



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

---

Ministerio de Fomento  
«BOE» núm. 37, de 12 de febrero de 2015  
Referencia: BOE-A-2015-1365

---

### TEXTO CONSOLIDADO

#### Última modificación: 15 de junio de 2018

En cumplimiento de la sentencia de la Sala Primera del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013, que condena al Reino de España por incumplimiento de la 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, se hizo necesario modificar determinados artículos de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en relación con el establecimiento de los cánones ferroviarios y el sistema de incentivos aplicables para reducir las perturbaciones y mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General, que, conforme a la citada sentencia, en su redacción original no cumplían lo regulado en la referida normativa comunitaria.

Asimismo, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, hace referencia al sistema de incentivos; por esta razón, mediante la presente orden se incorpora parcialmente esta Directiva al Derecho interno.

La Ley 1/2014, de 28 de febrero, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, modifica los apartados 5 y 6 del artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, señalando, entre otros aspectos, que el sistema de cánones deberá incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General. Los principios básicos de este sistema de incentivos se aplicarán a toda la red. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los resultados mejores de lo previsto.

Asimismo, señala, que mediante orden del Ministerio de Fomento se desarrollarán y actualizarán los principios básicos de aplicación de los sistemas de bonificaciones e incentivos en materia de cánones, estableciendo el ámbito de dicha orden en cuanto se refiere en particular al sistema de incentivos a las empresas ferroviarias y al correspondiente administrador de infraestructuras ferroviarias, para reducir las perturbaciones en la

explotación ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General y mejorar el funcionamiento de la misma.

En la tramitación de la Orden han sido consultadas las entidades relacionadas con el sector ferroviario y ha sido informada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos informó el proyecto, en su reunión del día 5 de febrero de 2015, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 73.6 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

En su virtud, a propuesta del Director General de Ferrocarriles, con la conformidad del Secretario General de Infraestructuras y del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

**Artículo 1. Objeto.**

Esta orden tiene por objeto el desarrollo, dentro del marco general de los cánones establecido en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, de los principios básicos de aplicación del sistema de incentivos para que las empresas ferroviarias, y demás candidatos, así como los administradores de infraestructuras ferroviarias reduzcan al mínimo posible las perturbaciones y optimicen la utilización de la Red Ferroviaria de Interés General.

Todo ello sin menoscabo de otras compensaciones o reclamaciones que los candidatos o los administradores de infraestructura pudieran efectuar entre ellos, en el marco de las correspondientes relaciones contractuales, como consecuencia de afecciones o posibles incumplimientos de las contraprestaciones acordadas, así como cualesquiera otras reclamaciones de carácter extracontractual.

**Artículo 2. Principios básicos.**

1. El sistema de incentivos incluirá la imposición de penalizaciones («malus») por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones («bonus») a las entidades que las sufran y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

2. A fin de conseguir un nivel convenido de resultados y de no poner en peligro la viabilidad económica del sistema ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias acordarán previamente, de manera transparente y no discriminatoria, con las empresas ferroviarias y demás candidatos, los parámetros principales del sistema de incentivos (en particular el valor de los retrasos y los umbrales de puntualidad para determinar los pagos adeudados según el sistema de incentivos, y el retraso computable cuando se suprima un servicio), relativos tanto a las circulaciones de determinados trenes, como a todas las circulaciones de trenes de una empresa ferroviaria durante un período dado. A estos efectos, los administradores de infraestructuras ferroviarias someterán la propuesta a las empresas ferroviarias y demás candidatos y establecerán los cauces de comunicación necesarios con los mismos.

3. En aquellos supuestos en los que, transcurridos dos meses desde el inicio del procedimiento previsto en el apartado anterior, no sea posible alcanzar un acuerdo sobre los parámetros principales del sistema de incentivos entre el administrador y los candidatos será la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el organismo encargado de resolver sobre dichos parámetros, de acuerdo al procedimiento establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

4. Los parámetros resultantes de los trámites descritos en los apartados segundo o tercero (en su caso) de este artículo se publicarán en la declaración sobre la red del administrador.

