



ORDEN DE LA CONSEJERA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, POR LA QUE SE SOMETE A CONSULTA PÚBLICA PREVIA LA ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO DE EUSKADI.

El Departamento de Movilidad Sostenible, administración competente para la elaboración del anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario de Euskadi, ha determinado la procedencia de impulsar la tramitación de la citada Ley, razón por la que resulta preceptiva, tal y como recoge el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 11 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, y con carácter previo a la elaboración de un proyecto de disposición normativa, sustanciar una consulta pública.

Así, mediante la presente Orden y en cumplimiento de la normativa citada anteriormente, se sustancia el trámite de consulta previa a la elaboración del Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario de Euskadi, a los efectos de que la ciudadanía y demás entidades afectadas por la disposición tengan la posibilidad de participar y realizar aportaciones a la norma que se plantea, en la búsqueda de la mayor participación y consenso entre los sectores afectados.

En concreto, la consulta se debe referir a los siguientes aspectos respecto a los cuales se aporta información en el anexo:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Por todo ello, la consulta:

- o Invita expresamente a la ciudadanía, instituciones públicas, organizaciones, entidades o asociaciones que puedan considerarse afectadas por la modificación normativa proyectada, a pronunciarse acerca de la información que se contiene en la presente orden.
- o Se publicará en el tablón de anuncios de la sede electrónica de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi
- o Se establece un plazo de quince días hábiles para que las instituciones afectadas, la ciudadanía y sus entidades presenten todas aquellas sugerencias u observaciones que tengan por conveniente.

Asimismo, el presente trámite de información pública previa se imbrica dentro de la fase de preparación que regulan los artículos 8 a 11 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.



En virtud de las competencias atribuidas por el Decreto 382/2024, de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible.

RESUELVO

Primero.- Someter a trámite de consulta pública, con carácter previo a su elaboración, el anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario de Euskadi.

Segundo.- Publicar la presente orden en el tablón de anuncios de la sede electrónica de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, a fin de que la ciudadanía y entidades afectadas por la norma, que así lo consideren, puedan hacer llegar sus aportaciones sobre los aspectos planteados en el Anexo a esta Orden en el plazo de quince días hábiles, contados desde el día de su publicación.

En Vitoria-Gasteiz

SUSANA GARCÍA CHUECA
CONSEJERA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ANEXO

1.- Problemas que se pretenden solucionar con esta iniciativa normativa

El marco legal estatal del sector ferroviario regula las infraestructuras ferroviarias, la seguridad en la circulación ferroviaria y la prestación de los servicios de transporte ferroviario de personas viajeras y de mercancías, pero fundamentalmente se circunscribe al ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), que es de competencia exclusiva del Estado.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi, el sistema ferroviario está configurado, además de por la citada RFIG, por las infraestructuras de titularidad de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, las de titularidad de las administraciones locales y las que puedan existir de titularidad privada situadas íntegramente dentro del territorio de Euskadi, así como los servicios de transporte ferroviario que circulen sobre dichas infraestructuras o, en su caso, aunque circulen por vías de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, si los servicios de transporte tienen su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi, de acuerdo con la distribución de competencias vigente en esta materia.

Si bien es cierto que las empresas operadoras de servicios que actúan en el sistema ferroviario de Euskadi, así como el ente que ejerce las funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias, disponen de su propia normativa reguladora, el sector del transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Euskadi necesita un marco legal propio que en la actualidad no dispone.

Un marco legal que defina el sistema ferroviario de Euskadi, que persiga la integración del sector dentro de los objetivos intrínsecos a la movilidad sostenible, la concreción de los procedimientos de planificación y ejecución de infraestructuras ferroviarias del territorio, la determinación de las condiciones y requisitos a cumplir por las empresas prestadoras de los servicios de transporte de personas viajeras y mercancías que se realicen sobre aquellas, el establecimiento de los derechos y deberes de las personas usuarias de dichos servicios o la regulación del alcance de la potestad de inspección y sancionadora.

Por otra parte, es necesario establecer un catálogo de normas de seguridad sobre las que se sujetará la realización de las actividades ferroviarias en el sistema ferroviario de Euskadi, así como prever la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi, ente que será la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria en el sistema ferroviario de Euskadi, sin perjuicio de que su puesta en funcionamiento sea objeto del oportuno desarrollo reglamentario.

2.- Necesidad y oportunidad de su aprobación

El objeto principal del anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario de Euskadi nace de la necesidad del establecimiento de un marco jurídico actualizado y suficiente respecto del sistema ferroviario de Euskadi, habida cuenta del obsoleto e insuficiente marco regulatorio actual, así como de la alineación del sector ferroviario con la normativa sectorial europea y la movilidad sostenible.

Al respecto, el compromiso de esta Administración con la movilidad sostenible es absoluto, extremo que se materializó con la entrada en vigor de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

Dicha norma establece la consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público y, en este sentido, además de los servicios ferroviarios que se venían realizando en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi, el 1 de enero de 2025 se materializó el traspaso a la Comunidad Autónoma de Euskadi de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de personas viajeras por ferrocarril de cercanías (Núcleos de Cercanías de ancho ibérico de Bilbao y de San Sebastián, y Núcleo de Cercanías de ancho métrico de Bilbao), aunque la infraestructura sobre la que se realizan dichos servicios sigue siendo de competencia estatal (la Red Ferroviaria de Interés General del Estado).

Todo ello ha dotado de mayor complejidad al sector ferroviario de Euskadi, pero, al mismo tiempo, representa una inigualable oportunidad para aprobar la creación de una norma de rango legal que contemple la regulación de todos los aspectos que atañen a dicho sector (infraestructura, servicios, seguridad, potestad inspectora y sancionadora.).

3.- Objetivos del proyecto normativo que se pretende elaborar

Definir un marco jurídico integrado y actual para la consecución de los siguientes objetivos o fines:

- a) Garantizar un sistema de transporte ferroviario en el territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi como eje estructurante de la oferta del transporte público.
- b) Satisfacer las necesidades de la sociedad vasca en el ámbito del transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia.
- c) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte.
- d) Determinar las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos entes y administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Euskadi con competencias en materias que puedan incidir en el sector ferroviario.
- e) Regular la construcción de infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de transporte de competencia autonómica e impulsar la cohesión territorial, económica y social.
- f) Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario de Euskadi mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.
- g) Regular el sistema de otorgamiento de licencias que permitan el acceso al mercado de las empresas ferroviarias .
- h) Regular el acceso a la infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- i) Promover las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviarios de mercancías, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- j) Establecer los criterios para que la prestación de los servicios de transporte ferroviario de personas viajeras y de mercancías se realice con eficacia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.
- k) Promover la prestación de servicios ferroviarios en condiciones de seguridad, definir las responsabilidades que en dicha materia incumben a todos los agentes que operan en la red ferroviaria de la CAE y determinar las atribuciones de la autoridad autonómica responsable de la seguridad ferroviaria.
- l) Declarar de interés público el transporte ferroviario de personas viajeras.

m) Proteger los intereses de las personas usuarias, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario de personas viajeras en adecuadas condiciones de calidad y seguridad, así como la prestación de una asistencia integral a las víctimas en caso de accidente ferroviario.

4.- Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Dadas las circunstancias expuestas en los apartados precedentes, la elaboración de una medida específica de carácter normativo se presenta como necesaria, sin que puedan apreciarse otras soluciones alternativas, habida cuenta del objeto de regulación.