

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

10440 *Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegem i entenguen aquesta llei.

Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione:

ÍNDEX

Preàmbul.

Títol I. Disposicions generals.

Títol II. La infraestructura ferroviària.

Capítol I. Disposicions generals.

Capítol II. Planificació, projecte i construcció d'infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

Capítol III. Limitacions a la propietat.

Capítol IV. L'administració de les infraestructures ferroviàries.

Capítol V. Règim jurídic dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.

Capítol VI. Declaració sobre la xarxa.

Capítol VII. Adjudicació de capacitat d'infraestructura.

Capítol VIII. Infraestructures ferroviàries en els ports i aeroports d'interés general.

Capítol IX. Infraestructures ferroviàries de titularitat privada.

Títol III. Instal·lacions de servei i prestació de serveis a les empreses ferroviàries.

Títol IV. El transport ferroviari.

Capítol I. Disposicions generals.

Capítol II. Empreses ferroviàries.

Capítol III. Intervenció administrativa en la prestació de serveis de transport ferroviari i en l'explotació d'infraestructures.

Capítol IV. Registre Especial Ferroviari.

Capítol V. Drets dels usuaris dels serveis de transport ferroviari.

Títol V. La seguretat ferroviària.

Capítol I. Règim de seguretat.

Capítol II. Certificació i autorització de seguretat.

Capítol III. Règim de seguretat aplicable als diversos elements del sistema ferroviari.

Capítol IV. La investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

Títol VI. Règim econòmic i tributari.

Capítol I. Taxes ferroviàries.

Secció 1a. Taxa per llicència d'empresa ferroviària.

Secció 2a. Taxa per atorgament d'autorització de seguretat i de certificat de seguretat.

Secció 3a. Taxes per homologació de centres, certificació d'entitats i material rodant, atorgament de títols i llicències i autoritzacions d'entrada en servei.

Secció 4a. Taxa per la prestació de serveis i la realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària.

Secció 5a. Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari.

Secció 6a. Cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries.

Capítol II. Tarifes.

Títol VII. Règim sancionador i d'inspecció.

Disposicions addicionals.

Disposicions transitòries.

Disposició derogatòria.

Disposicions finals.

Annex I. Definicions.

Annex II. Principis i paràmetres bàsics dels convenis a subscriure entre el Ministeri de Foment i els administradors d'infraestructures ferroviàries.

Annex III. Contingut mínim de la declaració sobre la xarxa prevista en l'article 32.

PREÀMBUL

La Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, ha impulsat una reordenació completa del transport per ferrocarril de competència estatal i ha establert les bases que han facilitat l'obertura gradual del mercat en aquest mode de transport i l'aparició de nous operadors, amb l'objectiu últim de convertir el ferrocarril en un mode de transport competitiu. Per a això, va incorporar a l'ordenament intern les normes comunitàries que integren el denominat primer paquet ferroviari: la Directiva 2001/12/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, per la qual es modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desenvolupament dels ferrocarrils comunitaris; la Directiva 2001/13/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, per la qual es modifica la Directiva 95/18/CE del Consell sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànon per la seua utilització i certificació de la seguretat.

El règim legal que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, recolza en tres pilars. En primer lloc, la separació, orgànica i funcional, de les activitats d'administració de la infraestructura i d'explotació dels serveis de transport ha conduït a la ruptura del monopoli estatal i de la unitat d'explotació tren-infraestructura que havia imperat al nostre país des de la meitat del segle xx. Això va conduir a la reorganització de Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols (RENFE), fins llavors operador exclusiu de transport en la xarxa ferroviària estatal, amb la segregació institucional de les àrees de gestió de la infraestructura i d'operació del transport i la creació de les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i RENFE-Operadora, que ha servit de base finalment per a la reestructuració del sector ferroviari estatal.

En segon terme, la llei va posar en marxa un procés de liberalització progressiva del transport ferroviari, amb apertures successives a la competència: del transport de mercaderies inicialment, del transport internacional de viatgers a continuació i la recentment iniciada del transport interior de viatgers.

El tercer pilar de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, va ser la creació d'un òrgan regulador, el Comitè de Regulació Ferroviària, al qual es van encomanar funcions de supervisió i de resolució dels conflictes entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i els operadors del mercat ferroviari, o d'aquests entre ells, per a garantir el correcte funcionament general del sistema. La Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, va suprimir el Comitè i va atribuir les seues funcions al nou òrgan regulador.

Al llarg dels seus més de deu anys de vigència, la Llei 39/2003, de 17 de novembre, ha experimentat, no obstant això, nombrosos retocs i modificacions parcials amb què s'ha pretés donar resposta a necessitats específiques sorgides en el sector ferroviari. Així ha ocorregut, per exemple, amb la liberalització del transport internacional de viatgers en compliment de la Directiva 2007/58/CE del Parlament i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, per la qual es modifiquen la Directiva 91/440/CEE del Consell, i la Directiva 2001/14/CE, amb la regulació de la prestació de serveis addicionals, complementaris i auxiliars en la Xarxa Ferroviària d'Interés General i en les zones de servei ferroviari, amb el reconeixement d'un àmbit d'independència funcional del Comitè de Regulació Ferroviària, amb l'anticipació de l'apertura del mercat interior del transport de viatgers, amb la supressió de l'organisme Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta (FEVE), amb el compliment de la Sentència 245/2012, de 18 de desembre de 2012, del Tribunal Constitucional, en relació amb la determinació de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, amb la reestructuració d'ADIF, amb la regulació del procediment per a establir, modificar i actualitzar els cànon ferroviaris de conformitat amb la Sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea de 28 de febrer de 2013, amb l'establiment d'un règim d'assistència a les víctimes d'accidents de transport ferroviari de competència estatal o amb la regulació en seu legal del procediment d'investigació tècnica d'accidents i incidents ferroviaris. Totes aquestes qüestions han donat lloc a successives reformes de preceptes concrets de la llei que, per la seua importància quantitativa i qualitativa, amenacen de debilitar la necessària homogeneïtat del règim legal del transport ferroviari.

Al seu torn, la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic, ha simplificat i aclarit el marc normatiu comunitari del transport per ferrocarril, refonent en un únic text les directives integrants del primer paquet ferroviari. Però, a més d'aquesta finalitat de depuració i millora de la legislació, la directiva ha modificat també bastants preceptes de les directives i ha introduït disposicions noves que obeeixen a nous requeriments del mercat ferroviari.

Les novetats que recull la Directiva 2012/34/UE comprenen quasi tots els àmbits de la legislació ferroviària; entre altres punts, els relatius a la transparència i sostenibilitat del finançament de les infraestructures ferroviàries i de la comptabilitat de les empreses ferroviàries, l'extensió del dret d'accés d'aquestes últimes a les infraestructures de connexió amb ports i instal·lacions de servei, una nova i més completa classificació dels serveis relacionats amb el ferrocarril, l'obligació imposada als administradors d'infraestructures d'adoptar programes d'empresa que incloguen plans d'inversió i finançament, l'enfortiment de la independència i les atribucions dels organismes reguladors del mercat i l'establiment de noves i més precises regles en la tarifació de l'accés a la infraestructura ferroviària.

Per mitjà d'aquesta llei s'incorporen a l'ordenament espanyol les noves normes contingudes en la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012. A pesar que la llei manté un bon nombre dels preceptes de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, s'ha optat, per raons de certesa i claredat i per a facilitar la més correcta interpretació dels seus mandats, per unificar i concentrar en una nova norma, que substituirà íntegrament la Llei 39/2003, de 17 de novembre, el règim legal complet del mode de transport per ferrocarril.

El títol I de la llei recull les disposicions generals i determina l'objecte i els fins de la llei.

El títol II inclou les normes aplicables a la infraestructura ferroviària i estableix el règim de la seua planificació, projecció i construcció. S'hi defineix el concepte de Xarxa Ferroviària d'Interés General, sobre la qual l'Estat exerceix competències plenes, i s'hi regulen els procediments d'inclusió i exclusió d'infraestructures en aquesta xarxa i la formació del catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

L'esmentat títol regula també el règim d'administració de les infraestructures ferroviàries, contempla la coexistència d'una pluralitat d'administradors d'infraestructures i

imposa expressament la submissió als mandats de la Llei dels administradors privats que en virtut d'un contracte assumisquen la construcció i administració d'una infraestructura ferroviària.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries ubicades en ports d'interés general, connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interés General, aquestes infraestructures tenen, bàsicament, la consideració d'instal·lacions de servei, per la qual cosa les autoritats portuàries únicament exerciran respecte d'aquestes algunes de les funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, amb les especialitats que es preveuen en aquesta llei.

El títol II incorpora altres novetats igualment dignes de menció. S'hi imposa al Ministeri de Foment l'obligació d'aprovar, amb una àmplia participació de les institucions i agents implicats, i de publicar una estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària de competència estatal, que ha de desplegar-se amb un horitzó temporal no inferior a cinc anys, i s'hi determina el règim de construcció d'obres ferroviàries, amb la previsió de contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat d'una vigència màxima de quaranta anys.

El títol III està dedicat a les instal·lacions de servei i la prestació en aquestes de serveis a les empreses ferroviàries. S'hi amplia notablement la relació d'instal·lacions regulades, s'hi preveu l'accés no discriminatori a aquestes de tots els operadors, s'hi classifiquen d'acord amb el que disposa la Directiva 2012/34/UE els distints tipus de serveis i s'hi estén el règim d'autoprestació de serveis per les empreses ferroviàries. Aquestes mesures hauran de permetre a les empreses, en última instància, oferir millors serveis als seus clients.

El títol IV de la llei, reconeixent la importància estratègica del transport així com els avantatges mediambientals del transport ferroviari, parteix de la consideració d'aquest mode com un servei d'interés general i essencial per a la comunitat que es presta en règim de lliure competència, sense altres excepcions que les expressament previstes en la llei per raons de servei públic.

En aquest camp concret, la llei presenta importants novetats. S'hi preveu que el Consell de Ministres pugua declarar, d'ofici o a instància de les comunitats autònomes o de les corporacions locals, que els serveis de competència estatal l'oferta dels quals siga insuficient o no complisca unes condicions mínimes de freqüència, qualitat o preu queden subjectes al compliment d'obligacions de servei públic. La declaració implica que els serveis seran prestats per una sola empresa que haurà d'assegurar la seua continuïtat i s'hi arbitren diferents opcions per a compensar econòmicament tals obligacions: per mitjà de l'explotació dels serveis en règim d'exclusivitat o per mitjà d'una subvenció. En el cas que les obligacions de servei públic s'imposen a iniciativa de les comunitats autònomes o de les corporacions locals, aquestes seran responsables del seu finançament. S'atribueix al Ministeri de Foment una funció de garantia consistent a dictaminar, d'ofici o a requeriment de les parts interessades i amb caràcter vinculant, si l'equilibri econòmic de les condicions imposades per a la prestació de les obligacions de servei públic en una línia o en un servei ferroviari es veu afectat per la concurrència de serveis comercials coincidents; si el Ministeri de Foment resol que es menyscaba l'equilibri econòmic, els serveis comercials seran limitats. En el cas de serveis comercials corresponents a trànsits internacionals, la funció anterior correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència d'acord amb la normativa comunitària.

La llei adapta la regulació dels drets dels usuaris a la normativa establida, amb caràcter uniforme per a tota la Unió Europea, en el Reglament (CE) 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, i recull el dret a una assistència integral per als afectats per accidents ferroviaris. El títol IV recull, a part d'això, dos mesures addicionals: s'hi imposen als operadors ferroviaris obligacions d'informació a les autoritats responsables del transport ferroviari per a garantir la transparència del mercat liberalitzat i s'hi habilita el Ministeri de Foment per a establir condicions generals o contractes tipus per a les distintes classes de serveis destinades a assegurar uns estàndards mínims de qualitat.

La llei dedica el títol V a la seguretat ferroviària, dota de valor de llei disposicions recollides anteriorment en normes reglamentàries i n'ordena sistemàticament d'altres incorporades per mitjà del Reial Decret Llei 1/2014, de 24 de gener, de reforma en matèria d'infraestructures i transport, i altres mesures econòmiques. En el títol V es relacionen tots els components que integren la seguretat en la circulació ferroviària, es defineixen les atribucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, configurada com l'autoritat nacional responsable de la seguretat ferroviària, i es regula el règim de seguretat aplicable a cada un dels elements i agents del sistema ferroviari.

