del Presidente sobre las diferentes actividades llevadas a cabo para consolidar la presencia del CRFA, fundamentalmente desarrollada a través de la participación en foros, jornadas y la publicación de artículos en revistas especializadas. También sobre la participación en las reuniones convocadas por la Comisión Europea a los Organismos Reguladores y de su participación en las reuniones de la Asociación IRG-Rail, compuesta por los organismos reguladores independientes europeos, así como en la constitución de la Red de Reguladores Ferroviarios Europeos (ENRRB).

Otro elemento común ha sido el mantenimiento de reuniones con distintas autoridades y organismos para dar a conocer la situación y las actuaciones del CRFA.

A continuación, se exponen las principales actividades del CRFA, distribuidos en dos apartados, por un lado en relación con la materia ferroviaria, y, por otro, en materia aeroportuaria.

3.1 ACTIVIDADES EN MATERIA FERROVIARIA

3.1.1 Conclusiones sobre la sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de diciembre de 2012 resolviendo los recursos interpuestos por varias Comunidades Autónomas contra la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

El CRFA examinó la sentencia dictada por el Tribunal Constitucional (TC) resolviendo los recursos interpuestos por cinco Comunidades Autónomas¹ contra determinados preceptos de la Ley del Sector Ferroviario (LSF). Del análisis efectuado, el Comité extrae una serie de conclusiones:

- El contenido de dicho pronunciamiento propician una mayor seguridad jurídica para el conjunto de actores del sistema ferroviario.
- El Comité insta al Ministerio de Fomento a iniciar cuanto antes las actuaciones para superar una situación provisional contraria a la Constitución como es la delimitación de la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) sobre la base de un criterio subjetivo. A este respecto, el Comité no puede sino coincidir plenamente con las consideraciones que la sentencia hace en torno a norma declarada inconstitucional² y la necesidad de contar en el menor plazo posible con una REFIG definida con arreglo a criterios coherentes con el Estado autonómico, labor en la que resulta imprescindible el concurso de las Comunidades Autónomas.
- Aunque la sentencia sólo se pronuncia en una ocasión sobre el CRF (en lo relativo a la función que le atribuye el art. 83 de la LSF sobre el certificado de seguridad³) el Comité considera de especial trascendencia este pronunciamiento que precisa de forma completa el alcance de las competencias estatales y autonómicas en materia de ferrocarriles. Con ello se supera una situación en la que en materia ferroviaria sólo se contaba con pronunciamientos puntuales del TC, como los contenidos en las sentencias sobre la legislación estatal en materia de transportes terrestres, o hipotéticamente extrapolables, como los producidos en materia de carreteras.

Asimismo, el Comité destaca una serie de aspectos que, a partir de la sentencia, representan pautas ineludibles en el ejercicio por el Estado y las Comunidades Autónomas de sus respectivas competencias en materia ferroviaria:

- La necesidad de diferenciar como materias la infraestructura ferroviaria y el transporte ferroviario, que se traduce en competencias distintas.

¹ Extremadura, Cataluña, Asturias, Aragón y Castilla y León.

² Apartado 1 de la disposición adicional novena de la LSF.

³ Correspondía al CRF la resolución de conflictos sobre otorgamiento y uso del certificado de seguridad.

- En las competencias sobre la infraestructura ferroviaria, debe partirse de la supremacía del criterio territorial, si bien, por su condición de obra pública que comparte con otras infraestructuras como las carreteras, dicho criterio territorial puede ser complementado o modulado, con el criterio del interés público, general o autonómico, para evitar redes aisladas sin interconexión o interoperabilidad.
- Las competencias autonómicas en materia de infraestructura ferroviaria vienen acotadas por una doble condición: debe tratarse de tramos o partes de vías férreas que, aunque nazcan o mueran fuera de la Comunidad Autónoma en su itinerario total, discurren por la Comunidad Autónoma (condición positiva) y no forman parte de una infraestructura ferroviaria considerada de interés general por el Estado (condición negativa).
- El legislador estatal, tal y como establece el art. 2 de la LSF puede establecer como finalidad genérica o abstracta la garantía de un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado, sin que esto suponga la asunción completa de competencias por parte del mismo.
- La licencia de empresa ferroviaria, que con carácter único para la REFIG se regula en el art. 44 de la LSF, sólo se refiere a los transportes ferroviarios que sean competencia del Estado, es decir, aquéllos que discurren por más de una Comunidad Autónoma y los servicios parciales que constituyen fragmentos de una línea regular de transporte supracomunitario⁴.
- Cuando los servicios ferroviarios discurren íntegramente por una Comunidad Autónoma, la entera ordenación debe corresponder a ésta, que tiene plena libertad para organizar la gestión y la financiación de los servicios ferroviarios de interés público.

Por último, el certificado de seguridad, regulado en el art. 57.4 de la LSF, se encuadra en la materia de ferrocarriles y no en la de tráfico y circulación de vehículos a motor ni en la de seguridad industrial. Por ello, se trata de una competencia estatal de aquellas infraestructuras que transcurren por más de una Comunidad Autónoma, por lo que su regulación y otorgamiento corresponde a órganos estatales y al CRF la función de resolver los conflictos en relación con el otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporta

⁴ En cuanto a los servicios de transporte ferroviario de interés público regulados en los arts. 53 y 54 de la LSF, tanto su declaración, como su adjudicación a una empresa ferroviaria o la imposición a una determinada empresa ferroviaria de la obligación de prestarlos sólo corresponde al Estado cuando los servicios discurren por más de una Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura, y consiguientemente requieren la licencia de empresa ferroviaria del art. 44 de la LSF.

