

# La Comisión Nacional de Mercados y Competencia y el sector ferroviario

Nace la nueva autoridad, que integra a la Comisión Nacional de la Competencia y a los reguladores sectoriales, incluyendo el Comité de Regulación Ferroviaria

## Creación de la CNMC y régimen transitorio

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), supone el nacimiento de una nueva autoridad reguladora independiente que aglutina y asume las funciones de los organismos existentes hasta el momento, entre los que se incluyen tanto la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) como el Comité de Regulación Ferroviaria, que quedarán extintos en el momento de puesta en funcionamiento del nuevo ente.

A pesar de que la Ley entra en vigor el día 6 de junio de 2013, prevé un régimen transitorio de 4 meses para la constitución y puesta en funcionamiento de la CNMC. Durante ese período los organismos que se extinguen seguirán ejerciendo sus funciones y el Consejo de Ministros deberá aprobar mediante Real Decreto el Estatuto Orgánico de la nueva autoridad, que regulará su estructura, la distribución de competencias entre sus órganos y el régimen de personal.

En lo que se refiere al Comité de Regulación Ferroviaria (CRF), se establece que, de manera transitoria, desde el 6 de junio ejercerá las funciones de supervisión en materia de tarifas aeroportuarias, pasando a denominarse Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria, aunque su vida será efímera y se extinguirá junto al resto de organismos cuando la CNMC sea operativa. Asimismo, se modifica la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), derogando los artículos relativos al CRF, e introduciendo las referencias oportunas a la potestad sancionadora de la CNMC.

## Estructura de la CNMC

La CNMC se estructura en un Consejo y cuatro Direcciones de Instrucción: la Dirección de Competencia, La Dirección de Telecomunicaciones y del Sector Audiovisual, la Dirección de Energía, y la Dirección de Transportes y del Sector Postal, responsable de las funciones relativas al sector ferroviario. Cada Dirección actuará en su labor de instrucción de expedientes con independencia del Consejo de la CNMC.

El Consejo es el órgano colegiado de decisión, con las funciones de dictaminar y resolver los asuntos que la CNMC tiene atribuidos, incluyendo los procedimientos sancionadores. Podrá actuar en Pleno, integrado por todos sus miembros, o en dos salas compuestas cada una por cinco miembros del Consejo que irán rotando entre ellas:

- Sala de Competencia, presidida por el Presidente de la CNMC.
- Sala de Supervisión Regulatoria, presidida por el Vicepresidente de la CNMC.

Las resoluciones adoptadas por el Consejo, tanto en Pleno como en Sala, ponen fin a la vía administrativa y serán recurribles únicamente ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Finalmente, se prevé la posibilidad de crear un consejo consultivo para el sector de los transportes, que informaría en la elaboración de disposiciones de carácter general y de circulares de la CNMC. Este informe equivaldría a la audiencia a los titulares de derechos e intereses legítimos.

## Competencias regulatorias de la CNMC en el sector ferroviario

La Ley enumera las funciones que ejercerá la CNMC para la supervisión y control del correcto funcionamiento del sector ferroviario, que son las siguientes:

- Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.
- Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.
- Supervisar las negociaciones entre empresas ferroviarias o candidatos y administradores de infraestructuras sobre los cánones y tarifas e intervenir en las mismas cuando prevea que el resultado de dichas negociaciones puede contravenir las disposiciones vigentes.
- Velar por que los cánones y tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en la LSF y no sean discriminatorios.
- Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la UE.
- Determinar si el equilibrio económico de los contratos de servicio público ferroviario puede verse comprometido cuando las estaciones españolas en que se pretende tomar y dejar viajeros estén afectadas por la realización del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros.
- Informar las propuestas de resolución, cuando así lo solicite el Ministerio de Fomento, en los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones para la prestación de servicios de transporte ferroviario declarados de interés público.
- Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por Ley o por Real Decreto.

La CNMC tendrá también competencia sobre los conflictos en el sector ferroviario, conociendo y resolviendo las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

- El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.

- La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.
- Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
- La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
- Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
- La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

Las reclamaciones deberán presentarse ante la CNMC en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente. La Comisión resolverá el litigio lo antes posible y, en todo caso, en un plazo de tres meses desde la recepción de toda la información.