El títol V inclou també un capítol relatiu a la investigació d'accidents i incidents ferroviaris, en què s'estableix l'obligació d'investigar tècnicament tots els accidents ferroviaris greus que es produïsquen en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, així com els altres accidents i incidents que l'òrgan responsable de la investigació, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, considere pertinent investigar. S'hi atorga a la Comissió plena independència funcional, i s'hi regulen la seua composició i la intervenció del Congrés dels Diputats en el nomenament dels seus membres.

El títol VI de la llei regula el règim econòmic i tributari del sector ferroviari tractant d'aconseguir l'equilibri entre la viabilitat econòmica del sistema i el foment del transport ferroviari. Es persegueix incentivar la millora del funcionament de la xarxa, la reducció de perturbacions, l'optimització de l'ús de la infraestructura i la disminució dels costos de la seua posada a disposició.

La nova estructura legal dels cànon ferroviaris que s'hi arbitra és més senzilla i estimuladora del trànsit que la precedent. S'hi suprimeix la modalitat de cànon d'accés, en el cànon per utilització de les línies ferroviàries, que constituïa una barrera a l'entrada de nous operadors al mercat, s'hi implanten nous criteris de classificació de línies a fi de vincular el cànon ferroviari a la rendibilitat potencial del mercat i s'hi fa especial insistència en la regulació de bonificacions i descomptes sobre la quantia del cànon a abonar pels operadors per a fomentar el desenvolupament dels serveis ferroviaris i l'explotació més eficaç de les línies.

S'hi modifica notablement, així mateix, l'estructura del cànon per utilització de les instal·lacions de servei i s'hi revisa el règim tarifari per la prestació de serveis, avançant en el lliure accés a les activitats de serveis sense comprometre la sostenibilitat de la infraestructura ferroviària. S'hi modifiquen i amplien, finalment, els criteris de classificació de les estacions de transport de viatgers a fi de prendre en consideració la capacitat econòmica dels serveis associats per a la determinació de la quantia del cànon.

Amb relació a les taxes restants, les principals novetats de la llei consisteixen en l'eliminació de la taxa per seguretat en el transport ferroviari i la creació de la taxa per la prestació de serveis i la realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària, l'import de la qual es destinarà a finançar les activitats realitzades per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

El règim sancionador i d'inspecció figura en el títol VII. La regulació persegueix reforçar el principi de legalitat amb una tipificació més precisa i sistemàtica de les infraccions i una major graduació de les sancions. S'hi distribueix la potestat sancionadora entre l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per a les infraccions que afecten la seguretat ferroviària, el Ministeri de Foment per a les que vulneren les regles del transport i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per a corregir l'incompliment de les seues decisions.

La llei es tanca amb dèsset disposicions addicionals, huit disposicions transitòries, una disposició derogatòria i sis disposicions finals. La disposició transitòria primera estableix un sistema provisional d'apertura progressiva del mercat interior de transport ferroviari de viatgers, en què l'accés dels nous operadors es durà a terme per mitjà de l'obtenció, a través d'un procediment de licitació pública, de títols habilitadors per a cada línia o grup de línies. La disposició final primera modifica la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, per a integrar en aquesta les noves competències i la modificació de les regles de funcionament dels organismes reguladors del mercat ferroviari recollides en la Directiva 2012/34/UE.

TÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte de la llei.*

1. L'objecte d'aquesta llei és la regulació, en l'àmbit de la competència de l'Estat, de les infraestructures ferroviàries, de la seguretat en la circulació ferroviària i de la prestació dels serveis de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies i d'aquells que es presten a les empreses ferroviàries en les instal·lacions de servei, incloent-hi els complementaris i auxiliars.

2. No serà aplicable el que disposa aquesta llei als modes de transport que utilitzen cable o cables, tractors i portadors i que no tinguen camí de rodament fix, els quals es regiran per la seua normativa específica.

Article 2. *Fins de la llei.*

Són fins d'aquesta llei els següents:

- a) Garantir un sistema comú de transport ferroviari en el territori de l'Estat.
- b) Satisfer les necessitats de la societat en l'àmbit del transport ferroviari amb el màxim grau d'eficàcia.
- c) Facilitar el desenvolupament de la política europea comuna de transport ferroviari, afavorint la interconnexió i la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris i la intermodalitat dels serveis de transport.
- d) Determinar les pautes per a coordinar les actuacions dels distints òrgans de les administracions públiques amb competències en matèries que puguen incidir en el sector ferroviari.
- e) Separar el règim jurídic aplicable a les infraestructures ferroviàries dels serveis de transport que es presten sobre aquestes infraestructures.
- f) Regular la construcció d'infraestructures ferroviàries i el desenvolupament de nous serveis de transport de competència estatal i impulsar la cohesió territorial, econòmica i social.
- g) Assegurar l'eficiència del sistema ferroviari estatal per mitjà d'una adequada utilització dels recursos disponibles.
- h) Regular el sistema d'atorgament de llicències que permeten l'accés al mercat de les empreses ferroviàries.
- i) Regular l'accés a la infraestructura ferroviària per mitjà d'un procediment per a l'adjudicació de capacitat basat en els principis d'objectivitat, transparència i no-discriminació.
- j) Promoure les condicions de competència en la prestació de serveis de transport ferroviaris, d'acord amb el que estableix aquesta llei, amb respecte als principis d'objectivitat, transparència i no-discriminació.
- k) Establir els criteris perquè la prestació dels serveis de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies es realitze amb eficàcia, continuïtat i en condicions idònies de seguretat.
- l) Promoure la prestació de serveis ferroviaris en condicions de seguretat, definir les responsabilitats que en aquesta matèria incumbeixen a tots els agents que operen en la Xarxa Ferroviària d'Interés General i determinar les atribucions de l'autoritat nacional responsable de la seguretat ferroviària.
- m) Regular la investigació d'accidents i incidents ferroviaris i les facultats i normes de funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.
- n) Protegir els interessos dels usuaris, amb atenció especial a les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda, garantint els seus drets a l'accés als serveis de transport ferroviari de viatgers en adequades condicions de qualitat i seguretat i a l'elecció de l'empresa que els preste, així com la prestació d'una assistència integral a les víctimes en cas d'accident ferroviari.

TÍTOL II

La infraestructura ferroviària

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 3. *La infraestructura ferroviària.*

Als efectes d'aquesta llei, s'entendrà per infraestructura ferroviària la totalitat dels elements que formen part de les vies principals i de les de servei i els ramals de desviació per a particulars, a excepció de les vies situades dins dels tallers de reparació de material rodant i dels depòsits o garatges de màquines de tracció. Entre aquests elements hi ha els terrenys, les estacions de transport de viatgers, les terminals de transport de mercaderies, les obres civils, els passos a nivell, els camins de servei, les instal·lacions vinculades a la seguretat, a les telecomunicacions, a l'electrificació, a la senyalització de les línies, a l'enllumenat, a l'emmagatzematge de combustible necessari per a la tracció i a la transformació i el transport de l'energia elèctrica, els seus edificis annexos, els centres de control de trànsit i qualssevol altres que es determinen reglamentàriament.

Les estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies estaran constituïdes per:

- a) Les vies principals i de servei, amb els terrenys sobre els quals s'assenten i tots els seus elements i instal·lacions auxiliars necessàries per al seu funcionament.
- b) Les andanes de viatgers i de mercaderies.
- c) Les calçades dels patis de viatgers i mercaderies, compresos els accessos per carretera i per a passatgers que arriben o partiquen a peu.
- d) Els edificis utilitzats pel servei d'infraestructures.
- e) Les instal·lacions destinades a la recaptació de les tarifes de transport, així com les destinades a atendre les necessitats dels viatgers.

No tindran la consideració d'estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies les àrees dedicades a altres activitats exclusivament comercials, logístiques o industrials, encara que se situen en l'àmbit d'aquelles.

Article 4. *La Xarxa Ferroviària d'Interés General.*

1. La Xarxa Ferroviària d'Interés General està integrada per les infraestructures ferroviàries que resulten essencials per a garantir un sistema comú de transport ferroviari en tot el territori de l'Estat, o l'administració conjunta de les quals resulte necessària per al funcionament correcte de tal sistema comú de transport, com les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacen les distintes comunitats autònomes i les seues connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional.

2. Correspon al ministre de Foment acordar, en cada moment, la inclusió en la Xarxa Ferroviària d'Interés General de noves infraestructures ferroviàries quan raons d'interés general així ho justifiquen, amb un informe previ de les comunitats autònomes afectades.

Si la infraestructura ferroviària que es pretén incloure en la Xarxa Ferroviària d'Interés General passa íntegrament pel territori d'una sola comunitat autònoma i sense connexió amb la resta de la xarxa o és titularitat de la comunitat autònoma, serà necessari per a tal inclusió el seu consentiment previ.

3. El ministre de Foment podrà excloure, amb un informe previ de les comunitats autònomes afectades, una determinada infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interés General sempre que hagen desaparegut els motius d'interés general que en van justificar la inclusió en aquella. Aquesta infraestructura ferroviària podrà ser traspasada a

la comunitat autònoma corresponent. L'expedient de traspàs es promourà a instància de la comunitat autònoma o del Ministeri de Foment, i serà resolt pel Consell de Ministres.

4. Totes les infraestructures ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General s'inclouran en el Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, que detallarà les línies i els trams d'acord amb un codi oficial i que expressarà així mateix el seu origen i destinació i una breu referència a les seues característiques tècniques, així com les estacions de transport de viatgers i les terminals de transport de mercaderies.

En tot cas, per a la determinació o modificació del catàleg hauran de ser oïdes les comunitats autònomes per les quals passen les corresponents línies o trams ferroviaris.

Correspon al Ministeri de Foment l'establiment i la modificació del Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, que es publicarà en el «Boletín Oficial del Estado».

La inclusió o l'exclusió d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, adoptades d'acord amb el que disposen els apartats 2 i 3, determinarà la modificació del mencionat catàleg.

5. La posada en servei de noves infraestructures que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General suposarà la seua inclusió automàtica dins de l'esmentat catàleg.

No obstant això, cada tres anys es revisarà el catàleg d'acord amb el procediment de l'apartat anterior i es publicarà.

6. L'Estat i les comunitats autònomes amb infraestructures ferroviàries de la seua titularitat cooperaran per a facilitar la connexió entre aquestes infraestructures ferroviàries i la Xarxa Ferroviària d'Interés General, fomentant la interoperabilitat entre les diferents xarxes.

7. Els ministeris de Foment i de Defensa arbitraran conjuntament les mesures necessàries per a assegurar la deguda coordinació en les matèries a què es refereix aquesta llei quan així convinga a les necessitats de la defensa nacional.

CAPÍTOL II

Planificació, projecte i construcció d'infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General

Article 5. Planificació d'infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

1. El Ministeri de Foment farà pública l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de les infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General destinada a satisfer les necessitats futures de mobilitat. Aquesta estratègia, que cobrirà un període temporal d'almenys cinc anys, serà renovable; establirà un marc general de prioritats i financer i es basarà en l'eficiència econòmica i social i en el finançament sostenible del sistema ferroviari; tindrà en compte, si és el cas, les necessitats globals de la Unió Europea, i s'establirà després de la tramitació del procediment en què, en els termes que s'establisquen reglamentàriament, es donarà audiència a les administracions públiques autonòmiques i locals afectades i als altres interessats.

L'estratègia del desenvolupament de les infraestructures ferroviàries s'haurà de realitzar des d'una perspectiva intermodal per a garantir l'optimització dels recursos invertits i la seua assignació eficient entre modes de transport.

Reglamentàriament es delimitaran els supòsits en què, per raons d'interés general i social, podran aprovar-se inversions no previstes en l'estratègia indicativa, així com la revisió d'aquesta estratègia.

2. Correspon al Ministeri de Foment, oïts el Consell Assessor de Foment i les comunitats autònomes afectades, la planificació de les infraestructures integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i l'establiment o la modificació de les línies ferroviàries

o de trams de línies, d'estacions de transport de viatgers i de terminals de transport de mercaderies. Així mateix, caldrà ajustar-se a les regles que aquell determine respecte de l'establiment o la modificació d'altres elements que hagen de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

3. Per a l'establiment d'una línia o tram, estació de transport de viatgers o terminal de transport de mercaderies integrant de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, o la seua modificació significativa des del punt de vista del traçat o de les seues condicions funcionals o d'explotació, serà necessària l'aprovació, pel Ministeri de Foment, d'un estudi informatiu, d'acord amb el que preveu aquesta llei i la normativa reglamentària que la desplegue.