3.1.2 Informe del CRFA sobre el proyecto elaborado por ADIF de actualización para el año 2013 de la Declaración sobre la Red.

La función básica que cumple la declaración sobre la red es dar a conocer a las empresas ferroviarias y a los demás candidatos las características de la infraestructura ferroviaria, las condiciones de acceso a la red y a las instalaciones ferroviarias, las reglas de asignación de capacidad y los cánones y las tarifas aplicables. Resulta necesario, por ello, depurar el contenido de la declaración para circunscribirlo rigurosamente a lo previsto en la normativa, excluyendo otras cuestiones ajenas que, en caso contrario, se impondrían con carácter vinculante indebidamente a las empresas y candidatos.

En relación con el proyecto de Actualización para el año 2013 de la Declaración sobre la Red, se emitieron una serie de recomendaciones y observaciones, de entre las que destacan las siguientes:

Capítulo 1 (“Información general”)

- Llama la atención la falta de actualización del contenido del epígrafe dedicado al Comité de Regulación Ferroviaria, ya que se mantiene inalterada la misma redacción que el año anterior, en la que se daba cuenta de la modificación del régimen legal del órgano regulador operada por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible. La declaración sobre la red actualizada debería reflejar los siguientes extremos:
 - o El Comité de Regulación Ferroviaria es un órgano colegiado al que corresponde la supervisión del mercado ferroviario y la salvaguarda de la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios de transporte.
 - o Es un órgano adscrito al Ministerio de Fomento que actúa con independencia funcional plena.
 - o El desarrollo íntegro de las competencias del Comité de Regulación Ferroviaria (las enumeradas en el artículo 83.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario).
 - o Todas las empresas ferroviarias y los candidatos tienen la facultad de acudir al Comité de Regulación Ferroviaria si se consideran perjudicados por actuaciones contrarias a Derecho y, en particular, respecto de las actuaciones que realice el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en aplicación de la declaración sobre la red⁵.

⁵ Artículo 4.4 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

- Las resoluciones del Comité de Regulación Ferroviaria son vinculantes para todas las entidades afectadas (artículo 4.4 de la Orden FOM/897/2005).

- En el apartado 1.4 (“Estatus jurídico de la DR”) se indica que la declaración sobre la red tiene carácter vinculante para las empresas ferroviarias, los candidatos y ADIF “*en cuanto a los derechos y las obligaciones que de ella se deriven*”, expresión que proviene directamente del art. 4.2.1.e) de la Orden FOM/897/2005.

Capítulo 2 (“Condiciones de acceso”)

- En el apartado 2.2.1 (“Requisitos para la solicitud de adjudicación de capacidad”) se exige a las empresas ferroviarias aportar una copia compulsada del certificado de seguridad, tal y como establece el artículo 10.2 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril. Sin embargo, dado que la Dirección General de Ferrocarriles siempre notifica a ADIF los actos de otorgamiento, suspensión o modificación de todos los certificados de seguridad, sería recomendable suprimir tal requisito, que implica una carga adicional innecesaria para las empresas solicitantes.
- En el apartado 2.7.1 (“Inspección sobre el material rodante”) se afirma que ADIF podrá, bajo determinadas circunstancias, decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, de conformidad con el artículo 86 de Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y la declaración sobre la red añade que las empresas ferroviarias “*no tienen derecho a reclamación por retrasos o daños económicos en caso de inhabilitación del personal, material o sistemas, incluso con carácter preventivo*”. Esta restricción a las empresas carece de cobertura normativa y, por lo tanto, debería suprimirse.

Capítulo 3 (“Descripción de la red”)

- Se echa en falta que la declaración sobre la red publique las conexiones particulares a la REFIG autorizadas y la enumeración de las conexiones de uso público que se encuentran en explotación; ya que se trata de datos de interés para las empresas ferroviarias.

Capítulo 4 (“Adjudicación de capacidades”)

- En el apartado 4.4.5 el escueto reenvío a la orden ministerial debería ser completado indicando que se aplicarán los criterios de prioridad en la adjudicación, ya reseñados y su posibilidad de modulación.

Capítulo 5 (“Servicios de ADIF”)

- Además de ciertas apreciaciones menores, el Comité reitera las recomendaciones incluidas en su Resolución de 25 de septiembre de 2012 sobre el expediente de terminales ferroviarias y servicios adicionales, complementarios y auxiliares, a pesar de que se han producido avances, como el incremento de instalaciones logísticas de mercancías (de 75 a 107) abiertas al régimen de auto prestación.

Capítulo 6 (“Régimen económico y tributario”)

- El Comité se remite a pronunciamientos anteriores sobre la normativa aplicable. En este sentido, reitera las consideraciones y recomendaciones hechas tanto en sus resoluciones sobre cánones (6 de febrero de 2012) y la ya citada sobre terminales y servicios adicionales, complementarios y auxiliares, como las realizadas en el informe del proyecto de la orden ministerial de octubre de 2012 sobre fijación de los cánones ferroviarios que modificó la orden en dicha materia de 2005. Aunque se han producido avances puntuales, buena parte de los problemas detectados por el Comité subsisten.