Por lo que se refiere a la potestad sancionadora por infracción de obligaciones regulatorias, la CNMC la ejercerá según lo dispuesto en el Título VII de la LSF.

### **La protección de la competencia por la CNMC en el sector ferroviario**

La instrucción de los expedientes sancionadores por infracciones del Derecho nacional o comunitario de la competencia en el sector ferroviario corresponde a la Dirección de Competencia, y la resolución de los mismos a la Sala de Competencia del Consejo. Sin embargo, el Consejo de Supervisión Regulatoria debe emitir un dictamen preceptivo pero no vinculante en cada expediente. Este informe será elaborado por la Dirección de Transportes y del Sector Postal. Por lo demás, la Ley prevé que se siga el procedimiento previsto en la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia.

Igualmente, cuando la Sala de Supervisión Regulatoria vaya a adoptar cualquier decisión que pueda afectar al grado de apertura, la transparencia, el correcto funcionamiento y la existencia de una competencia efectiva en el mercado ferroviario, la Sala de Competencia debe informar con carácter preceptivo.

Las competencias de inspección de la CNMC se ven muy reforzadas, extendiendo los poderes de investigación de que disponía hasta ahora solo la Comisión Nacional de la Competencia a las competencias regulatorias.

Finalmente, la CNMC está legitimada para impugnar ante la jurisdicción competente los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la Ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados, incluyendo el ferroviario.

## Conclusiones

La creación de la CNMC supone el punto de partida de una nueva época para la defensa de la competencia en España, particularmente en los sectores regulados y, muy particularmente si cabe en el ferroviario.

En este sector coincide prácticamente la creación de un verdadero regulador independiente y su integración con la autoridad de competencia, y todo ello en un momento clave para la liberalización del transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril en España.

Después de que en el mes de mayo la CNC publicase su Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España, con conclusiones nada optimistas, corresponde ahora a la nueva CNMC, y en especial a los futuros Directores de Competencia y de Transporte y del Sector Postal, tomar el relevo y, con ese documento como base y referencia, poner el foco en los problemas de competencia que atenazan al sector, actuando con decisión en la utilización de las competencias reforzadas de que disponen en el nuevo esquema institucional.

En este sentido, aunque hay ciertas incógnitas acerca de los aspectos de funcionamiento interno de la CNMC y es previsible un periodo de integración y ajuste, la creación de la nueva autoridad debe ser una oportunidad y una buena noticia para un sector muy necesitado de supervisión, dado el escaso éxito que, según la CNC, ha tenido su liberalización hasta la fecha.

## Contacto



**Rafael Baena**

Director del departamento de Derecho de la Competencia y Derecho de la UE

E: rafael.baena@ashurst.com

T: +34 91 364 9895



**Gonzalo Jiménez-Blanco**

Socio y director del departamento de Energía, Transportes e Infraestructuras

E: gonzalo.jimenez-blanco@ashurst.com

T: +34 91 364 9845



**Manuel López**

Socio del departamento de Energía, Transportes e Infraestructuras

E: manuel.lopez@ashurst.com

T: +34 91 364 9824

Esta nota es únicamente un resumen y no un análisis exhaustivo de las cuestiones objeto de la misma. Para más información, se ruega contacten con nuestras oficinas en Alcalá, 44, 28014 Madrid T: +34 91 364 9800 F: +34 91 364 9801/02 [www.ashurst.com](http://www.ashurst.com).

Ashurst LLP y sus despachos asociados operan comercialmente bajo el nombre Ashurst. Ashurst LLP es una sociedad de responsabilidad limitada debidamente inscrita en el correspondiente registro de Inglaterra y Gales bajo el número OC330252. Se trata de un despacho de abogados regulado y autorizado por la Autoridad Regulatoria de la Abogacía (Solicitors Regulation Authority) de Inglaterra y Gales con el número 468653. El término "socio" se utiliza para referirse tanto a un miembro de Ashurst LLP como a un empleado o consultor de Ashurst LLP que cuente con idéntico status y titulación, así como, también, a una persona con status equivalente en alguno de los despachos asociados a Ashurst LLP. Pueden encontrar información adicional sobre Ashurst LLP y sus despachos afiliados en [www.ashurst.com](http://www.ashurst.com).  
© Ashurst LLP 2013 Ref:1844173 06 June 2013