L'estudi informatiu comprén l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si és el cas, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada. Si és el cas, l'estudi informatiu inclourà l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constituirà el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Sense perjudici del que puga establir la legislació ambiental, no serà preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracte d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'eixamplaments de plataforma o de desdoblaments de via sobre aquesta, electrificació, senyalització i, en general, d'aquelles que no suposen una modificació substancial del traçat de les línies existents. A aquests efectes, s'entendrà per traçat d'una línia o tram de línia una franja de terreny les dimensions de la qual es determinaran reglamentàriament. Tampoc serà preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a l'establiment d'estacions de transport de viatgers de rodalia i baixadors i terminals de transport de mercaderies de grandària reduïda segons es determine reglamentàriament.

4. Per a la seua tramitació, el Ministeri de Foment remetrà l'estudi informatiu corresponent a les comunitats autònomes i entitats locals afectades, a fi que, durant el termini d'un mes, examinen i, si és el cas, informen si el traçat proposat és el més adequat per a l'interés general i per als interessos que representen. Transcorregut aquest termini sense que les esmentades administracions públiques informen sobre això, s'entendrà que estan conformes amb la solució proposada.

En el cas que alguna d'aquestes administracions manifeste disconformitat, necessàriament motivada, en relació amb estudis informatius sobre noves línies ferroviàries, trams de línies o altres elements de la infraestructura ferroviària no inclosos en el planejament urbanístic vigent dels nuclis de població que afecten, el Ministeri de Foment obrirà un període de consultes amb aquesta per un període no inferior a dos mesos. Si es manté la discrepància, l'expedient serà elevat al Consell de Ministres, que decidirà sobre l'execució del projecte a què es refereix l'estudi informatiu i, si és el cas, acordarà la modificació o revisió del planejament afectat, que s'haurà d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des de la seua aprovació.

5. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe a què es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmetrà, en la forma prevista en la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, a un tràmit d'informació pública durant un període de trenta dies hàbils. Les observacions realitzades en aquest tràmit hauran de versar exclusivament sobre la concepció global del traçat projectat. La tramitació de l'expedient d'informació pública correspon al Ministeri de Foment.

Simultàniament, i amb aquest mateix termini, el Ministeri de Foment sol·licitarà un informe a les empreses ferroviàries i a l'administrador d'infraestructures ferroviàries afectat sobre la concepció global del traçat projectat i dels aspectes funcionals o d'explotació inclosos en l'estudi informatiu.

6. Una vegada conculsos els terminis d'audiència i informació pública, el Ministeri de Foment remetrà l'expedient complet, que inclourà l'estudi informatiu i el resultat dels tràmits d'audiència i informació pública, al Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient als efectes previstos en la legislació ambiental.

7. Completada la tramitació prevista en l'apartat anterior, correspondrà al Ministeri de Foment l'acte formal d'aprovació de l'estudi informatiu, que suposarà la inclusió de la futura línia o tram de la xarxa a què aquest es referisca en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, de conformitat amb el que estableix l'article 4.2.

En ocasió de les revisions dels instruments de planejament urbanístic, o en els casos que s'aprove un tipus d'instrument diferent de l'anteriorment vigent, s'hi inclouran les noves infraestructures contingudes en els estudis informatius aprovats definitivament amb anterioritat. Per a aquest fi, els estudis informatius inclouran una proposta de la banda de reserva de la previsible ocupació de la infraestructura i de les seues zones de domini públic.

Només als efectes de l'ocupació temporal dels terrenys per a la presa de dades i la realització de prospeccions necessàries per a l'elaboració dels projectes, l'aprovació dels estudis informatius implicarà la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació temporal d'aquests terrenys.

8. Transcorreguts deu anys des de l'aprovació formal d'un estudi informatiu sense que s'haja iniciat l'execució de les obres corresponents, deixarà de tindre efecte el que disposa l'apartat anterior.

Article 6. *Aprovació dels projectes, construcció i posada en servei d'infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.*

1. Correspon als administradors d'infraestructures ferroviàries a què es refereix l'article 22 d'aquesta llei aprovar els projectes bàsics i de construcció de les infraestructures ferroviàries de la seua titularitat, així com construir-los.

S'entén per projecte de construcció el que estableix el desenvolupament complet de la solució adoptada en relació amb la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari per a fer-ne factible la construcció i posterior explotació. El projecte bàsic és la part del projecte de construcció que conté els seus aspectes geomètrics, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.

Els projectes de construcció de noves infraestructures o d'aquells que les modifiquen significativament o introduïsquen perturbacions rellevants en l'explotació ferroviària, així com les possibles modificacions d'aquests projectes, seran comunicats a les empreses ferroviàries, al Ministeri de Foment i a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària abans de l'aprovació.

Transcorreguts cinc anys des de l'aprovació tècnica d'un projecte de construcció sense que s'haja iniciat l'execució de les obres corresponents, aquest quedarà sense efecte.

2. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o de construcció de línies ferroviàries, trams d'aquestes o altres elements de la infraestructura ferroviària o de modificació de les preexistents que requerisca la utilització de nous terrenys, suposarà la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells en què s'haja de construir la línia, el tram o l'element de la infraestructura ferroviària o que siguen necessaris per a modificar les preexistents, segons el que preveu la legislació expropiatòria.

En el cas que hagen de ser afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, es podrà optar per l'expropiació o per la reposició. En aquest últim supòsit, la titularitat dels serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, correspondran al titular originari. Per via reglamentària es regularà l'audiència d'aquest en el procediment corresponent, la seua intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual continuarà en tot cas sent del titular originari, excepte acord exprés en contra.

3. La potestat expropiatòria serà exercida, en tot cas, per l'Administració General de l'Estat, i el beneficiari de l'expropiació serà l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que assumirà els drets i les obligacions que la legislació d'expropiacions estableix i abonarà el seu cost.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries podran encarregar, per mitjà d'un conveni de col·laboració, a altres administracions públiques, entitats de dret públic i societats vinculades o dependents d'aquestes administracions, les facultats corresponents a la contractació d'obres ferroviàries en la Xarxa Ferroviària d'Interés General. L'encàrrec no comprendrà, en cap cas, l'aprovació del projecte de construcció, ni afectarà les funcions de supervisió i recepció de l'obra.

5. Abans de la posada en servei de línies ferroviàries, dels seus trams i de les estacions de transport de viatgers o terminals de transport de mercaderies pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interés General, siga quin siga el procediment de construcció, serà necessari comptar amb una autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en què es declare que la línia ferroviària o el tram corresponent poden entrar en servei, perquè compleixen les condicions de seguretat exigides per la normativa aplicable. Reglamentàriament, es determinaran el procediment i els requisits necessaris per a l'autorització.

Article 7. Incidència de les infraestructures ferroviàries sobre el planejament urbanístic. El control municipal.

1. Els plans generals i la resta d'instruments generals d'ordenació urbanística qualificaran els terrenys que ocupen les infraestructures ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, així com aquells que calga ocupar per a tal finalitat, d'acord amb els estudis informatius aprovats definitivament, com a sistema general ferroviari o equivalent, de titularitat estatal, i no inclouran determinacions que impedisquen o pertorben l'exercici de les competències atribuïdes a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Així mateix, en els casos en què s'acorde la redacció, revisió o modificació d'un instrument de planejament urbanístic que afecte línies ferroviàries, trams de línies, altres elements de la infraestructura ferroviària o les zones de servei regulades en l'article 9, l'òrgan amb facultats per a acordar-ne l'aprovació inicial haurà d'enviar, amb anterioritat a aquesta, el contingut del projecte al Ministeri de Foment perquè emeta, en el termini de dos mesos comptats des de la data de la recepció i amb caràcter vinculant quant a les matèries de la seua competència, un informe comprensiu de les observacions que, si és el cas, estime convenientes. Si transcorregut aquest termini el Ministeri no ha evacuat l'informe esmentat, s'entendrà la seua conformitat amb el projecte urbanístic.

No podran aprovar-se instruments de modificació, revisió, desenvolupament o execució de l'ordenació territorial i urbanística que contravinguen al que establisca un estudi informatiu aprovat definitivament.

En el cas d'estudis informatius en tramitació que, no havent sigut encara aprovats, hagen sigut sotmesos a informació pública, l'administració competent en matèria d'ordenació territorial o urbanística, segons corresponga, procedirà en cada cas, en les zones afectades pels traçats i actuacions ferroviàries objecte de la mencionada informació pública, a la suspensió de l'aprovació de noves classificacions i qualificacions de sòl i dels efectes de les ja aprovades, així com també a la suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions i llicències urbanístiques, fins que s'aprove l'estudi, amb un termini màxim de suspensió d'un any a partir de la data de publicació de l'anunci de la informació pública del corresponent estudi, que podrà prorrogar motivadament el Ministeri de Foment per un termini màxim de sis mesos.

Se n'exclouen aquelles actuacions administratives de caràcter territorial, urbanístic o edificatori que sí que siguen compatibles amb la futura actuació ferroviària o es limiten a la mera conservació i manteniment de l'existent, amb un informe previ vinculant del Ministeri de Foment.

3. Les obres de construcció, reparació o conservació de línies ferroviàries, de trams de línies o d'altres elements de la infraestructura tindran la consideració d'obres d'interés general. Els projectes constructius de les obres de construcció seran comunicats, prèviament a l'aprovació, a l'administració urbanística competent a l'efecte que comprove

l'adequació a l'estudi informatiu i emeta un informe, que es considerarà favorable si transcorre un mes des de la dita comunicació sense que s'haja emés.

Aquestes obres no estaran sotmeses al control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries no requerirà autoritzacions, permisos o llicències administratives de primera instal·lació, funcionament o obertura previstos en la normativa vigent per al desenvolupament de les activitats directament vinculades al trànsit ferroviari.

5. Les autoritzacions i, si és el cas, les concessions atorgades a particulars per a la realització d'obres o activitats en la zona de servei ferroviari regulada en l'article 9, no eximiran els titulars d'obtenir els permisos, les llicències i la resta d'autoritzacions que, en cada cas, siguen exigides per altres disposicions legals.

Article 8. *Passos a nivell.*

1. Els encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb línies fèrries que es produïsquen per l'establiment o la modificació de qualsevol d'aquestes s'hauran de realitzar, en tot cas, a distint nivell. Únicament amb caràcter excepcional i per causes justificades podrà autoritzar-se l'establiment provisional de nous passos a nivell pel temps estrictament necessari i en la forma que reglamentàriament s'establisca.

Correspondrà als administradors generals d'infraestructures ferroviàries l'autorització per a l'establiment provisional de nous passos a nivell. Aquesta autorització haurà de ser motivada i comunicada a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries i les administracions públiques amb competència en matèria de carreteres procediran, segons ho permeten les disponibilitats pressupostàries i d'acord amb els convenis que, si és el cas, es puguen subscriure, a la supressió dels passos a nivell existents i, si és el cas, a la substitució per encreuaments a distint nivell, en la forma que reglamentàriament es determine.

3. La construcció de noves urbanitzacions i centres o establiments com ara hospitals, centres esportius, docents, culturals, industrials o altres equipaments equivalents, quan l'accés a aquests es pugua fer a través d'un pas a nivell existent, implicarà la necessitat de l'eliminació del pas, i el cost de la supressió serà a compte del promotor de la urbanització o establiment.

En tot cas, l'entitat promotora presentarà davant de l'administrador de la infraestructura ferroviària afectada un projecte específic dels accessos a aquesta, incloent-hi els aspectes de parcel·lació, xarxa viària i serveis urbans que incidisquen sobre les zones de domini públic, servitud i afecció del ferrocarril. L'administrador, amb un informe previ del Ministeri de Foment, adoptarà la resolució que siga procedent.

4. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries, a fi de preservar i millorar la seguretat dels usuaris de les carreteres i camins i del ferrocarril, podran realitzar la reordenació de passos a nivell, així com dels seus accessos, tant de titularitat pública com privada, garantint en aquest últim cas l'accés als predis afectats.

5. L'aprovació administrativa dels projectes de construcció d'encreuaments a distint nivell i els de les obres necessàries per a la reordenació, la concentració i la millora dels passos a nivell i dels seus accessos, incloent-hi la millora de la seua visibilitat, portarà annexes la declaració d'utilitat pública, la necessitat d'ocupació i la urgència a l'efecte de l'expropiació dels béns i drets que puguen ser necessaris per a aquestes actuacions. Per a l'aprovació dels esmentats projectes no serà necessària la realització del tràmit d'informació pública quan les actuacions a dur a terme no suposen una modificació substancial en la funcionalitat de la línia afectada.