5. Para la aplicación del sistema de incentivos, se repercutirán las compensaciones o penalizaciones que corresponda al candidato que haya solicitado la capacidad, por cualquiera de las modalidades existentes de surcos programados, ya se trate de una empresa ferroviaria o de un candidato habilitado. A estos efectos, se entenderá por surcos programados aquéllos cuya reserva de capacidad se haya realizado en tiempo y forma adecuada por parte del candidato, de acuerdo con el artículo 7 de la Orden FOM/ 897/2005,

de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

**Artículo 3.** *Horarios de referencia y procedimientos de cómputo de horarios realizados.*

1. Los administradores de infraestructuras dispondrán de un sistema de seguimiento y registro de los horarios realizados por las circulaciones que discurren por su red, computando las desviaciones respecto al horario de referencia de la capacidad adjudicada, calculado conforme a los criterios y procedimientos publicados en la declaración sobre la red, tal y como se establece en el artículo 4.2.4.d) de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán comunicar a los candidatos el horario de la capacidad adjudicada, que servirá de referencia para el cálculo de los retrasos, al menos cinco días antes de la circulación del tren.

No obstante lo anterior, los administradores de infraestructuras ferroviarias, en caso de fuerza mayor o de surcos ocasionales, y modificaciones tardías del horario de servicio a solicitud de los candidatos, podrán aplicar un plazo de preaviso más corto que el expresado anteriormente.

**Artículo 4.** *Umbrales de puntualidad.*

1. De conformidad con lo señalado en el artículo 2.4 de la presente orden, los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán anualmente en su declaración sobre la red los umbrales aplicables a los diferentes tipos de servicios, por debajo de los cuales los retrasos no se computarán en el sistema de incentivos.

2. Dichos márgenes se actualizarán anualmente en función de la media de puntualidad de cada tipo de servicio durante un periodo significativo de los últimos años, teniendo en cuenta el objetivo de mejora continua del sistema.

3. Los umbrales podrán incluir, motivadamente, valores particulares para determinadas líneas en las que, en función de su volumen de tráfico, del grado de congestión o del nivel de servicio, puedan ser convenientes márgenes más amplios.

4. Sobre los umbrales de puntualidad establecidos se aplicará una bonificación del 30 % a los nuevos candidatos durante el primer año de actividad, del 20 % durante el segundo año y del 10 % durante el tercer año.

**Artículo 5.** *Clasificación de las causas de los retrasos y de las perturbaciones.*

Los administradores de infraestructura atribuirán inicialmente todos los retrasos computables a las siguientes clases y subclases de retraso:

a) Causas relacionadas con la gestión de la explotación/planificación atribuible al administrador de infraestructuras.

- a.1) Compilación de horarios.
- a.2) Formación de un tren (en casos directamente imputables a la infraestructura).
- a.3) Errores en el procedimiento de las operaciones.
- a.4) Aplicación errónea de las reglas de prioridad.
- a.5) Personal.
- a.6) Otras causas.

b) Causas debidas a instalaciones de infraestructura atribuibles al administrador de infraestructuras.

- b.1) Instalaciones de señalización.
- b.2) Instalaciones de señalización en pasos a nivel.
- b.3) Instalaciones de telecomunicaciones.
- b.4) Equipo de suministro de corriente.
- b.5) Vía.
- b.6) Estructuras.
- b.7) Personal.
- b.8) Otras causas.

c) Causas relacionadas con problemas de ingeniería civil atribuibles al administrador de infraestructuras.

- c.1) Trabajos de construcción planificados.
- c.2) Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.
- c.3) Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.
- c.4) Otras causas.

d) Causas atribuibles a otros administradores de infraestructuras.

- d.1) Provocadas por el administrador de infraestructuras anterior.
- d.2) Provocadas por el administrador de infraestructuras siguiente.

e) Causas comerciales atribuibles a la empresa ferroviaria.

- e.1) Rebasamiento del tiempo de parada.
- e.2) Solicitud de la empresa ferroviaria.
- e.3) Operaciones de carga.
- e.4) Irregularidades en la carga.
- e.5) Preparación comercial del tren.
- e.6) Personal.
- e.7) Otras causas.

f) Causas relacionadas con el material rodante atribuible a la empresa ferroviaria.

- f.1) Planificación/replanificación del registro.
- f.2) Formación del tren por la empresa ferroviaria.
- f.3) Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros).
- f.4) Problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías).
- f.5) Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.
- f.6) Personal.
- f.7) Otras causas.

g) Causas atribuibles a otras empresas ferroviarias.

- g.1) Debidas a la empresa ferroviaria siguiente.
- g.2) Debidas a la empresa ferroviaria anterior.

h) Causas externas no atribuibles ni al administrador de infraestructuras ni a la empresa ferroviaria.

- h.1) Huelgas.
- h.2) Formalidades administrativas.
- h.3) Influencias externas.
- h.4) Efectos del tiempo y causas naturales.
- h.5) Retrasos debidos a motivos externos en la red siguiente.
- h.6) Otras causas.

i) Causas secundarias no atribuibles ni al administrador de infraestructuras ni a la empresa ferroviaria.