El Comité llama la atención, sobre dos apartados, el 6.1 Principios de Tarificación y el 6.2.5 Sistema de Incentivos, en los que se aprecia la diferencia que aún existe con las declaraciones sobre la red de otros países, donde sí han sido objeto de desarrollo las reglas y mandatos establecidos en las directivas comunitarias, hoy refundidas en la ya citada Directiva 2012/34.

3.1.3 Resolución del expediente 2013/006 sobre incidencias en instalaciones logísticas de ADIF.

El 28 de febrero de 2013, el Presidente de la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC) presentó un escrito ante el Comité de Regulación Ferroviaria denunciando una serie de incidencias acaecidas desde comienzos del año en cinco instalaciones logísticas principales de mercancías, titularidad del ADIF, que afectaron de manera negativa al funcionamiento del servicio de transporte intermodal, esencialmente por la falta de operativa y el deficiente funcionamiento de los medios para la manipulación de unidades de transporte intermodal (UTI's).

Tras realizar varias actuaciones el Comité, en uso de las atribuciones que le encomendaba el art. 83.2.b de la Ley del Sector Ferroviario, decidió el 5 de marzo abrir el expediente 2013/006, que se resolvió con las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- El Comité destaca el carácter excepcional que han tenido las incidencias producidas y su conexión con dos causas diferentes. Por un lado, en la terminal de Madrid-Abroñigal, en la que las incidencias son más relevantes, las incidencias se conectan con la entrada en concurso de acreedores de la empresa Joirsa, proveedora de los servicios de manipulación de UTI's, mantenimiento de grúas y alquiler de grúas móviles. Por otro lado, en las terminales de Sevilla-La Negrilla, San Roque-La Línea y Córdoba-El Higuero, las incidencias estuvieron vinculadas al proceso de internalización por ADIF, hasta que hubiera un nuevo proveedor externo, de los servicios de manipulación de UTI's y mantenimiento de grúas que había dejado de prestar la empresa IMU Servicios Integrales S.A., al estar desde finales de 2012 en

proceso de liquidación (empresa a la que estaba vinculada a su vez Joirsa). El Comité aprecia que la información facilitada en ambos casos por ADIF a las empresas ferroviarias y operadores logísticos fue incompleta y tardía, lo que condicionó la posibilidad de que pudieran utilizar las mejores alternativas para neutralizar los efectos de las incidencias. Es por ello necesario establecer por parte de ADIF mecanismos más ágiles y efectivos de información y relación con los posibles afectados, ya que se considera que los cauces ordinarios utilizados por ADIF y una información no preventiva, sino posterior a la existencia de problemas en los proveedores externos, han demostrado ser insuficientes para hacer frente a la situación producida.

- El Comité reconoce los esfuerzos llevados a cabo por ADIF para hacer frente a las incidencias producidas mediante las diferentes actuaciones paliativas. Sin embargo, el Comité constata que no existen protocolos para afrontar la interrupción o deficiente prestación de un servicio esencial para la cadena logística, como es el servicio de manipulación de UTI's en las terminales de ADIF (SC-6)⁶. Una planificación preventiva de las actuaciones a realizar en este tipo de situaciones mejoraría la capacidad de respuesta y, en último término, el funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías. Por ello, y al menos para el ámbito de las instalaciones logísticas de ADIF que son claves en la red intermodal, se recomienda que ADIF, en una labor que requiere el concurso de las empresas ferroviarias y de los operadores logísticos, aborde la elaboración de este tipo de protocolos.

Por tanto, el Comité considera manifiestamente mejorables las garantías y mecanismos que ADIF debe poner a disposición de las empresas ferroviarias y operadores logísticos tanto para neutralizar la repercusión económica por servicios de transporte intermodal no prestados o prestados de forma deficiente en sus instalaciones, como para compensar las consecuencias económicas que por daños y perjuicios hayan soportado indebidamente tales empresas y operadores⁷.

⁶ Tanto si el servicio es prestado directamente por ADIF como en el caso de hacerlo a través de proveedores externos.

⁷ En uno de los servicios afectados por las incidencias: el servicio auxiliar de almacenaje de UTI's (SX-5) la mejora que se propugna no puede articularse sino a través de la negociación entre las partes, dado que las condiciones de aplicación se determinan mediante contrato. Pero en el caso del servicio complementario (SC-6) en el que se concentraron principalmente los problemas y, por tanto, las consecuencias para las empresas ferroviarias y los operadores logísticos, el Comité recomienda utilizar otras vías, que no tienen que ser acotadas exclusivamente al SC-6. Por un lado, extender y perfeccionar la única alternativa ofrecida por ahora por ADIF de los convenios de calidad concertada, que presentan hasta el momento un alcance limitado. Y por otro, la determinación unilateral por ADIF de compromisos, tanto de calidad como de asunción de responsabilidades, en la fijación de las condiciones de aplicación del SC-6, que como el resto de servicios complementarios hay que recordar que se trata de servicios de prestación y precio regulados. En esta vía que se propugna, el concurso de alguna iniciativa normativa por parte del Ministerio de Fomento facilitaría sin duda su puesta en marcha, siendo oportuno recordar que la Ley del Sector Ferroviario atribuye al Ministerio tanto la fijación de los criterios conforme a los cuales el administrador de infraestructuras deberá prestar los servicios complementarios (art. 40.3 a) como la inspección de la forma de prestación de tales servicios (art. 86.1).