Les obres esmentades no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, i tenen el caràcter d'obres de conservació, manteniment i reposició d'instal·lacions ferroviàries. No obstant això, els projectes de noves construccions s'hauran de sotmetre a informe de l'administració urbanística competent, que es considerarà emés favorablement si no s'ha evacuat, de forma expressa, en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

6. Els passos a nivell hauran de disposar dels sistemes de protecció i senyalització adequats per a garantir la seguretat que, en cada cas, els corresponga d'acord amb la classificació que s'establirà reglamentàriament.

7. Els passos a nivell particulars existents establits per al servei de determinades finques o d'explotacions de qualsevol classe, es regiran per les condicions fixades en l'autorització corresponent, i estarà expressament prohibida la seua utilització per persones distintes o per a trànsits o fins diferents dels compresos en aquella. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran, d'ofici o a proposta de les administracions públiques competents en matèria de carreteres, acordar la clausura dels passos a nivell establits en camins privats quan els titulars no respecten les condicions de l'autorització o no n'atenguen degudament la conservació, la protecció i la senyalització, o quan la via es puga creuar per altres passos pròxims, al mateix o a distint nivell. Es podran modificar les condicions de l'autorització atorgada per a l'establiment del pas a nivell o imposar noves exigències de seguretat o de pas quan les circumstàncies del camí o de l'encreuament hagen variat des de la data d'atorgament d'aquella.

8. No tindran la consideració de passos a nivell als efectes d'aquesta llei les interseccions de camins o vies de comunicació amb línies ferroviàries quan es produïsquen dins de zones industrials o portuàries o en els accessos a aquestes, sempre que es donen conjuntament les circumstàncies següents:

- a) Que l'entitat explotadora de les línies ferroviàries compartisca amb la responsable de la carretera l'ordenació dels trànsits en els punts d'encreuament.
- b) Que la preferència en aquests punts quede fixada en cada moment d'acord amb el mencionat sistema d'ordenació dels trànsits, de manera que es puga arribar a compartir la plataforma de la línia ferroviària amb el trànsit viari.

Aquestes interseccions hauran de disposar de la protecció que corresponga d'acord amb el que es determine reglamentàriament i els trens hauran de limitar la seua velocitat màxima de circulació per aquelles a 40 quilòmetres per hora.

9. Igualment, no tindran la consideració de passos a nivell als efectes d'aquesta llei les interseccions de vials, tant els destinats al trànsit rodat com al de vianants, amb les línies ferroviàries integrades en la Xarxa Ferroviària d'Interés General o trams de les línies que siguen susceptibles de ser utilitzats no sols per a la circulació de trens i altres vehicles ferroviaris convencionals, sinó també per a la de tramvies, metros lleugers o altres mitjans de transport sobre rails diferents del ferrocarril convencional, sempre que es complisquen els requisits següents:

- a) Que la configuració física de la línia ferroviària o tram responga a les tipologies i als paràmetres de disseny propis de les línies destinades a la circulació de tramvies, metros lleugers o vehicles anàlegs.
- b) Que els sistemes de control de trànsit de la línia o tram i les característiques de la seua explotació siguen els habitualment utilitzats en les línies destinades a la circulació de tramvies, metros lleugers o vehicles anàlegs.

Article 9. *Zones de servei ferroviari.*

1. El Ministeri de Foment podrà delimitar, especialment en àmbits vinculats a estacions de transport de viatgers o terminals de transport de mercaderies, zones de servei ferroviari que inclouran els terrenys necessaris per a l'execució d'infraestructures ferroviàries i per a la realització de les activitats pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els destinats a tasques complementàries d'aquelles i els espais de reserva que garantisquen el desenvolupament del servei ferroviari.

Sense perjudici de les activitats a què es refereix el paràgraf anterior, dins de la zona de servei ferroviari se'n podran realitzar d'altres de caràcter industrial, comercial i de serveis la localització de les quals estiga justificada per la seua relació amb aquelles, de conformitat amb el que determine el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris i el planejament urbanístic corresponent.

El règim aplicable, dins de les zones de servei ferroviari, als terrenys necessaris per a l'execució d'infraestructures ferroviàries i per a la realització de les activitats pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, s'ajustarà al que disposa el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris a què es refereix l'apartat següent.

2. L'establiment de la zona de servei es farà a través d'un projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris, que inclourà les activitats que es preveu desenvolupar en les diverses àrees així com la seua justificació o conveniència. El projecte serà elaborat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i aprovat pel ministre de Foment. Reglamentàriament s'establirà el contingut, la documentació i el procediment que s'ha de seguir per a aprovar-lo, que comprendrà, necessàriament, l'emissió d'un informe per les administracions urbanístiques locals i autonòmiques sobre aspectes de la seua competència.

En tot cas, el procediment per a l'aprovació dels projectes de delimitació i utilització d'espais ferroviaris inclourà l'informe vinculant del Ministeri de Defensa quan la proposta de delimitació incloga terrenys, edificacions i instal·lacions, incloent-hi les seues zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional.

L'aprovació del projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris portarà implícita la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, a efectes expropiatoris, dels béns i drets necessaris per a la implantació.

Article 10. *Consideració urbanística de les zones de servei.*

1. Els plans generals i els restants instruments generals d'ordenació urbanística qualificaran els terrenys destinats a zones de servei ferroviari com a sistema general ferroviari o equivalent de titularitat estatal i no inclouran determinacions que impedisquen o pertorben l'exercici de les competències atribuïdes a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. El sistema general ferroviari referit a les zones de servei establert en el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris es desenvoluparà a través d'un pla especial d'ordenació de la zona de servei ferroviari o instrument equivalent, que es tramitarà de la manera següent:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà formular el projecte del pla especial, que serà tramitat i aprovat, com a pla d'iniciativa pública, per l'autoritat urbanística competent d'acord amb la legislació aplicable en cada cas.

b) Concloua la tramitació, amb caràcter previ a l'aprovació, l'autoritat urbanística competent traslladarà el projecte del pla a l'administrador d'infraestructures ferroviàries perquè emeta un informe sobre les qüestions de la seua competència en el termini màxim d'un mes.

c) En el cas de no fer el trasllat del projecte del pla en el termini de sis mesos des de la remissió per l'administrador d'infraestructures ferroviàries a l'òrgan encarregat de tramitar-lo, o de desacord entre ambdós autoritats sobre el seu contingut, l'administració urbanística no el podrà aprovar, i haurà d'iniciar un període de negociació amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries a fi d'obtenir un acord exprés en el termini de dos mesos. Transcorregut aquest termini sense acord, l'expedient es remetrà al Consell de Ministres, el qual resoldrà, amb caràcter vinculant, sobre les qüestions objecte de discrepància.

3. Les obres que es duguen a terme en la zona de servei ferroviari hauran d'adaptar-se al pla especial d'ordenació d'aquesta o a l'instrument equivalent. Per a la constatació d'aquest requisit s'haurà de sol·licitar, abans de realitzar-les, un informe a l'administració urbanística competent, que s'entendrà que és favorable si transcorre un mes des de la presentació de la documentació corresponent sense que aquest s'haja remés.

4. En el cas que no s'haja aprovat el pla especial d'ordenació de la zona de servei ferroviari o l'instrument equivalent a què es refereix l'apartat segon, les obres que realitze l'administrador d'infraestructures ferroviàries en la zona de servei ferroviari hauran de ser compatibles amb el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris.

5. No serà procedent la suspensió de l'execució, pels òrgans urbanístics, de les obres que realitze l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan es duguen a terme en compliment dels plans i dels projectes d'obres aprovats pels òrgans competents.

Article 11. *Clausura de línies o trams de la infraestructura ferroviària.*

1. Quan l'explotació d'una línia ferroviària no tinga rendibilitat des del punt de vista econòmic i social, el Consell de Ministres, a instància del ministre de Foment, prèvia sol·licitud motivada, si és el cas, de l'administrador d'infraestructura corresponent, podrà acordar-ne la clausura i la consegüent exclusió de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, i li és aplicable el que preveuen els apartats 3 i 4 de l'article 4.

Abans de formular la sol·licitud de clausura l'administrador de la infraestructura haurà de consultar les empreses ferroviàries.

2. Amb caràcter previ a l'adopció de l'acord de clausura de la línia o tram afectat, el Ministeri de Foment ho comunicarà a les comunitats autònomes i entitats locals que puguen resultar-ne afectades. Si les comunitats autònomes o entitats locals no assumeixen el finançament per a l'administració de la línia ferroviària o tram, el Consell de Ministres n'acordarà la clausura, o, si és el cas, el traspàs a la comunitat autònoma corresponent en els termes que preveu l'article 4.3.

Si les unes o les altres assumeixen el finançament de la línia o tram, el Ministeri de Foment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les administracions que assumisquen el finançament subscriuran un conveni en què es fixaran els termes del manteniment de la línia o del tram de línia de què es tracte en la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

3. La clausura d'elements diferents de les línies i trams s'acordarà d'acord amb les condicions que fixe el Ministeri de Foment i d'acord amb les regles i el procediment previstos en els apartats precedents.

CAPÍTOL III

Limitacions a la propietat

Article 12. *Zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació.*

Als efectes d'aquesta llei, s'estableixen en les línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General una zona de domini públic, una altra de protecció i un límit d'edificació. Tant aquestes zones com el límit d'edificació es regiran pel que estableixen aquesta llei i les disposicions que la despleguen.

Els òrgans de l'Administració General de l'Estat, en l'exercici de les facultats que els corresponguen en relació amb les zones de domini públic i de protecció i amb el límit d'edificació, es coordinaran entre si i amb els d'altres administracions públiques als quals, legalment, se'ls conferisquen competències en relació amb terrenys que meresquen una especial salvaguarda.

Article 13. *Zona de domini públic.*

1. Comprenen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i una franja de terreny de huit metres a cada costat de la plataforma, mesurada horitzontalment i perpendicularment a l'eix d'aquesta, des de l'aresta exterior de l'esplanació.

2. Reglamentàriament es podrà determinar una distància inferior a l'establida en l'apartat anterior per a delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària de què es tracte i de les característiques

del sòl pel qual passe la línia. No es podrà autoritzar la reducció de la zona de domini públic, la de protecció ni la línia límit de l'edificació per interessos particulars.

3. L'aresta exterior de l'esplanació és la intersecció del talús del desmunt, del terraplè o, si és el cas, dels murs de sosteniment contigus al terreny natural.

En aquells casos en què les característiques del terreny no permeten definir l'aresta exterior de l'esplanació, conformarà l'aresta exterior una línia imaginària, paral·lela a l'eix de la via, situada a una distància de tres metres mesurats, perpendicularment a l'eix, des de la vora externa del carril exterior.

4. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres semblants, com a regla general es podran fixar com a arestes exteriors de l'esplanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i serà, en tot cas, de domini públic el terreny comprés entre aquestes línies. En aquells supòsits en què l'altura de l'estructura siga suficient, es podrà delimitar com a zona de domini públic exclusivament la zona necessària per a assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, i, en tot cas, el contorn dels suports i estreps i una franja perimetral suficient al voltant d'aquests elements.

Article 14. *Zona de protecció.*

1. La zona de protecció de les línies ferroviàries consisteix en una franja de terreny a cada costat delimitada, interiorment, per la zona de domini públic definida en l'article anterior i, exteriorment, per dos línies paral·leles situades a 70 metres de les arestes exteriors de l'esplanació.

2. En el sòl classificat pel planejament urbanístic com a urbà o urbanitzable, i sempre que dispose del planejament més precís que requereisca la legislació urbanística aplicable, per a iniciar l'execució, les distàncies establides en l'apartat anterior per a la protecció de la infraestructura ferroviària seran de cinc metres per a la zona de domini públic i de huit metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'esplanació. Aquestes distàncies podran ser reduïdes pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries, amb un informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seues competències, sempre que s'acredite la necessitat o l'interés públic de la reducció i no s'ocasionen un perjudici a la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril, sense que, en cap cas, la corresponent a la zona de domini públic pugui ser inferior a dos metres. La sol·licitud de reducció haurà d'anar acompanyada, almenys, d'una memòria explicativa i de plans en planta i alçat que en descriuen de manera precisa l'objecte.

Article 15. *Límit d'edificació.*

1. A l'un costat i a l'altre de les línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General s'estableix la línia límit d'edificació, des de la qual fins a la línia ferroviària queda prohibit qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, a excepció de les que resulten imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei. Igualment, queda prohibit l'establiment de noves línies elèctriques d'alta tensió dins de la superfície afectada per la línia límit d'edificació.