- i.1) Incidentes peligrosos, accidentes y peligros.
- i.2) Ocupación de la vía causada por el retraso del mismo tren.
- i.3) Ocupación de la vía causada por el retraso de otro tren.
- i.4) Rotación.
- i.5) Enlace.
- i.6) Necesidad de ulterior investigación.

**Artículo 6. Cómputo de retrasos.**

1. Para cada circulación, los administradores de infraestructura ferroviaria determinarán el retraso de llegada a destino, conforme al sistema establecido en el artículo 3.1 de esta orden. Si es superior al umbral de puntualidad, se considerará tren impuntual. Para cada tren impuntual, se calculará el retraso computable en el sistema de incentivos como la diferencia

entre el tiempo real y el previsto en el horario de referencia, restando los retrasos motivados por causas externas al sistema ferroviario y las debidas a otros administradores de infraestructuras ferroviarias, según el artículo 5.h) y d), y el umbral de puntualidad, entre los definidos en el artículo 4, correspondiente a ese tipo de servicio. Si el retraso resultante fuese cero o inferior a cero, no sería computable en el sistema de incentivos.

2. De conformidad con lo señalado en el artículo 2.4 de esta orden, los administradores de infraestructuras publicarán anualmente en su declaración sobre la red el retraso computable en el sistema de incentivos, cuando se suprima un servicio.

**Artículo 7.** *Asignación de responsabilidades de los retrasos.*

1. Siempre que sea posible, los administradores de infraestructura atribuirán inicialmente cada retraso a una única organización en función de las clases y subclases del artículo 5 de esta orden. Para ello, tendrán en cuenta tanto la responsabilidad de dicha organización que ha provocado la perturbación como la capacidad de restablecer las condiciones de tráfico normales.

2. En caso de que la responsabilidad sea compartida entre varios actores, el administrador de infraestructuras ferroviarias asignará un porcentaje (factor de imputación) a cada uno de ellos. El valor del retraso atribuible a cada uno se obtendrá al multiplicar el factor de imputación asignado por el valor del retraso computable.

3. En los retrasos clasificados en el artículo 5.i) se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Los incluidos inicialmente en las subcategorías 1 a 5 (en el listado de retrasos definido en el artículo 8.2 se asignarán a los administradores de infraestructura ferroviaria.

b) Los pertenecientes a la subcategoría 6 no se imputarán inicialmente a ninguna entidad. Sin embargo, una vez finalizados los procesos de investigación correspondientes, se realizará la asignación de responsabilidades con los efectos previstos en esta Orden a partir de ese momento. No obstante, si hubiesen transcurrido dos meses desde la circulación sin que se hubiesen abierto dichos procedimientos, se asignarán a los administradores de infraestructura ferroviaria.

4. En el supuesto de que en la asignación de los retrasos puedan resultar con responsabilidad última, total o parcial, los prestadores de servicio de las instalaciones establecidas en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y estos sean administradores de infraestructura o candidatos de los implicados por el sistema de incentivos, se les asignará el correspondiente factor de imputación. Cuando los prestadores de servicios sean terceros ajenos al sistema que regula esta Orden, la responsabilidad se atribuirá a la entidad que sea cliente de los mismos, sin perjuicio de lo indicado en el artículo 1.

**Artículo 8.** *Procedimientos de asignación de retrasos y de resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades.*

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias comunicarán a los candidatos, el siguiente día hábil después de la circulación del tren, el listado diario provisional de retrasos computables y responsabilidades, para lo cual establecerán los cauces necesarios de manera que esa comunicación se lleve a cabo de un modo ágil y eficaz. En caso de disconformidad, en el plazo máximo de dos días hábiles los candidatos podrán solicitar al administrador la documentación justificativa de la asignación de retrasos y responsabilidades, especialmente la información incluida en los sistemas de gestión de incidencias, disponiendo el administrador de otros dos días hábiles para remitir dicha documentación. A continuación, los candidatos dispondrán de dos días hábiles para realizar sus observaciones a esa información, desde su recepción. Asimismo, los administradores de infraestructura ferroviaria podrán requerir del candidato las aclaraciones o la justificación documental que sean relevantes en estos casos.

2. Una vez analizadas dichas observaciones, los administradores de infraestructura ferroviaria publicarán el listado definitivo de retrasos computables y la asignación de responsabilidades en el plazo de nueve días hábiles desde la circulación.