El Comité estima necesario hacer un seguimiento de las recomendaciones emitidas, poniendo en marcha la convocatoria de reuniones con ADIF, las empresas ferroviarias y los operadores logísticos para evaluar los avances que se hubieran producido y estudiar las futuras medidas al respecto.

3.1.4 Informe sobre el proyecto de Orden Ministerial sobre “Servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística”.

El proyecto de Orden constituye la primera disposición de carácter general de desarrollo del 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, en materia de transporte ferroviario.

La Disposición transitoria tercera, apartado 3 de la Ley del Sector Ferroviario (LSF), añadida por el artículo 37 del Real Decreto-ley 4/2013, establece que el transporte ferroviario de viajeros con finalidad turística se prestará, a partir del 31 de julio de 2013, en régimen de libre competencia y remite a una Orden del Ministerio de Fomento el desarrollo de la regulación de las condiciones de prestación de este tipo de servicios.

En comparación con el precedente inmediato del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, el Real Decreto-ley 4/2013 ha reducido de forma drástica los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros objeto de liberalización inmediata: únicamente los de finalidad prioritariamente turística, entendiéndose por tales aquéllos en los que todas las plazas del vehículo se ofertan combinando el desplazamiento por ferrocarril con actividades recreativas, culturales o de ocio⁸.

El proyecto de Orden concreta (artículo 3) tres categorías de actividades complementarias al transporte: alojamiento, restauración (fuera del vehículo, de las estaciones o de las paradas intermedias) y otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento. Pero el proyecto es más restrictivo aún que el Real Decreto-ley 4/2013, al exigir que se oferten necesariamente al menos dos de dichas actividades para que el servicio de transporte de viajeros tenga la consideración de transporte de finalidad turística y, por tanto, se preste en régimen de libre competencia.

No se aprecia por parte del CRF razones de peso para reducir el ámbito de los servicios liberalizados más allá de los límites señalados en el Real Decreto-ley 4/2013. Por ello, recomienda la revisión de este artículo para considerar como servicios de transporte con finalidad prioritariamente turística aquéllos que combinen el desplazamiento por ferrocarril de pasajeros con una o más de las prestaciones enumeradas en dicho precepto.

⁸ Disposición transitoria tercera de la LSF.

Se estima necesario, igualmente, que se suprima la exigencia de que las plazas hayan de ser vendidas u ofrecidas por una agencia de viajes.

Además, el artículo 4 del proyecto impone una condición adicional para los transportes con finalidad turística de carácter periódico que coincidan con servicios ferroviarios de viajeros: el precio de la combinación contratada deberá ser un 30% superior a la tarifa del transporte del servicio coincidente (del billete de clase turista o de la clase más general, en el caso de servicios cuya prestación requiera un título habilitante).

El CRF presenta dudas sobre este nuevo requisito por los siguientes motivos: a) porque no será frecuente que se produzca una coincidencia completa de itinerario; b) porque, al no existir todavía competencia en los servicios de viajeros de ámbito nacional, las tarifas que sirven de referencia no son precios de mercado; c) porque no se tienen en consideración los sistemas flexibles de tarificación que actualmente ya se están aplicando en algunos servicios y d) porque el órgano administrativo competente puede, en última instancia, eximir del cumplimiento del requisito.

El artículo 6 del proyecto de Orden recoge unas reglas específicas de prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares para el transporte con finalidad turística que no están, a juicio del Comité, enteramente justificadas.

- En primer lugar, obliga a ADIF a prestar los servicios complementarios y auxiliares propios del transporte ferroviario de viajeros a las empresas que lo soliciten, cuando no exista oferta alternativa en el mercado, obligación ya recogida en el artículo 40.3.a) de la LSF para los servicios complementarios, por lo que no es necesario reiterarla.
- Se impone esta misma obligación a RENFE-Operadora, en el caso de auto prestación, exigencia que contraviene lo establecido en el artículo 40.3.c) de la misma Ley, que prohíbe a las empresas ferroviarias la prestación de servicios complementarios a otras empresas ferroviarias.
- No encuentra justificación la obligación de comunicar las tarifas a la Dirección General de Ferrocarriles, ya que el Ministerio de Fomento es competente para la aprobación de las mismas, por lo que las conoce con antelación (artículo 79 LSF). En lo relativo a los servicios auxiliares, no se aprecian razones sólidas para establecer un régimen de comunicación previa que no se ha regulado de igual modo para el transporte de mercancías por ferrocarril.

Por todo lo expuesto, sería razonable recoger en el proyecto de Orden que la declaración sobre la red refleje todo lo relativo a los servicios, las condiciones y las tarifas de los servicios (o los principios de tarificación en el caso de los servicios auxiliares).

3.1.5 Informe sobre el proyecto de orden ministerial por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

El proyecto de orden ministerial se ajusta al objetivo de cumplir el mandato de desarrollo normativo contenido en los dos preceptos (art.10.4 en cuanto a subsistemas y art. 16.1 en cuanto a vehículos) del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General. Asimismo, el Comité considera que lo hace de acuerdo con las dos directivas comunitarias europeas objeto de transposición⁹ y que se atiene a una referencia esencial en la materia como es la Recomendación de la Comisión Europea de 29 de marzo de 2011.