En els túnels i en les línies fèrries soterrades o cobertes amb lloses no serà aplicable la línia límit de l'edificació. Tampoc serà aplicable la línia límit de l'edificació quan l'obra a executar siga una tanca o tancament.

2. La línia límit d'edificació se situa a cinquanta metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir d'aquesta aresta.

En les línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i que passen per zones urbanes, la línia límit de l'edificació se situa a vint metres de l'aresta més pròxima a la plataforma.

Reglamentàriament, es podrà determinar una distància inferior a la prevista en el paràgraf anterior per a la línia límit d'edificació, en funció de les característiques de les línies.

3. Així mateix, els administradors generals d'infraestructures, amb un informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seues competències i de les comunitats autònomes i entitats locals afectades, podran, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, fixar una línia límit d'edificació diferent de l'establida amb caràcter general, aplicable a determinades línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, en zones o àrees delimitades. Aquesta reducció no afectarà punts concrets, sinó que serà aplicable al llarg de trams complets i de longitud significativa.

4. Quan resulte necessària l'execució d'obres dins de la zona establida per la línia límit de l'edificació en un punt o àrea concreta, els administradors generals d'infraestructures, amb un informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seues competències, podran establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a les assenyalades en l'apartat 2, prèvia sol·licitud de l'interessat i tramitació del corresponent expedient administratiu, sempre que això no contravinga a l'ordenació urbanística i no cause un perjudici a la seguretat, la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril, així com quan no siga incompatible amb la construcció de noves infraestructures corresponents a estudis informatius que continuen produint efectes d'acord amb el que disposa l'apartat 8 de l'article 5 d'aquesta llei.

Article 16. *Altres limitacions relatives a les zones de domini públic i de protecció.*

1. Per a executar, en les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària, qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, canviar la seua destinació o el tipus d'activitat que s'hi pot realitzar i plantar o talar arbres, es requerirà l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El que disposa aquest apartat s'entén sense perjudici de les competències d'altres administracions públiques.

Els sol·licitants d'una autorització per a la realització d'obres, instal·lacions o activitats en les zones de domini públic del ferrocarril estaran obligats a prestar a l'administrador de la infraestructura ferroviària les garanties que aquest exigisca en relació amb la correcta execució de les activitats autoritzades, de conformitat amb el que, si és el cas, es determine reglamentàriament.

Qualsevol obra que es duguen a terme en la zona de domini públic i en la zona de protecció i que tinguen com a finalitat salvaguardar paisatges o construccions o limitar el soroll que provoca el trànsit per les línies ferroviàries seran costejades pels promotors.

No obstant això, només podran realitzar-se obres o instal·lacions en la zona de domini públic, amb l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan siguen necessàries per a la prestació del servei ferroviari o quan la prestació d'un servei d'interés general així ho requerisca. Excepcionalment i per causes degudament justificades, podrà autoritzar-se l'encreuament de la zona de domini públic, tant aeri com subterrani, per obres i instal·lacions d'interés privat.

En els supòsits d'ocupació de la zona de domini públic ferroviari, el que la realitze estarà obligat a la neteja i recollida del material situat en els terrenys ocupats fins al límit de la zona de domini públic, previ requeriment de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de la línia. Si no s'atén el requeriment dins del termini conferit, actuarà de forma subsidiària l'administrador d'infraestructures ferroviàries de la línia, per mitjà de la realització de les faenes necessàries de neteja i recollida del material, i l'ocupant dels terrenys estarà obligat a rescabalar-lo de les despeses que s'hagen produït per la dita actuació.

2. En la zona de protecció no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos que aquells que siguen compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari, amb l'autorització prèvia, en tot cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Aquest podrà utilitzar o autoritzar la utilització de la zona de protecció per raons d'interés general quan ho requerisca el millor servei de la línia ferroviària o per raons de seguretat del trànsit ferroviari.

Seràn indemnitzables l'ocupació de la zona de protecció i els danys i perjudicis que es causen per la seua utilització, d'acord amb el que estableix la Llei, de 16 de desembre de 1954, d'Expropiació Forçosa.

La denegació de l'autorització s'haurà de fundar en les previsions dels plans o projectes d'ampliació o variació de la línia ferroviària en els deu anys posteriors a l'acord, o en raons de seguretat del trànsit ferroviari, o en el fet que l'obra, la instal·lació o l'activitat afecte la seguretat del trànsit ferroviari, afecte directament o indirectament l'estabilitat de la plataforma o l'esplanació, cause perjudicis a la integritat de qualsevol element de la infraestructura, dificulte el normal manteniment o impedisca l'adequada explotació de la infraestructura.

3. Es podran realitzar cultius agrícoles en la zona de protecció, sense necessitat d'autorització prèvia, sempre que es garantisca la correcta evacuació de les aigües de reg i no es causen perjudicis a l'esplanació, però es prohibeix la crema de restolls.

4. En les construccions i instal·lacions ja existents es podran realitzar, exclusivament, obres de reparació i millora sempre que no suposen un augment del volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comporten es puga tindre en compte a efectes expropiatoris. En tot cas, aquestes obres requeriran l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, sense perjudici dels altres permisos o autoritzacions que puguen resultar necessaris en funció de la normativa aplicable.

5. Sempre que s'assegure la conservació i el manteniment de la infraestructura ferroviària, el planejament urbanístic podrà qualificar amb distints usos superfícies superposades, en la rasant i el subsòl o la volada, amb la finalitat de constituir un complex immobiliari, tal com permet la legislació estatal del sòl.

Article 17. Expropiació de béns existents en la zona de protecció fins a la línia límit d'edificació.

En la zona de protecció fins a la línia límit d'edificació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà sol·licitar al Ministeri de Foment l'expropiació de béns que passaran a tindre la consideració de domini públic, considerant-se implícita la declaració d'utilitat pública, la necessitat de la seua ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, sempre que se'n justifique l'interès per a la idònia prestació dels serveis ferroviaris i per a la seguretat de la circulació.

Article 18. Obres i activitats il·legals en zones de domini públic o de protecció de la infraestructura ferroviària.

1. Els delegats del Govern en les comunitats autònomes, a instància del Ministeri de Foment, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, disposaran la paralització de les obres o instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajusten a les condicions establides en les autoritzacions. Així mateix, es podrà procedir al precintament de les obres o instal·lacions afectades.

2. El delegat del Govern sol·licitarà a l'administrador d'infraestructures ferroviàries que procedisca a efectuar l'adequada comprovació de les obres paralitzades i els usos suspesos, el qual haurà d'adoptar, en el termini de dos mesos des que es produísca la instància i amb audiència prèvia dels que puguen resultar directament afectats, una de les resolucions següents:

a) La demolició de les obres o instal·lacions i la prohibició definitiva dels usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajusten a les autoritzacions atorgades.

b) La iniciació de l'oportú expedient per a l'eventual regularització de les obres o instal·lacions o autorització dels usos permesos.

3. L'adopció dels acords oportuns es farà sense perjudici de les sancions i de les responsabilitats de tot tipus que siguen procedents.

CAPÍTOL IV

L'administració de les infraestructures ferroviàries

Article 19. *Contingut i abast de l'administració de les infraestructures ferroviàries.*

1. L'administració de les infraestructures ferroviàries integrades en la Xarxa Ferroviària d'Interés General té per objecte el manteniment i l'explotació d'aquestes, així com també la gestió del seu sistema de control, de circulació i de seguretat. No podrà encarregar-se a tercers la realització de funcions inherents a la gestió del sistema de control, de circulació i de seguretat.

2. L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servei d'interés general i essencial per a la comunitat, que es prestarà en la forma prevista en aquesta llei.

3. Tindran la consideració d'administradors d'infraestructures ferroviàries les entitats públiques empresarials a què es refereix l'article 22, a les quals s'aplicaran les normes incloses en el capítol V del títol II de la present llei.

Els organismes públics que administren ports d'interés general connectats a la Xarxa Ferroviària d'Interés General exerciran funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries respecte de les infraestructures ferroviàries de cada port, per a la qual cosa seran aplicables les normes incloses en el capítol VIII del títol II.

4. Sense perjudici del que estableix l'apartat anterior, el ministre de Foment podrà assignar també a una entitat pública o privada, en virtut d'un contracte, les funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a la construcció i l'administració o només l'administració d'una infraestructura ferroviària determinada que forme part o haja de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General. La selecció del contractista s'ajustarà a les previsions contingudes en la legislació general sobre contractes del sector públic.

En el cas que s'encarregue a aquestes entitats la construcció d'una infraestructura ferroviària, la supervisió i l'aprovació dels projectes i la recepció de les obres correspondran al Ministeri de Foment.

Dins de les competències i funcions dels administradors d'infraestructura enumerades en l'article 23, les recollides en els apartats h) i k) no podran encarregar-se en cap cas a empreses o organismes que presten serveis de transport ferroviari.

Article 20. *Serveis bàsics mínims per a l'accés a la infraestructura ferroviària.*

Per a garantir el dret d'accés a la infraestructura, els administradors d'infraestructures ferroviàries proporcionaran a totes les empreses ferroviàries, de manera no discriminatòria i en els termes previstos en aquesta llei i les normes que la despleguen, el següent conjunt de serveis:

- a) Tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.
- b) Posada a disposició de la capacitat concedida.
- c) Utilització de la infraestructura ferroviària, incloent-hi bifurcacions i desviacions de la xarxa.
- d) Control del tren, incloent-hi senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària.
- e) Utilització de les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguen disponibles.
- f) Informació sobre els serveis de circulació de trens i eventuais retards.
- g) Qualsevol altra informació necessària per a introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

Article 21. *Canvi d'administració d'una infraestructura ferroviària.*

Per mitjà d'un acord del Consell de Ministres, adoptat a proposta del ministre de Foment, es podrà decidir que qualsevol element de la infraestructura ferroviària ja existent

i integrat en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, que estiga sent administrat per un dels administradors d'infraestructures previstos en l'article 22, passe a ser administrat per una altra entitat diferent de les previstes en l'article 19.

El canvi en l'entitat administradora implicarà les modificacions de titularitat o de règim jurídic que siguen necessàries, d'acord amb el que estableix aquesta llei i les normes que la despleguen, així com amb les altres normes que li siguen aplicables. El canvi es materialitzarà per un acord de Consell de Ministres, a proposta del ministre de Foment.

Les transmissions que s'efectuen en aplicació d'aquest article quedaran en tot cas exemptes de qualsevol tribut estatal, autonòmic o local, incloent-hi els tributs cedits a les comunitats autònomes, sense que els siga aplicable el que preveu l'article 9.2 del text refós de Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març.

Les indicades transmissions, actes o operacions gaudiran igualment d'exempció d'aranzels o honoraris per la intervenció de fedataris públics i registradors de la propietat i mercantils.

CAPÍTOL V

Règim jurídic dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries

Article 22. *Administració general de les infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.*

L'administració de les infraestructures ferroviàries i la seua construcció correspondran, dins de l'àmbit de competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Foment, que tindran personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar i patrimoni propi i es regiran pel que estableixen aquesta llei, la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'Organització i Funcionament de l'Administració General de l'Estat, els seus propis estatuts i les altres normes que els siguen aplicables.

Les referències que en aquesta llei s'efectuen als administradors generals d'infraestructures ferroviàries s'entendran referides a les entitats públiques empresarials previstes en aquest article.

Article 23. *Funcions dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.*

1. Corresponen als administradors generals d'infraestructures ferroviàries les funcions següents:

a) L'aprovació dels projectes bàsics i de construcció d'infraestructures ferroviàries de la seua titularitat que hagen de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i la seua construcció, sempre que es duga a terme amb els seus propis recursos i d'acord amb el que determine el Ministeri de Foment.

b) La construcció amb recursos aliens d'infraestructures ferroviàries, conforme al conveni corresponent.

c) L'administració de les infraestructures ferroviàries de la seua titularitat i de les que se li encomanen per mitjà del conveni oportú.

d) La prestació dels serveis bàsics mínims per a l'accés a la infraestructura ferroviària enumerats en l'article 20.

e) El control, la vigilància i la inspecció de la infraestructura ferroviària que administre, de les seues zones de protecció i de la circulació ferroviària que sobre aquesta es produïska.

f) L'explotació dels béns de la seua titularitat, d'aquells que li siguen adscrits i d'aquells la gestió dels quals se li encomane.

g) L'elaboració, l'aprovació i la publicació de la declaració sobre la xarxa.

h) L'adjudicació de capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries i restants candidats enumerats en l'article 34 que ho sol·liciten i la formalització d'acords marc amb aquelles.

