

NOTA SOBRE LA REFORMA DEL COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA.

La entrada en vigor de la Ley de Economía Sostenible (el día 7 de marzo de 2011) ha supuesto la reforma del Comité de Regulación Ferroviaria mediante la modificación, a su vez, de la Ley 39 /2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. El Comité de Regulación Ferroviaria, órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, y pieza esencial en la liberalización y competencia de los mercados ferroviarios, adquiere más independencia y mayores funciones.

Con la reforma, la Ley declara que el Comité de Regulación Ferroviaria actuará con independencia funcional plena y sus decisiones serán ejecutivas y pondrán fin a la vía administrativa, pudiendo sólo acudir a los tribunales en caso de desacuerdo. En el inicio de los expedientes que incoe, que podrán ser a iniciativa de los particulares o por decisión del propio Comité, se podrán adoptar medidas provisionales que aseguren la correcta resolución de los casos.

El Comité de Regulación Ferroviaria se convierte en un órgano de apelación de las decisiones del ADIF y de las empresas ferroviarias, públicas o privadas, que puedan ir en detrimento de la pluralidad en el sector o causar discriminación.

Se aumentan asimismo, las funciones, pasando a poder resolver reclamaciones sobre los cánones de infraestructuras, cuestión ésta que, hasta el momento, resolvía el Tribunal Económico Administrativo; además de las que ya tenía con antelación sobre las tarifas de servicios adicionales, o sobre los accesos a la red, declaración de red, etc.

En materia de cánones, además de resolver asuntos de su aplicación concreta, podrá entrar a resolver asuntos sobre su estructura y cuantía.

Asimismo, supervisará las negociaciones entre candidatos y administradores de infraestructuras sobre el nivel de los cánones y podrá intervenir en las mismas cuando prevea que el resultado de dichas negociaciones puede contravenir las disposiciones comunitarias aplicables.

Deberá preceptivamente informar todas las normas ferroviarias en especial las que fijan los cánones y las tarifas.

También en materia de competencia se convierte en un aliado de la Comisión Nacional de la Competencia con quien tendrá que colaborar para erradicar cualquier práctica contraria a la libre competencia y deberá emitir un informe determinante en los expedientes que tramite la citada Comisión.

Por último, la nueva regulación legal del Comité de Regulación Ferroviaria establece que el Comité de Regulación Ferroviaria podrá solicitar la colaboración y la información que precise del administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado.

Para el cometido de sus funciones, dice la Ley, el Comité de Regulación Ferroviaria dispondrá de los medios necesarios para el ejercicio de sus competencias. El Ministerio de Fomento estará obligado a prestarle la colaboración que le solicite para el cumplimiento de sus fines.

La modificación y ampliación de funciones hace más capaz al Comité de Regulación Ferroviaria de asegurar una libre competencia en el mercado ferroviario y se enmarca en el Plan Estratégico de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, aprobado a finales del 2010, que tenía como una de las tareas potenciar el citado órgano regulador. Igualmente, las nuevas capacidades del Comité de Regulación Ferroviaria se enmarcan en la actuales tendencias de la política de la Comisión de la Unión Europea para ampliar las competencias del organismo regulador ferroviario y permitir con ello mercados ferroviarios más competitivos.