3. En el supuesto de disconformidad, los candidatos podrán reclamar ante el Comité de seguimiento del sistema de incentivos definido en el artículo 9 hasta el decimocuarto día

hábil desde la circulación. En este caso, el citado Comité dispondrá de un plazo de diez días hábiles para comunicar el resultado definitivo de la asignación de retrasos.

4. En caso de discrepancia con la resolución adoptada por el Comité, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 2.3 de esta orden.

**Artículo 9.** *Comité de seguimiento del sistema de incentivos.*

1. Para dirimir las situaciones de discrepancia entre administradores y candidatos, y sin perjuicio de otros procedimientos de recurso establecidos en la normativa general o ferroviaria, cada administrador de infraestructuras constituirá un Comité de seguimiento formado por:

- Un representante de cada empresa ferroviaria u otros candidatos con asignación de surcos.
- Representantes de las diferentes unidades del administrador de infraestructura con competencias en la gestión del tráfico. El número de representantes del administrador de infraestructuras será paritario con el de representantes de las empresas ferroviarias y demás candidatos.
- Un representante de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, con voz pero sin voto.

2. El Comité adoptará un procedimiento de funcionamiento que permita la resolución de las discrepancias en la imputación de las responsabilidades de los retrasos de una manera ágil y con imparcialidad, atendiendo al cumplimiento de los plazos estipulados en esta Orden ministerial.

En todo caso, se dispondrá un procedimiento que asegure la representación adecuada de todas las partes implicadas.

3. Independientemente de lo establecido en el apartado anterior, el Comité se reunirá al menos una vez al año para realizar el seguimiento de la aplicación del sistema de incentivos.

**Artículo 10.** *Valor asignado a los retrasos.*

1. De conformidad con lo señalado en el artículo 2.4 de la presente orden, los administradores de infraestructuras publicarán anualmente en su declaración sobre la red un valor unitario por cada minuto de retraso. Dicho valor podrá ser diferente para cada uno de los tipos de servicio o tipos de línea, así como variable en función de la magnitud del retraso, siempre que esté debidamente justificado desde el punto de vista de la eficiencia del sistema de incentivos y se garantice que no existe discriminación entre candidatos que realicen el mismo tipo de servicio.

2. Para el cálculo de este valor unitario se tendrá en cuenta la evolución en los últimos años de la suma de minutos de retrasos computables y que el valor máximo anual de todas las penalizaciones no superará el 1,5% de la cantidad recaudada en concepto de cánones por utilización de la infraestructura, de los establecidos en el artículo 74 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, durante el año anterior en la Red Ferroviaria de Interés General.

**Artículo 11.** *Procedimiento de valoración de los retrasos y de liquidación.*

1. El valor de la penalización o compensación para cada tren se calculará multiplicando el retraso computable en minutos por el valor unitario establecido según el artículo 10.

2. Mensualmente, los administradores de infraestructuras ferroviarias calcularán las penalizaciones por retrasos y comunicarán a los candidatos una estimación de los pagos adeudados con arreglo al sistema de incentivos. Este cálculo abarcará todas las circulaciones de trenes retrasadas en el mes anterior y se efectuará aplicando los siguientes criterios a los diferentes supuestos:

a) Retraso causado por un administrador de infraestructura: penalizará al administrador con la suma total de minutos de todos los trenes retrasados y compensará a los candidatos afectados con los minutos de retraso de sus trenes.

b) Retraso causado por un candidato, sin afección a otros candidatos: penalizará al afectado con los minutos de retraso de sus propios trenes y compensará al administrador de infraestructura ferroviaria en esa misma cantidad.

c) Retraso causado por un candidato a otros candidatos: penalizará al causante frente al administrador por la suma total de minutos de todos los trenes retrasados, incluidos tanto los propios como los de otros candidatos. A su vez, el administrador compensará a cada uno de los restantes candidatos afectados con los minutos de retraso de los trenes de cada una de ellos.

3. Al final de cada año, a partir de los balances mensuales, los administradores de infraestructura ferroviaria realizarán la liquidación, positiva o negativa, de las penalizaciones y compensaciones correspondientes a cada candidato y a los propios administradores.