- i) La prestació de serveis complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- j) L'aprovació i el cobrament de les tarifes per la prestació dels serveis complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- k) La determinació, la revisió i el cobrament dels cànon per la utilització de les infraestructures ferroviàries, conforme al règim legal i reglamentari aplicable.
- l) La cooperació amb els organismes que en altres estats membres de la Unió Europea administren les infraestructures ferroviàries, per a establir i adjudicar capacitat d'infraestructura que comprega més d'una xarxa nacional.
- m) La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulen respecte de la seua actuació.
- n) Qualsevol altres que se li assignen en aquesta llei o en les disposicions que la despleguen.

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries no podran prestar serveis de transport ferroviari, excepte els que siguen inherents a la seua pròpia activitat.

3. Per al compliment de les seues funcions, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran realitzar qualsevol classe d'acte d'administració i disposició previst en la legislació civil i mercantil.

4. En l'exercici de les seues funcions, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries actuaran amb autonomia de gestió, dins dels límits establits pels seus estatuts i tenint en compte, en tot cas, la garantia de l'interés públic, la seguretat dels usuaris, l'eficàcia global del sistema ferroviari i els principis de transparència, no-discriminació, imparcialitat i independència de qualsevol operador ferroviari.

Article 24. Administració i construcció de la infraestructura ferroviària pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.

1. Correspon als administradors generals d'infraestructures ferroviàries l'administració de les infraestructures ferroviàries de què siguen titulars o que els encomanen en virtut d'un conveni.

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries efectuaran la construcció i l'administració de la infraestructura ferroviària d'acord amb les regles següents:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries responsable podrà escometre la construcció i l'administració, incloent-hi el manteniment, de les línies de la seua titularitat d'acord amb el que preveu l'apartat 1, paràgrafs a) i b), de l'article precedent.

b) Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries ajustaran la seua activitat a les normes establides per a les administracions públiques en la legislació sobre contractes del sector públic, per a la preparació, l'adjudicació, el compliment, els efectes i l'extinció dels contractes d'obres de construcció o modificació de les infraestructures ferroviàries, a excepció de les obres d'electrificació i senyalització, el manteniment de la infraestructura ferroviària i la gestió dels sistemes de control, circulació i seguretat del trànsit.

c) Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries contractaran d'acord amb el que preveu la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i els serveis postals. En els supòsits en què no s'aplique aquesta llei, els administradors d'infraestructures ferroviàries acomodaran la seua actuació a les instruccions internes que, d'acord amb el que disposa la legislació sobre contractes del sector públic, han d'aprovar les dites entitats per a l'adjudicació de contractes no subjectes a regulació harmonitzada.

d) En aquells contractes en què, de conformitat amb els apartats anteriors, s'incloguen prestacions la contractació de les quals es trobe sotmesa a la legislació sobre contractes del sector públic, juntament amb prestacions la contractació de les quals es trobe subjecta a la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, o amb prestacions la contractació de les quals es regisca per les instruccions internes que approve l'entitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries atindrà en tot cas, per a la determinació de les normes que

haja d'observar en la preparació i l'adjudicació, els efectes i l'extinció dels esmentats contractes, el caràcter de la prestació que tinga més importància des del punt de vista econòmic.

3. Quan, en aquests supòsits en què es pretén l'execució de diverses activitats, es posen de manifest, per mitjà de l'elaboració del document d'avaluació prèvia a què es refereix l'article 134 del text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic, les circumstàncies a què es refereix l'esmentat article 134, i que les fórmules alternatives de contractació previstes en la normativa aplicable, segons les regles anteriors, no permeten la satisfacció de les finalitats i objectius projectats, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà realitzar la construcció o l'administració d'infraestructures ferroviàries per mitjà de la formalització de contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat, definits en l'article 11 del text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic. Aquests contractes es regiran, amb les especialitats previstes en aquesta llei, per les normes que els siguen aplicables segons s'assenyala en el paràgraf primer d'aquest apartat d), excepte en els supòsits en què s'inclouga entre les actuacions a realitzar l'execució d'obres de plataforma o de muntatge de via, en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries ajustarà la seua activitat a les normes establides per a les administracions públiques en la legislació sobre contractes del sector públic relatives als contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat, amb independència del percentatge que represente cada una de les prestacions des del punt de vista econòmic respecte del pressupost total del contracte.

En els contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat, el termini d'execució del contracte es determinarà en funció de l'amortització de les inversions o de les fórmules de finançament que es prevegen, sense que els siga aplicable la limitació prevista en l'article 314 del text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic; no obstant això, la duració d'aquests contractes en cap cas podrà excedir els quaranta anys. Així mateix, en tots aquells contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat amb un valor estimat igual o superior a dotze milions d'euros, l'aprovació de l'expedient exigirà amb caràcter previ l'autorització del Consell de Ministres i l'informe preceptiu i vinculant del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques que es pronuncie sobre les repercussions pressupostàries i els compromisos financers que comporta, així com sobre la seua incidència en el compliment de l'objectiu d'estabilitat pressupostària.

4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà, així mateix, realitzar la construcció o l'administració d'infraestructures ferroviàries per mitjà de la subscripció d'un contracte de concessió d'obra pública, que es regirà pel que disposa la legislació sobre contractes del sector públic, amb les especificacions previstes en aquesta llei.

En el plec de clàusules administratives que regisca el contracte es podrà preveure que el concessionari siga retribuït per l'execució de l'obra per mitjà del preu que abonen els usuaris per la utilització de les infraestructures, pels rendiments procedents de l'explotació de les zones comercials vinculades a aquestes o per la realització d'activitats complementàries com l'aprofitament d'establiments d'hostaleria, estacions de servei, aparcaments de vehicles o establiments d'oci o recreació i, si és el cas, per mitjà de les aportacions que pugua realitzar el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries.

Article 25. *Aportacions econòmiques de l'Estat. Convenis i programes d'activitat.*

1. En el marc del que estableix la legislació comunitària i nacional, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran rebre aportacions econòmiques de l'Estat que estiguen d'acord amb l'exercici sostenible de les funcions que tenen atribuïdes, en particular respecte de la construcció, manteniment, conservació, reposició o millora de les infraestructures, així com també en relació amb la magnitud de la infraestructura i a les seues necessitats financeres, especialment per a fer front a noves inversions. Les aportacions tindran en consideració els costos necessaris per a la realització de l'activitat per una empresa eficient i ben gestionada.

Sense perjudici de l'anterior, el Govern podrà acordar que les inversions que siga necessari escometre puguen realitzar-se amb mitjans diferents del finançament estatal directe, a través dels mitjans de col·laboració publicoprivada establits en l'ordenament jurídic vigent.

2. El Ministeri de Foment i l'administrador d'infraestructura ferroviària, amb un informe previ del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques que tindrà caràcter vinculant, subscriuran un conveni, per un període no inferior a cinc anys, que inclourà en el seu objecte les diferents infraestructures i instal·lacions de servei que administre i que s'ajustarà als principis i paràmetres bàsics que s'indiquen en l'annex II. El conveni assenyalarà els objectius i fins a aconseguir i proposarà la quantia de les aportacions a realitzar per l'Estat, d'acord amb el que preveu l'apartat anterior. El conjunt de mesures incloses dins del conveni ha de garantir la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries. Les condicions del conveni i l'estructura dels pagaments a realitzar en virtut seua en concepte de finançament a l'administrador d'infraestructures hauran de fixar-se per a tota la duració del conveni des del moment de la subscripció.

Prèviament a l'adopció, el Ministeri de Foment remetrà el conveni a l'empresa ferroviària i la resta de candidats, a fi que, durant el termini d'un mes, examinen i, si és el cas, emeten un informe sobre el conveni. El conveni serà publicat en el «Boletín Oficial del Estado» en el termini d'un mes des de la subscripció.

La Intervenció General de l'Administració de l'Estat emetrà un informe de control financer sobre el grau d'execució de les previsions econòmiques del conveni que reculla la seua opinió tècnica sobre la liquidació de les aportacions a efectuar per l'Estat. El Ministeri de Foment realitzarà el control tècnic sobre la seua execució.

3. Així mateix, el Govern adoptarà les mesures necessàries per a assegurar que, en circumstàncies empresarials normals i al llarg d'un període no superior a cinc anys, la comptabilitat de pèrdues i guanys dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries reflectisca com a mínim una situació d'equilibri entre, d'una banda, els ingressos procedents dels cànon per la utilització d'infraestructures, els ingressos obtinguts per les tarifes per prestació dels serveis complementaris i auxiliars, els excedents d'altres activitats comercials, els ingressos no reembossables d'origen privat i el finançament estatal, incloent-hi, si és el cas, les bestretes abonades per l'Estat, i, d'una altra, les despeses d'infraestructura.

En aquells segments en què el transport ferroviari siga competitiu amb altres modes de transport, el Govern podrà exigir als administradors d'infraestructures que equilibren els seus comptes sense finançament estatal.

4. En el marc de la política general del Govern, i d'acord amb l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària, els administradors generals d'infraestructures hauran d'aprovar un programa d'activitat que inclourà plans d'inversió i finançament.

Aquest programa s'orientarà a garantir un ús, subministrament i desenvolupament òptim i eficient de la infraestructura, assegurant al mateix temps l'equilibri financer, i preveurà els mitjans necessaris per a aconseguir aquests objectius. Els administradors d'infraestructures ferroviàries remetran l'esborrany del programa al Ministeri de Foment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, l'empresa ferroviària i la resta de candidats, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, i la resta d'interessats, de forma prèvia a l'aprovació, a fi de garantir que aquests actors tinguen accés a la informació pertinent que els puga concernir i, així mateix, disposen de l'oportunitat de formular al·legacions sobre el contingut del programa d'activitat relatiu a les condicions d'accés i utilització dels diferents serveis relacionats amb les infraestructures ferroviàries, i a la naturalesa, el subministrament i el desenvolupament d'aquests, abans de la seua aprovació, així com a la previsió de les actualitzacions dels cànon previstes, de conformitat amb l'article 100.1.

Aquest programa s'actualitzarà anualment i contindrà totes les actuacions relacionades amb l'establiment d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, o qualsevol modificació seua des del punt de vista del traçat o de les seues condicions funcionals o d'explotació, previstes per als cinc anys següents.

5. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries adoptaran les mesures necessàries per a garantir la coherència entre el conveni i el programa d'activitat respectivament previstos en els apartats anteriors, i procediran, en cas de ser necessari, a reprogramar les inversions previstes per a acomodar-les a la capacitat de finançament existent en cada moment.

6. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries portaran un registre de tots els actius que administren, que s'utilitzarà per a determinar el finançament necessari per a la seua reparació o substitució i que inclourà informació detallada sobre la despesa en la renovació i modernització de la infraestructura.

Així mateix, els administradors d'infraestructures ferroviàries sotmetran a l'aprovació del Ministeri de Foment un mètode d'assignació de costos a les diferents categories de serveis oferits a les empreses ferroviàries. Aquest mètode s'actualitzarà periòdicament per a incloure les millors pràctiques comptables internacionals.

El mètode d'assignació de costos i les seues actualitzacions seran objecte d'un informe previ del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i el Consell Nacional de Transports Terrestres.

Article 26. *Recursos dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.*

Els recursos econòmics dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran ser qualsevol dels enumerats en l'apartat 1 de l'article 65 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'Organització i Funcionament de l'Administració General de l'Estat. Entre els recursos econòmics de l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'inclouen:

1r. Les aportacions patrimonials de l'Estat, que constituïran els recursos propis de l'ens.

2n. Els que obtinga per la gestió i l'explotació del seu patrimoni o d'aquell la gestió del qual se li encomane i per la prestació de serveis a tercers.

3r. Els ingressos, comercials o d'una altra naturalesa, que obtinga per l'execució dels convenis o contractes programa subscrits amb l'Estat.

4t. L'import de les taxes que haja de percebre per afectació, d'acord amb aquesta llei.

5é. Els fons comunitaris que li puguen ser assignats.

6é. L'import dels cànon que perceba per la utilització de les infraestructures ferroviàries i per la prestació de serveis bàsics mínims, i així mateix l'import que perceba per les tarifes i preus per la prestació de serveis complementaris i auxiliars.

7é. Les transferències corrents o de capital que, si és el cas, puguen incloure's en els pressupostos generals de l'Estat.