Desde el punto de vista de las funciones atribuidas, el Comité considera que el proyecto de orden no constituye, en sus propios términos, una barrera para nuevos entrantes en el mercado ferroviario ni para el acceso a la Red Ferroviaria de Interés General por parte de empresas ferroviarias y candidatos.

3.1.6 Informe sobre la propuesta de ADIF de modificación de las cuantías de los cánones ferroviarios.

La propuesta remitida por ADIF se produce en el contexto de la reforma parcial y urgente del sistema de cánones ferroviarios producida por el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto. Al optarse por esta vía, el Comité no tuvo oportunidad de pronunciarse previamente haciendo notar sus reservas sobre ciertos extremos de dicha reforma.

El Comité manifiesta que la memoria económico-financiera que acompaña la propuesta adolece de carencias significativas. A pesar del interés del Comité en la subsanación de estas carencias y de los esfuerzos de ADIF en atender el requerimiento hecho al respecto, subsisten lagunas importantes, que concierne, no tanto a la disponibilidad de ADIF de herramientas informáticas, sino a la ausencia de una metodología. Asimismo, existen lagunas en lo que respecta a la identificación de los costes tenidos en cuenta y a la justificación detallada de las cuantías propuestas.

⁹ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, ha refundido el contenido de las citadas directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, a las que deroga. Asimismo, el anexo VII de dicha Directiva 2008/57/CE ha sido modificado por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009. Y Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

Como consecuencia de lo anterior, el Comité sólo se encuentra en disposición de comprobar su adecuación a los dos objetivos que la memoria hace explícitos. Por un lado, la propuesta de cuantificación de los cánones tiene en cuenta tanto la nueva clasificación de las líneas ferroviarias como la nueva tipología de las características de los servicios y tipos de tren. Y, por otro lado, la propuesta se corresponde con el objetivo de “avanzar en el logro de la sostenibilidad económico-financiera de las infraestructuras ferroviarias y, singularmente, de la Red de Alta Velocidad, mejorando en la medida en que el sector lo permite, la cobertura de sus costes”.

Con la importante limitación que acaba de indicarse, el Comité debe hacer alguna consideración desde el punto de vista de su principal cometido, es decir, valorar la adecuación de los cánones propuestos a los principios de transparencia, objetividad y no discriminación.

Sobre los dos primeros, el Comité se pronuncia sólo desde el punto de vista formal, ya que carece de información para realizar una valoración.

En materia de discriminación, las cuantías de la propuesta, lo son para todos los operadores (en el caso del transporte de mercancías, que se trata de un segmento ya liberalizado), por lo que no se aprecia discriminación.

Sin embargo, desde el punto de vista de los principios indicados, el Comité debe subrayar una carencia trascendental del sistema ferroviario, como es la falta de definición de un marco general de financiación de las infraestructuras ferroviarias. Sin una determinación previa plurianual de los costes de administración de las infraestructuras ferroviarias que debe recuperar ADIF, del tipo de ingresos con que deben cubrirse los costes a recuperar, del grado de cobertura a alcanzar a través de los cánones y de la secuencia temporal para alcanzar el grado de cobertura fijado, la verificación de si los cánones cumplen los principios de transparencia, objetividad y no discriminación resulta prácticamente imposible.

Esta carencia lastra la planificación operativa y financiera de los operadores del sistema ferroviario y, en particular, afecta a las empresas ferroviarias interesadas en participar en el proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros. La plena transposición de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario único es un acicate que debe ser aprovechado para cubrir tal carencia. Desde esta consideración, el sistema de actualización anual de los cánones a través de las leyes de presupuestos no favorece precisamente la solución preconizada, por lo que su uso debe circunscribirse exclusivamente al año 2014.

Al mismo tiempo, el Comité entiende que la CNMC, en la que quedará integrado de forma efectiva en breve, podrá colaborar en los cambios en el marco regulatorio que, junto con la consiguiente puesta en práctica y aplicación por ADIF, propicien en el futuro un pronunciamiento más completo del supervisor sobre las actualizaciones de los cánones ferroviarios, según prevé la Directiva a transponer anteriormente mencionada.

3.1.7 Informe sobre el proyecto de orden ministerial por la que se aprueba la “Instrucción ferroviaria de gálibos”.

El proyecto de orden, de carácter eminentemente técnico, tiene por objeto¹⁰ aprobar la Instrucción de gálibos ferroviarios, estableciendo los gálibos a considerar, así como la compatibilidad y el convenio entre el material rodante y la infraestructura.

Se distinguen los siguientes tipos de gálibo:

- Para la construcción de vehículos, definiéndose el gálibo de material rodante a considerar en el proyecto de los perfiles constructivos de cualquier tipo de material motor o remolcado, ya sea nuevo o acondicionado, salvo que se hubiera proyectado, construido o acondicionado antes de la entrada en vigor de la instrucción.
- Para la colocación de elementos próximos a la vía, definiéndose el gálibo de implantación de obstáculos a considerar en el proyecto de líneas ferroviarias de nueva construcción o de acondicionamiento de las existentes, integradas en la red ferroviaria de interés general de anchos ibérico, estándar europeo, o métrico (excepto la línea Cercedilla-Cotos).
- Se definen los gálibos de cargamento en vagones abiertos, así como las distancias mínimas que el cargamento debe mantener con las paredes laterales o teleros de los vagones de carga.