En el cálculo final de esta liquidación se tendrán en cuenta:

a) Un candidato no podrá abonar una cantidad neta de penalización en el sistema de incentivos (calculada como la diferencia entre sus valores totales de «malus» y «bonus») superior al 10% de lo abonado en materia de cánones por utilización de la infraestructura en ese mismo año. Cuando esta cantidad sea mayor, se reducirán en el mismo porcentaje que resulte necesario el «malus» de dicho candidato, y los «bonus» que reciben de éste el resto de entidades.

b) Igualmente, un administrador de infraestructura no podrá abonar una cantidad neta de penalización a un determinado candidato (calculada como la diferencia entre el «malus» y el «bonus» del administrador con dicho candidato) que sea superior al 10% de los cánones por utilización de la infraestructura percibidos del candidato en ese mismo año. Cuando sea mayor, se reducirán en la misma cantidad que sea necesaria el «malus» del administrador y el «bonus» que recibe de éste el candidato.

c) No obstante, cuando en la liquidación de un ejercicio, una entidad deba recibir una cantidad neta de compensación (calculada como la diferencia entre el «bonus» y el «malus» entre ambas) de otra, a la que durante alguno de los cuatro años anteriores no hubiere abonado en su totalidad el «bonus» correspondiente, por haber sido de aplicación los artículos 11.3.a) o 11.3.b), dichas cantidades se compensarán, de manera que el saldo favorable del ejercicio actual se verá minorado, hasta anularse como máximo, en los importes no abonados en los años anteriores.

4. El resultado de la liquidación anual (positiva o negativa) se notificará a los candidatos dentro del primer mes del año siguiente, y su pago se efectuará de una sola vez, en el plazo de veinte días hábiles a contar desde la fecha de la notificación.

#### **Artículo 12.** *Premios de desempeño.*

1. Anualmente, y siempre que el balance obtenido por los administradores de infraestructura en el sistema de incentivos sea positivo, éstos establecerán una bonificación adicional en concepto de premio de desempeño a aquellos candidatos que presenten los mejores resultados en sus niveles de puntualidad o que tengan una evolución favorable en los mismos en los últimos ejercicios. Estas bonificaciones adicionales se ponderarán en función del volumen de tráfico de estos candidatos y de los progresos alcanzados por éstos.

2. En estos casos, el importe de dichos premios se financiará con un porcentaje del 30% del balance positivo de los administradores de infraestructura ferroviaria.

#### **Artículo 13.** *Balance de los administradores de infraestructuras ferroviarias dentro del sistema de incentivos.*

Cuando el balance anual de los administradores de infraestructura sea negativo, éstos adoptarán, en su caso, las medidas de reducción equivalente de gasto necesarias para garantizar el cumplimiento de los objetivos financieros fundamentales que les afecten.

#### **Artículo 14.** *Obligaciones de información periódica del sistema.*

Una vez al año los administradores de infraestructuras publicarán, en la declaración sobre la red, los resultados alcanzados por los candidatos y por el propio administrador de infraestructuras sobre la base de los principales parámetros convenidos en el sistema de incentivos. Se incluirá una desagregación por tipologías de retrasos e información sobre la evolución en los últimos años.

**Disposición adicional única.** *Cooperación en sistema de cánones eficientes.*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23.1.k) de Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los administradores de infraestructuras cooperarán para aplicar cánones eficientes, y en particular, para aplicar de manera eficiente tanto las adiciones a los cánones como el sistema de incentivos, en el caso de que el tráfico cruce más de una red de del sistema ferroviario. En particular, los administradores de infraestructura establecerán procedimientos adecuados, conforme a la normativa ferroviaria, al objeto de tratar de garantizar una competitividad óptima de los servicios ferroviarios internacionales y asegurar el uso eficiente de las redes ferroviarias.

**Disposición final primera.** *Modificación 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.*

Se añade una nueva disposición adicional única, con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional única.** *Verificación de horarios.*

Anualmente, un verificador externo analizará los horarios fijados como referencia por los administradores de infraestructura para la capacidad adjudicada y verificará la evolución de los mismos en el tiempo así como su adecuación a las prestaciones para las que fue diseñada y construida la infraestructura ferroviaria.

Si del citado análisis se infieren progresivos incrementos de los horarios de referencia, el Ministerio de Fomento solicitará a los administradores de infraestructuras la corrección de las causas que los provocan en el menor plazo posible y propondrá la compensación económica a abonar a los diferentes operadores afectados en tanto no se produzca dicha corrección.»

**Disposición final segunda.** *Título competencial.*

Esta Orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

**Disposición final tercera.** *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

Mediante esta orden se incorpora al Derecho español la 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. Asimismo se incorpora parcialmente la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

**Disposición final cuarta.** *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de febrero de 2015.–La Ministra de Fomento, Ana María Pastor Julián.

**Información relacionada**

- Téngase en cuenta, en relación a las referencias hechas a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se entenderán realizadas los preceptos que corresponda de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, según establece la disposición adicional única de la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio. [Ref. BOE-A-2015-1365](#)

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.