8é. Els recursos financers procedents d'operacions d'endeutament, de conformitat amb el que preveu l'article 111 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General Pressupostària.

9é. Les donacions.

10é. Els que obtinga per l'execució dels convenis que subscriga amb les comunitats autònomes, entitats locals o entitats privades.

11é. Qualsevol altres ingressos financers o no financers i altres que obtinga d'acord amb el que preveu la llei o les normes reglamentàries que la despleguen.

Article 27. *Patrimoni dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.*

1. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries tindran, per al compliment dels seus fins, un patrimoni propi, diferent del de l'Administració General de l'Estat, integrat pel conjunt de béns, drets i obligacions de què siguen titulars.

Són de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries les infraestructures ferroviàries pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interés General, segons la distribució que es realitze mitjançant una ordre del ministre de Foment, així com els béns i drets que se li assignen per llei o reglament, els que adquirisca o els que construïska amb els seus propis recursos.

No serà aplicable el que disposa el paràgraf anterior en relació amb les infraestructures ferroviàries ubicades en la zona de servei dels ports d'interés general.

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran exercir, en qualsevol moment, respecte dels béns de domini públic de la seua titularitat les facultats d'administració, defensa, policia, investigació, delimitació i recuperació possessòria que atorga a l'Administració General de l'Estat la legislació sobre el patrimoni de les administracions públiques.

Igualment, els correspondrà establir el règim d'ús dels béns de domini públic de la seua titularitat i atorgar les autoritzacions i la resta de títols que en permeten la utilització per tercers.

3. Són de domini públic totes les línies ferroviàries, els terrenys que ocupen i les instal·lacions que es troben situades íntegrament en la zona de domini públic.

Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries podran desafectar els béns de domini públic de la seua titularitat que resulten innecessaris per a la prestació dels serveis d'interés general i essencials per a la comunitat.

Aquesta desafectació la portaran a efecte els òrgans competents dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries d'acord amb els seus estatuts, després de la corresponent declaració d'innecessarietat, amb un informe previ preceptiu del Ministeri de Foment, i determinarà la incorporació dels béns desafectats al seu patrimoni propi.

Els béns desafectats podran ser objecte d'alienació o permuta sempre que s'hagen complert els requisits establits en la legislació d'expropiació forçosa per a la reversió.

Article 28. Règim jurídic del personal laboral i règims pressupostari, economicofinancer, de comptabilitat, d'intervenció i de control financer.

1. El règim jurídic del personal laboral dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries i la seua contractació s'ajustarà al dret laboral, d'acord amb el que preveu l'article 55.1 i 2 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril.

2. El règim pressupostari, l'economicofinancer, el de comptabilitat, el d'intervenció i el de control financer dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries seran determinats en els seus estatuts, d'acord amb el que estableix la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General Pressupostària.

Article 29. Règim tributari.

Els administradors generals d'infraestructures quedaran sotmesos al règim tributari propi de les entitats públiques empresarials, amb les particularitats que aquesta llei preveu.

Article 30. Control de l'actuació dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.

1. El control tècnic i d'eficàcia de la gestió que han de dur a terme els administradors generals d'infraestructures ferroviàries serà realitzat pel Ministeri de Foment, bàsicament, a través dels procediments següents:

a) Per mitjà de la seua intervenció en el procediment d'aprovació dels pressupostos d'explotació i capital i en el programa d'actuació plurianual, inversions i finançament de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

b) Per mitjà de les auditories o els controls financers i de gestió que resulten necessaris i que duga a terme el mateix Ministeri o l'entitat que designe i sense perjudici de les funcions pròpies de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

c) A través de la comunicació pels administradors d'infraestructures ferroviàries de les dades i acords relatius a les qüestions que determine, en què, en tot cas, podrà requerir la documentació que estime necessària, i realitzar, directament, l'examen de la comptabilitat o altres aspectes de la gestió, quan ho considere convenient.

d) A través de les actuacions inspectores sobre la prestació dels serveis i l'administració de les infraestructures, així com les que corresponguen a l'Agència Estatal

de Seguretat Ferroviària, en els termes que preveuen les normes reguladores de la seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

e) Supervisant que els programes d'activitat aprovats pels administradors d'infraestructures s'adapten a la política general que determine el Govern, a l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària, en particular pel que fa a la prioritització de les actuacions a realitzar sobre la xarxa, i als convenis que se subscriuen en virtut del que preveu l'article 25.2.

2. El control pressupostari i financer dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries es realitzarà de conformitat amb el que estableix la Llei 47/2003, de 26 de novembre, per a les entitats públiques empresarials.

Article 31. *Estatut dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.*

El Consell de Ministres, a iniciativa del ministre de Foment i a proposta del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, aprovarà per reial decret els estatuts dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries, en què, a més de les qüestions previstes en l'article 62 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, es regularan l'estructura organitzativa bàsica, els òrgans superiors de direcció i les funcions.

CAPÍTOL VI

Declaració sobre la xarxa

Article 32. *Contingut, elaboració, característiques i publicació de la declaració sobre la xarxa.*

1. La declaració sobre la xarxa exposarà les característiques de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries i informarà sobre la capacitat i les condicions tècniques de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a aquesta. El seu contingut s'atindrà al que figura en l'annex III.

2. Els administradors d'infraestructures ferroviàries, prèvia consulta al Ministeri de Foment, Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, empreses ferroviàries i la resta de candidats, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, i la resta d'interessats, elaboraran, aprovaran i publicaran la declaració sobre la xarxa corresponent al seu àmbit d'actuació, així com les seues actualitzacions. La declaració sobre la xarxa es publicarà en idioma castellà i, almenys, en una altra llengua oficial de la Unió Europea. El contingut de la declaració sobre la xarxa es podrà obtindre gratuïtament en format electrònic en el portal web del respectiu administrador d'infraestructures i s'hi tindrà accés, si és el cas, a través d'un portal web comú dels distints administradors.

3. La declaració sobre la xarxa es publicarà com a mínim quatre mesos abans que finalitze el termini de sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

CAPÍTOL VII

Adjudicació de capacitat d'infraestructura

Article 33. *Concepte d'adjudicació de capacitat.*

L'adjudicació de capacitat d'infraestructura és l'assignació per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries d'aquelles franges horàries definides en la declaració sobre la xarxa als candidats corresponents a fi que un tren o un vehicle ferroviari pugua circular, entre dos punts, durant un període de temps determinat.

Article 34. *Candidats.*

1. Podran sol·licitar l'assignació de capacitat d'infraestructura les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constituïsquen aquestes empreses.

2. Així mateix, podran sol·licitar capacitat d'infraestructura, en la forma i amb els requisits que reglamentàriament s'establisquen, les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguen interès de servei públic en l'adquisició de capacitat, i els consignataris, els carregadors i aquelles empreses transportistes i operadors de transport que, sense tindre la consideració d'empreses ferroviàries, tinguen interès comercial en l'adquisició de capacitat. En aquests supòsits, per a la utilització de la capacitat d'infraestructura serà necessari que els candidats designen una empresa ferroviària i comuniquen la circumstància a l'administrador d'infraestructures.

3. Totes aquelles empreses que acrediten l'interès en l'obtenció d'una llicència d'empresa ferroviària podran formular una consulta a l'administrador sobre la capacitat disponible en cada moment.

Article 35. *Requisits als candidats.*

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que reglamentàriament es dispose i a fi de protegir les seues legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la futura utilització de la infraestructura que gestionen, podran imposar requisits als candidats, sempre que aquests siguen adequats, transparents i no discriminatoris.

Els requisits s'especificaran en la declaració sobre la xarxa i es referiran exclusivament a la idoneïtat per a presentar ofertes conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura i a l'aportació de garanties econòmiques, les quals no podran superar un màxim adequat, proporcional al nivell d'activitat que preveja el candidat.

El procediment reglamentari per a l'aplicació d'aquests requisits s'adaptarà als criteris que fixe la Comissió Europea en aplicació del que preveu l'article 41.3 de la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic.

Article 36. *Procediment d'adjudicació.*

Reglamentàriament es regularan el calendari i el procediment d'adjudicació de capacitat als candidats, especificant els drets i les obligacions d'aquests i de l'administrador d'infraestructures ferroviàries quant a l'adjudicació de capacitat. El procediment d'adjudicació de capacitat s'haurà d'ajustar a principis de transparència, objectivitat i no-discriminació.

La regulació contemplarà la coordinació de sol·licituds de capacitat i les mesures a adoptar pels administradors en cas de congestió de la infraestructura, així com la cooperació entre els administradors d'infraestructura per a l'adjudicació eficient de solcs ferroviaris en serveis de transport que compreguen trams de línies gestionades per diferents administradors d'infraestructures.

Article 37. *Mesures especials en cas de pertorbacions del trànsit ferroviari.*

1. En cas d'accident, de fallada tècnica o de qualsevol altra incidència que pertorbe significativament el trànsit ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries adoptarà totes les mesures necessàries per a restablir la situació de normalitat tan ràpidament com siga possible. Amb aquest fi, elaborarà un pla de contingències, sense perjudici del que estableix la Llei 2/1985, de 21 de gener, sobre protecció civil, i de les competències de les comunitats autònomes en la matèria.

2. Quan, per causes excepcionals, la infraestructura haja quedat temporalment inutilitzable, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà suspendre, sense previ avís, la prestació dels serveis ferroviaris sobre aquestes infraestructures per a la realització,

amb caràcter urgent, de les reparacions oportunes. Les empreses ferroviàries afectades no tindran dret a exigir cap compensació o indemnització.

3. En els supòsits previstos en aquest article, les empreses ferroviàries estaran obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els recursos que aquest estime apropiats en cada cas i a prestar-li la col·laboració que els siga requerida.

Article 38. *Drets d'ús de capacitat.*

1. El dret d'ús de capacitat d'infraestructura serà adjudicat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, i una vegada atribuït a un candidat, no podrà cedir-se a una altra empresa. No es considerarà cessió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària que opere per compte d'un candidat adjudicatari de capacitat que no siga empresa ferroviària. En aquest cas, la utilització de capacitat es durà a terme per al compliment dels fins propis de l'activitat de l'adjudicatari, que haurà de ser algun dels previstos en l'article 34.2.

2. Queda prohibit tot negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada.

No es considerarà transmissió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària que opere per compte d'un candidat.

3. Els administradors d'infraestructures i els candidats podran subscriure acords marc per a la reserva de capacitat, en què s'especificaran les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferida al candidat per una duració superior a un període de vigència de l'horari de servei.

4. Els acords marc no determinaran els solcs ferroviaris en detall, no impediran la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per a altres serveis i podran modificar-se o limitar-se per a permetre un millor ús de la infraestructura ferroviària.

5. Els acords marc tindran una vigència màxima de cinc anys, renovable per períodes iguals.

Es podrà acordar, no obstant això, un període superior a cinc anys quan estiga justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos. Per a serveis que utilitzen una infraestructura especialitzada que requerisca inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, es podran concertar acords marc per un període de vigència de fins a quinze anys.

Serà possible un període de vigència superior a quinze anys en casos excepcionals i, en concret, en cas d'inversions de gran magnitud i a llarg termini, especialment quan aquestes siguen objecte de compromisos contractuals que incloguen un pla d'amortització plurianual. En aquest cas, les necessitats del candidat podran requerir que es definisquen amb precisió les característiques de la capacitat, incloent-hi les freqüències, el volum i la qualitat de les franges ferroviàries, que s'adjudicaran al candidat durant la vigència de l'acord marc. En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà reduir la capacitat reservada quan, en un període de com a mínim un mes, aquesta haja sigut utilitzada per davall de la quota assignada al candidat.

6. L'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà els acords marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i, respectant la confidencialitat de les dades amb rellevància comercial, informará els interessats, quan així siga requerit per aquests, de les línies generals de cada acord marc.

CAPÍTOL VIII

Infraestructures ferroviàries en els ports i aeroports d'interés general

Article 39. *Règim aplicable.*

1. Les infraestructures ferroviàries de titularitat d'una autoritat portuària que en cada moment hi haja en les zones de servei dels ports d'interés general i estiguen connectades a la Xarxa Ferroviària d'Interés General, formaran part d'aquesta i s'incorporaran al catàleg

d'infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interés General a què es refereix l'article 4.4 d'aquesta llei.

2. L'autoritat portuària exercirà respecte de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat anterior existents en els ports d'interés general, i en els termes que preveu la disposició addicional setena, les competències que s'atribueixen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries en els paràgrafs a), b), c), d), e), f), i), j), m) i n) de l'apartat 1 de l'article 23.