Con el cumplimiento de esta instrucción se garantiza la seguridad de la circulación ferroviaria, al evitarse las interferencias entre los vehículos, y de estos con la infraestructura. Además se respetan las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los subsistemas de infraestructura, material rodante y energía de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencional¹¹.

Desde la óptica de las funciones que le corresponden al CRFA, el proyecto de orden por la que se aprueba la “Instrucción ferroviaria de gálibos”, no supone una limitación a las condiciones de acceso al mercado ferroviario ni para el acceso o pluralidad de oferta en la prestación de servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

¹⁰ De acuerdo con la norma UNE-EN 15273:2011.

¹¹ Cumpliendo así con lo establecido en el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general, que incorpora al derecho interno la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.

3.1.8 Informe sobre la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013 por incumplimiento de la Directiva 2001/14/CE, de 26 de febrero de 2001.

La sentencia resuelve asuntos que forman parte de un grupo de recursos (Hungría, España, Austria, Alemania, Polonia, Grecia, Republica Checa, Portugal, Francia, Eslovenia, Italia y Luxemburgo) por incumplimiento de obligaciones derivadas de Directivas sobre el funcionamiento del sector ferroviario¹².

El Tribunal de Justicia ha declarado que España ha cometido las tres infracciones siguientes:

- 1- Falta de competencia de ADIF para la determinación de los cánones ferroviarios (Infracción del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2001/14).

El artículo 4, apartado 1, de la Directiva dispone que los Estados miembros crearán un marco de tarificación y reglas de cánones y *“el administrador de infraestructuras determinará el canon por el uso de infraestructuras y se encargará de su cobro”*.

En opinión del Tribunal, *“incumbe a los Estados miembros establecer un marco de tarificación, mientras que la determinación del canon y su cobro corresponden al administrador de infraestructuras”* (apartado 41).

Por tanto, para garantizar la independencia de gestión del administrador de infraestructuras, éste debe disponer de un cierto margen de actuación para la determinación del importe de los cánones, y resulta que el ADIF no dispone de la independencia de gestión necesaria, ya que se limita a la fijación del canon concreto en cada caso específico, aplicando una fórmula establecida previamente por orden ministerial. Procede concluir, por tanto, que la legislación española no se ajusta en este aspecto al artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2001/14.

- 2- Ausencia de establecimiento de incentivos de tarificación en la normativa española (Infracción del artículo 11 de la Directiva 2001/14).

El artículo 11, apartado 1, de la Directiva dispone que *“los sistemas de tarificación por infraestructura deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras, a través de un sistema de incentivos, a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria”*. A continuación, dicho precepto añade que dicho sistema podrá incluir penalizaciones,

¹² Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

indemnizaciones y primas. Es decir, hay que incluir un sistema de incentivos para mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria.

Ahora bien, la mera posibilidad de establecer un sistema de incentivos, como la prevista en el artículo 73, apartado 5, de la LSF no es suficiente para cumplir con la mencionada Directiva.

Por ello, el TJUE estima que la regulación española tampoco cumple con la normativa comunitaria.

- 3- Adjudicación discriminatoria de capacidad de infraestructura (Infracción de los artículos 13, apartado 2, y 14, apartado 1 de la Directiva 2001/14).

El artículo 14, apartado 1, de la Directiva dispone: *“Deberán establecerse reglas específicas de adjudicación de la capacidad. El procedimiento de adjudicación correrá a cargo del administrador de infraestructuras. En particular, velará por que la capacidad se adjudique de manera justa y no discriminatoria, y de conformidad con el Derecho comunitario.”*

Las reglas específicas de adjudicación de la capacidad previstas en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2001/14 no pueden entenderse en el sentido de que atribuyan al Ministerio de Fomento una facultad de apreciación discrecional para adjudicar la capacidad de infraestructura, y a este respecto el artículo 11, letra b), número 1, de la Orden FOM/897/2005, de 7 abril, prevé que, *“Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiese sido declarada congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación: 1. Las que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicios dentro de cada línea, tomando en especial consideración los servicios de transporte de mercancías”*.

La mera existencia de esa primera prioridad de adjudicación constituye por sí misma una fuente de inseguridad jurídica para los operadores y concede una excesiva discrecionalidad al Ministerio de Fomento.

En segundo lugar, el artículo 13, apartado 2, de la Directiva dispone: *“El derecho a utilizar una capacidad de infraestructura específica en forma de franja ferroviaria podrá concederse a los candidatos por una duración máxima de un período de vigencia del horario de servicio”*.

Se pretende evitar que una empresa disfrute del derecho a utilizar una franja de manera indefinida¹³.

¹³ Se permite como excepción los acuerdos marcos firmados por el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias.

Sin embargo, el artículo 11, letra b), número 4, de la Orden FOM/897/2005, prevé que, si existe coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o si la red está congestionada, se tome en cuenta *“la asignación y utilización efectiva por el solicitante, en anteriores horarios de servicio, de las franjas horarias cuya adjudicación se solicita”*, sin que dicha toma en consideración esté supeditada a la conclusión de un acuerdo marco.

Por ello, dicho criterio de la utilización efectiva de la red, como criterio de adjudicación de la capacidad de infraestructura, es discriminatorio, ya que, cuando exista coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red esté congestionada, conduce a mantener las ventajas de los usuarios tradicionales y a impedir el acceso de nuevos operadores a las franjas horarias más atractivas.

Consideraciones del Comité de Regulación Ferroviaria.

