



10/AF/

Madrid, 11 de mayo de 2021

Consulta pública previa sobre el anteproyecto de ley por el que se modifica el régimen sancionador de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, de 2015.

De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se sustancia la consulta pública sobre la modificación del régimen sancionador y de inspección regulado en el título VII de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

1. Antecedentes de la norma.

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

2. Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.

Las labores de inspección, instrucción de expedientes sancionadores y sanción desarrollada desde la entrada en vigor de la Ley 38/2015 por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, han puesto de manifiesto la inadecuación de determinados aspectos del régimen sancionador contenido en el título VII de la citada Ley.

Entre otros aspectos, se ha constatado que es necesario revisar alguno de los tipos infractores vigentes, tanto para lograr una mejor definición de los mismos como para diferenciar el total de los casos concretos que engloban su actual redacción, pues algunos de estos supuestos, por revestir una importancia menor, deberían pasar a ser considerados como infracciones graves, y no como muy graves, como aparecen ahora.

Por otro lado, también se ha comprobado que a día de hoy concurren determinadas circunstancias, como la aprobación de nuevos reglamentos de la Unión Europea en el ámbito ferroviario, que hacen necesario que la Ley 39/2015 recoja tipos infractores hasta ahora nunca contemplados.

En este mismo sentido, se señala que actualmente se está tramitando una modificación del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba Reglamento del Sector Ferroviario, que prevé que tanto los administradores de infraestructuras ferroviarias como las empresas ferroviarias deberán disponer de aplicaciones informáticas para que sus usuarios puedan presentar reclamaciones por medios electrónicos, lo que exige la adaptación de determinados tipos infractores a esta nueva realidad.



Por último, en junio de 2020 se ha recibido una carta de emplazamiento de la Comisión Europea que señala que la cuantía máxima de las sanciones que se puede imponer por dos tipos infractores graves cuyo conocimiento y sanción corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, es insuficiente y, por tanto, su regulación actual supone un incumplimiento del Derecho de la Unión.

3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

Tras la superación de la situación actual provocada por la pandemia de COVID-19, se prevé un importante incremento de la actividad en el mercado ferroviario, tanto por la última liberalización de los servicios comerciales de transporte de viajeros como por las medidas que se pueden llegar a introducir para mejorar el sector del transporte de mercancías.

Ante este incremento de la actividad y la entrada en el mercado de nuevas empresas ferroviarias, se hace necesario definir y concretar mejor la regulación de las infracciones y sanciones vigentes para un mejor funcionamiento del sector en general.

De igual forma, es necesario ajustar los tipos infractores referidos a los libros de reclamaciones para que también aludan al nuevo sistema de reclamaciones por medios electrónicos.

Por otro lado, también es preciso ajustar las sanciones a determinados hechos que quedan enmarcados en determinados tipos infractores, dado que las mismas pueden llegar incluso a perjudicar al derecho a la movilidad de las personas, sin duda una de las bases sobre la que se fundamenta el transporte ferroviario de pasajeros.

Por último, hay que ajustar la cuantía máxima de determinadas infracciones para dar respuesta a los requerimientos expresados por la Comisión Europea.

4. Objetivos de la norma.

Para dar respuesta a los problemas y necesidad expuestas, la modificación de la Ley 38/2015 pretende redefinir determinados tipos infractores y crear los que fueran necesarios, así como modificar la cuantía de las sanciones y ajustarla de acuerdo a las circunstancias concretas del caso, como pueda ser que la infracción la haya cometido una persona física o una persona jurídica.

5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

No se han considerado alternativas.