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013 (STJUE) no puede analizarse fuera de las transformaciones que vive el sector ferroviario en la Unión Europea y del proceso de liberalización, que refuerza la independencia de los administradores de infraestructuras.

En este contexto, hay que destacar, las facultades que se han atribuido al administrador de infraestructuras para determinar la cuantía de los cánones y adjudicar la capacidad de la infraestructura ferroviaria, ello con la finalidad de optimizar su utilización y posibilitar un uso más eficiente de las mismas.

Esta Directiva fue incorporada al ordenamiento español por la LSF y las Órdenes FOM/898/2005, de 8 de abril, que fija las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la LSF (hoy modificada por la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre) y FOM/897/2005, de 7 de abril, de declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad. En particular, la LSF otorga al administrador de infraestructuras la función, entre otras, de velar por la eficacia del sistema ferroviario y crea, por otra parte, el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano colegiado integrado en el Ministerio de Fomento.

La Comisión a la vista de la normativa española en materia ferroviaria expuso dudas sobre su compatibilidad con las Directivas 91/440 y 2001/14, e inició un procedimiento que acabó con la presentación de un recurso por incumplimiento ante el Tribunal de Justicia fundado en cinco motivos: i) el administrador de infraestructuras no dispone de la independencia necesaria para el ejercicio de sus competencias; ii) no se ha establecido un sistema de incentivos de tarificación; iii) falta de independencia del organismo regulador; iv) insuficiencia del regulador para supervisar la competencia en los mercados de servicios

ferroviarios; y v) ausencia de reglas objetivas y no discriminatorias para la adjudicación de capacidad.

Más tarde, la Comisión, con motivo de la aprobación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible que modificó la LSF en el sentido de reforzar al Comité de Regulación Ferroviaria, decidió desistir en marzo de 2012 de los motivos tercero y cuarto de su recurso, referidos a la falta de independencia del organismo regulador y a la insuficiencia del regulador para supervisar la competencia en los mercados de servicios ferroviarios.

Con esta sentencia se abre una oportunidad para introducir seguridad jurídica en el sistema ferroviario español, ya que la adecuación a la normativa comunitaria mediante los cambios normativos que asignen más independencia al administrador y den un papel destacado al organismo regulador reforzará la confianza de todos los actores que contarán con un marco estable en al que podrán acudir los candidatos a dirimir sus diferencias.

Para abordar con debida garantía el cumplimiento de la STJUE sería importante que la normativa que se elabore contara con la participación del organismo regulador, para que informara e hiciera aportaciones desde su experiencia y proximidad con los agentes del sector.

Hay que poner de manifiesto que la aprobación de la Directiva 2012/34/UE de 21 de noviembre de 2012, abre un ventana para revisar en profundidad el modelo tarifario.

Además, la oportunidad de mejorar el uso adecuado de la infraestructura ferroviaria exige que esta reforma legal en profundidad modifique el actual marco normativo de los cánones ferroviarios en un doble sentido: por una parte, reforzar la independencia del administrador de la infraestructura para que tenga amplio margen de actuación para determinar la cuantía final del canon y de las tarifas en razón de las posibilidades que le concede las excepciones a la Directiva y, por otra, frente a la capacidad del administrador se deben contraponer las funciones del regulador, ahora ampliadas con la nueva Directiva, que debe supervisar la metodología del establecimiento de los cánones y tarifas y su relación con los costes.

Para llevar a cabo esta reforma legal, el Comité considera que el mantenimiento de los cánones como tributos es una garantía para los derechos de los operadores de servicios de transporte ferroviario, por lo que entiende que no sería prudente ni conveniente revisar su naturaleza de tributo (Resolución de 6 de febrero de 2012). Sin embargo, las nuevas exigencias derivadas de la Directiva 2012/34/UE y el margen de actuación que debe tener el administrador plantean si la naturaleza tributaria es el instrumento más idóneo para la flexibilidad exigida por la Directiva.

Por ello, se establecen las siguientes recomendaciones:

- Es urgente abordar el cumplimiento de la sentencia de 28 de febrero de 2013 del TJUE para reforzar la independencia del administrador de infraestructuras, establecer los incentivos y modificar las reglas específicas de adjudicación de capacidad mediante la elaboración de un calendario realista a presentar a la Comisión Europea.
- Además, habría que realizar una reforma en profundidad de la LSF para la incorporación de la Directiva 2012/34/UE¹⁴ al derecho nacional.

Aunque el CRF ha entendido, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, que se debe mantener la naturaleza de los cánones como tributos, plantea la oportunidad de un debate sobre la naturaleza tributaria como el instrumento más idóneo para ajustarse a la flexibilidad exigida por la Directiva 2012/34/UE.

3.1.9 Acuerdos sobre los corredores ferroviarios de mercancías números 4 y 6.

Como resultado de los trabajos para el establecimiento de los Corredores Europeos de mercancías números 4 y 6, creados por el Reglamento (UE) N° 913/2010, y de las reuniones con el resto de reguladores europeos y los reguladores de los países por los que transcurren los corredores, así como diversas reuniones con RNE, la Comisión Europea, grupos de trabajo SERAC y reuniones con ADIF en julio de 2013 se aprobó el acuerdo de colaboración del Corredor ferroviario nº 6, en el que participan España, Francia, Italia, Eslovenia y Hungría, y en el mes de octubre de 2013 se aprobó el acuerdo de colaboración del Corredor ferroviario nº 4, que transcurre por España, Francia y Portugal, cumpliéndose con ello los plazos establecidos en la citada Directiva.

En ambos casos, y con carácter general, se trata de cooperar en la supervisión de la competencia en los corredores de mercancías, asegurando un acceso no discriminatorio a los mismos, así como de supervisar las actividades del Consejo del Corredor y de la Ventanilla Única, y garantizar la función de apelación. Para ello, se designa un organismo regulador como punto de contacto, que en el caso del Corredor 4 es el CRFA (España), y en el del Corredor 6 es el organismo regulador italiano (URSF). Además se establece un proceso de evaluación de denuncias, comunicaciones y publicidad de los acuerdos que, entraron en vigor el 2 de octubre para el Corredor 4 y el 10 de noviembre de 2013 para el Corredor 6.

¹⁴ El plazo de transposición de la Directiva vence el 16 de junio de 2015.

3.2 ACTIVIDADES EN MATERIA AEROPORTUARIA

Tras la entrada en vigor de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias, el año 2012 fue el primer ejercicio de supervisión en relación con la propuesta tarifaria de Aena Aeropuertos S.A. (AENA) correspondiente al año 2013. Ese primer ejercicio de supervisión fue llevado a cabo por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), del Ministerio de Fomento.

El segundo ejercicio de supervisión se llevó a cabo en el año 2013 y correspondió a la propuesta tarifaria de AENA para el año 2014. Esta supervisión fue realizada por el Comité de Regulación Ferroviario y Aeroportuario (CRFA) de acuerdo con lo establecido transitoriamente por la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Ley 3/2013), hasta la puesta en funcionamiento efectivo de la misma.

Si bien esta Ley 3/2013 estableció que sería la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el órgano competente para ejercer las funciones de supervisión independiente establecidas en dicha ley, conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, (Ley 21/2003), en tanto dicha Comisión se creaba, la propia Ley 3/2013 determinó que la supervisión de la propuesta de modificación de las tarifas aeroportuarias, correspondientes al año 2014, fuese asumida temporalmente por el Comité de Regulación Ferroviaria, órgano dotado de independencia funcional plena, de conformidad con el artículo 82.1 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y que a partir de ese momento pasó a denominarse Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuario.

3.2.1 Supervisión de la propuesta tarifaria de AENA para el ejercicio 2014

El 31 de mayo de 2013, AENA presentó al CRFA su propuesta de modificación tarifaria para 2014. Esta propuesta se basaba en el acuerdo al que había llegado, durante el procedimiento de consulta, con las asociaciones de las compañías aéreas usuarias IATA, ALA, ACETA, AECA y AOC, sobre la actualización anual de las tasas aeroportuarias en el período 2014 a 2018.

La supervisión efectuada por el CRFA se llevó a cabo en el periodo junio a septiembre de 2013. Durante ese tiempo, el CRFA mantuvo diversas reuniones con las asociaciones de usuarios de los aeropuertos españoles, a fin de conocer sus puntos de vista sobre el procedimiento de transparencia y consulta llevado a cabo, y sobre la propuesta tarifaria presentada por AENA. Asimismo, el CRFA mantuvo varias reuniones y contactos con AENA con el fin de aclarar determinados aspectos de la información aportada durante el procedimiento de consulta.

Finalmente, el 12 de septiembre de 2013, el CRFA aprobó una resolución sobre la propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2014, a la que adjuntaba los principales resultados de la evaluación realizada sobre dicha propuesta en el Informe de Supervisión sobre la Propuesta de Modificación Tarifaria de AENA para 2014.

A partir de las conclusiones de dicho informe, el CRFA consideró que:

AENA había cumplido en lo sustancial el procedimiento de transparencia y consulta para la modificación tarifaria de 2014, establecido en el artículo 98 de la Ley 21/2003.

Dicha propuesta había aplicado la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales, definida en el artículo 92.2 de la Ley 21/2003 y 12 del Real Decreto Ley 11/2011.

Asimismo, la modificación tarifaria de 2014 estaba vinculada a las obligaciones de inversión previstas para el ejercicio 2014 en el Programa de Actuación Plurianual (PAP) 2014-2017 y al mantenimiento de los estándares de calidad medios en el conjunto de los aeropuertos.

Finalmente, el CRFA consideró que la aplicación de los procedimientos de transparencia y consulta, así como los de supervisión de la modificación tarifaria, era mejorable, tanto en la interpretación como en la aplicación que de los mismos hacen las partes involucradas. Por ello, emitió, como parte de esa resolución, varias recomendaciones que debían ser tenidas en cuenta para futuras propuestas de modificación tarifaria, entre las más relevantes cabe destacar las relativas a:

- La elaboración y el suministro de información financiera desagregada por aeropuerto.
- La consulta con los representantes de los usuarios de los aspectos relativos a la separación de costes entre los servicios sujetos a prestaciones patrimoniales públicas y los servicios sujetos a precios privados.
- La puesta en funcionamiento de un Comité de Inversiones para el análisis y valoración de la necesidad de las mismas.
- La realización de un análisis individualizado de las prognosis de tráfico de cada aeropuerto con más de 5 millones de pasajeros y de los motivos de sus desviaciones en los últimos años.
- La definición y metodología de medición de los estándares de calidad de los servicios.