3. La connexió de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat anterior amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interés General es recollirà en la declaració sobre la xarxa i estarà regulada per un conveni. Aquest conveni serà subscrit conjuntament per l'autoritat portuària corresponent, l'administrador general d'infraestructures ferroviàries corresponent i Ports de l'Estat per a cada port d'interés general, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, i s'hi establiran les obligacions i els drets de cada una de les parts, d'acord amb els principis següents:

a) L'administrador general d'infraestructura i l'autoritat portuària establiran, d'acord amb les directrius que establisca el Ministeri de Foment, les regles per a la connexió física i funcional de les infraestructures ferroviàries administrades per cada entitat. A aquest efecte en el conveni es definiran les línies de connexió del port amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

b) Les autoritats portuàries establiran, respecte dels ports d'interés general i amb un informe previ favorable de Ports de l'Estat, les regles per al disseny i l'explotació de la xarxa ferroviària existent en cada port, en allò que no pertorbe l'adequat funcionament de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

En el conveni es recolliran qualssevol aspectes operatius de la xarxa i les regles que haurà de respectar l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'adjudicació de la capacitat de les infraestructures ferroviàries existents en l'àmbit dels ports d'interés general.

4. A les infraestructures ferroviàries existents en els ports que no pertanguen a la Xarxa Ferroviària d'Interés General, però que estiguen connectades o es pretenguen connectar amb la xarxa gestionada per l'administrador general d'infraestructures ferroviàries, s'aplicaran les regles acordades per aquest i l'autoritat portuària, que es podran incorporar al conveni previst en l'apartat 3.

La connexió de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat 1 amb altres xarxes que no formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General es regularà en un conveni entre els titulars d'ambdós xarxes, previ informe favorable de Ports de l'Estat.

5. Les infraestructures ferroviàries que, en cada moment, hi haja en les zones de servei dels aeroports d'interés general i estiguen connectades amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, formen part d'aquesta i es regiran per les normes generals contingudes en aquesta llei, sense perjudici de l'oportú conveni que, per a coordinar les seues competències respectives, subscriguen l'entitat pública que gestione els aeroports i l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

6. Quan un port o aeroport d'interés general estiga ubicat en el territori d'una comunitat autònoma que dispose de xarxa ferroviària de la seua titularitat, es podran fer convenis entre els titulars de les distintes infraestructures per a facilitar la interconnexió i la compatibilitat entre les diferents xarxes.

CAPÍTOL IX

Infraestructures ferroviàries de titularitat privada

Article 40. *Règim aplicable a les línies ferroviàries de titularitat privada.*

1. Són infraestructures de titularitat privada les pertanyents a particulars, individualment o col·lectiva.

2. Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada que passe pel territori de més d'una comunitat autònoma, serà necessari obtenir, prèviament, la corresponent autorització administrativa que habilite per a això. Amb anterioritat a l'atorgament de l'autorització pel Ministeri de Foment, el sol·licitant haurà de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia, que inclourà, com a mínim, una memòria explicativa dels fins que es persegueixen per mitjà de l'establiment o l'explotació de la infraestructura projectada, amb els seus plans generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que es prestaran sobre aquella, la descripció de les obres i les seues circumstàncies tècniques de realització, que s'hauran d'ajustar a les normes que, en matèria de seguretat i interoperabilitat, establisca reglamentàriament el Ministeri de Foment. El projecte d'establiment o explotació de la línia serà sotmés, pel Ministeri de Foment, a un informe dels òrgans competents de les comunitats autònomes pel territori de les quals haja de passar la infraestructura, amb anterioritat a la seua autorització. L'informe haurà de ser emés en el termini d'un mes comptat des que siga sol·licitat, i es considerarà que és favorable si no es remet en aquest termini.

3. Sobre l'esmentada infraestructura ferroviària de titularitat privada, es podrà dur a terme transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats principals realitzades pel seu titular.

4. Quan l'establiment d'una línia ferroviària de titularitat privada siga, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, el Ministeri de Foment podrà habilitar el titular per a ocupar els terrenys de domini públic que resulten necessaris i, si és el cas, per a adquirir els de propietat privada a través del procediment d'expropiació forçosa en què aquell tindrà la condició de beneficiari.

Article 41. *Elements que complementen la Xarxa Ferroviària d'Interés General.*

La connexió de les infraestructures ferroviàries no pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interés General, especialment dels carregadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interés General únicament podrà realitzar-se quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries ho autoritze expressament. El titular de la infraestructura ferroviària no pertanyent a la Xarxa Ferroviària d'Interés General facilitarà la connexió en els termes que es determinen en l'autorització. Reglamentàriament, es determinaran les condicions en què s'efectuarà la connexió de les dites infraestructures ferroviàries amb la Xarxa Ferroviària d'Interés General i el règim de construcció i explotació dels elements de titularitat privada que complementen les infraestructures ferroviàries de titularitat dels administradors d'infraestructures ferroviàries a què es refereix l'article 22.

TÍTOL III

Instal·lacions de servei i prestació de serveis a les empreses ferroviàries

Article 42. *Instal·lacions de servei.*

1. Són instal·lacions de servei, als efectes del que disposa aquesta llei, les següents:
 - a) Les estacions de transport de viatgers, així com els seus edificis i instal·lacions connexes, incloent-hi els panells d'informació sobre itineraris i viatges i els emplaçaments propis per a la venda de bitllets.
 - b) Les instal·lacions tècniques i logístiques de mercaderies.
 - c) Les estacions de classificació i les instal·lacions de formació de trens, incloent-hi les instal·lacions per a maniobres.
 - d) Les vies d'apartat.
 - e) Les instal·lacions de manteniment dels vehicles ferroviaris, a excepció de les instal·lacions de manteniment pesant dedicades a trens d'alta velocitat o a altres tipus de material rodant que requerisquen instal·lacions específiques.

- f) Altres instal·lacions tècniques, com ara les instal·lacions de llavat i neteja.
- g) Les instal·lacions portuàries vinculades a activitats ferroviàries.
- h) Les instal·lacions de protecció.
- i) Les instal·lacions d'aprovisionament de combustible.
- j) Canviadors d'ample i d'eixos.

2. Les disposicions d'aquest títol s'aplicaran a aquelles instal·lacions indicades en l'apartat anterior que oferisquen serveis relacionats amb el transport ferroviari en la Xarxa Ferroviària d'Interés General a més d'un client final, amb independència de qui siga el titular de la instal·lació o l'explotador dels serveis prestats a les empreses.

En relació a les instal·lacions de manteniment pesant de vehicles ferroviaris dedicades a trens d'alta velocitat o a altres tipus de material rodant que requerisquen instal·lacions específiques, es consideraran instal·lacions de servei únicament en relació amb el que s'indica en els apartats 4 i 6 d'aquest article.

3. Si l'explotador d'alguna de les instal·lacions de servei relacionades en les lletres a), b), c), d), g) i i) de l'apartat 1 es troba sota el control directe o indirecte d'un organisme o d'una empresa que preste serveis de transport ferroviari per als quals s'use la instal·lació i hi té una posició dominant, haurà de tindre personalitat jurídica diferenciada, a fi de garantir la transparència i la no-discriminació en l'accés a tals instal·lacions i a la prestació de serveis.

Per a totes les instal·lacions de servei previstes en l'apartat 1, l'explotador de la instal·lació i l'organisme o l'empresa que preste serveis de transport ferroviari hauran de mantindre comptes separats, incloent-hi balanços i comptes de resultats separats, sense perjudici de l'obligació general d'elaborar comptes anuals.

4. La declaració sobre la xarxa inclourà en tot cas informació sobre les condicions d'accés a les instal·lacions de servei relacionades amb la xarxa del respectiu administrador d'infraestructures i a la prestació de serveis en aquestes instal·lacions, o indicarà un lloc web en què la informació es puga obtindre gratuïtament en format electrònic.

5. Quan una instal·lació de servei no haja sigut utilitzada durant dos o més anys consecutius i hi haja empreses ferroviàries que manifesten interès d'accedir-hi sobre la base de necessitats demostrades, el titular haurà d'oferir públicament la possibilitat que l'explotació de la instal·lació siga assumida per un tercer llevat que acredite que un procés de reconversió en curs impedeix la utilització de la instal·lació per les empreses ferroviàries interessades.

6. Les instal·lacions de servei es declaren d'utilitat pública a l'efecte de l'expropiació forçosa dels béns i drets necessaris per a establir-les o ampliar-les.

Per al reconeixement de la utilitat pública d'una instal·lació, serà necessari que l'empresa interessada, que tindrà la consideració de beneficiària de conformitat amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa, ho sol·licite al Ministeri de Foment, aportant el projecte d'execució de la instal·lació i una relació concreta i individualitzada dels béns o drets que el sol·licitant considere de necessària expropiació.

La petició se sotmetrà a informació pública i es demanarà un informe dels organismes afectats. El procediment d'expropiació es realitzarà de conformitat amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa.

Així mateix, els titulars de les instal·lacions tindran dret a utilitzar els terrenys de domini públic que siguen necessaris, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Foment.

Article 43. *Accés a les instal·lacions de servei.*

1. Els administradors d'infraestructures ferroviàries i els restants explotadors de les instal·lacions de servei facilitaran, de forma no discriminatòria, a totes les empreses ferroviàries i als altres candidats l'accés, incloent-hi l'accés per via fèrria, a aquestes instal·lacions i als serveis que s'hi presten.

2. Les sol·licituds de les empreses ferroviàries i dels altres candidats per a accedir a les instal·lacions de servei i als serveis que s'hi presten hauran de ser respostes pels seus explotadors en un termini raonable, no superior al màxim que establisca la Comissió

Nacional dels Mercats i la Competència. Només podran ser denegades les sol·licituds si hi ha alternatives viables que permeten a les empreses ferroviàries explotar els serveis de transport de viatgers o mercaderies en els mateixos itineraris o en itineraris alternatius en condicions econòmicament acceptables. Amb tot, això no implicarà l'obligació per al responsable de la instal·lació de servei de fer les inversions en recursos o equips que calguen per a atendre totes les sol·licituds que es formulen.

Si l'explotador de la instal·lació de servei es troba en la situació descrita en l'article 42.3, haurà de motivar sempre per escrit la denegació de l'accés a una empresa i indicar, en cada cas, les alternatives viables existents en altres instal·lacions.

3. Quan l'explotador d'una instal·lació de servei reba simultàniament sol·licituds de diferents empreses ferroviàries, intentarà atendre-les totes amb la major eficiència possible.

En tot cas, les sol·licituds rebutjades podran ser objecte de reclamació davant de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

Article 44. *Serveis complementaris i auxiliars.*

1. Els serveis complementaris i auxiliars es prestaran a les empreses ferroviàries i a altres candidats com s'indica a continuació.

2. Si l'explotador de la instal·lació de servei presta com a serveis complementaris qualsevol dels serveis a què es refereix el punt 18 de l'annex I, haurà de prestar-los de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·licite.

3. Les empreses ferroviàries podran sol·licitar com a serveis auxiliars qualssevol dels que s'enumeren en el punt 19 de l'annex I. L'explotador de la instal·lació de servei no tindrà l'obligació de prestar aquests serveis, però si n'ofereix la realització a alguna empresa ferroviària, haurà de prestar-los de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·licite.

4. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència coneixerà i resoldrà les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb la prestació dels serveis complementaris, així com dels serveis auxiliars quan s'entenga que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació.

Article 45. *Prestació de serveis en instal·lacions de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries previstos en l'article 22.*

1. La prestació de serveis complementaris i auxiliars en aquestes instal·lacions s'efectuarà en règim de dret privat i podrà ser realitzada directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb els seus propis recursos o en règim de gestió indirecta per mitjà d'entitats seleccionades d'acord amb la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, o bé per altres explotadors, públics o privats, pel seu compte i risc.

2. Les empreses ferroviàries podran prestar per a si mateixes o en règim de col·laboració amb altres empreses ferroviàries, bé directament o per mitjà de contractes amb tercers, serveis auxiliars en les instal·lacions de servei de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

La utilització de les instal·lacions de servei comportarà la pertinent sol·licitud de capacitat per part de l'empresa ferroviària a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que aquest assignarà d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada i abans de l'inici de la realització del servei, l'empresa ferroviària haurà de donar la seua conformitat a les condicions d'ús de la instal·lació, amb l'objecte de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions. Per a tal fi, l'administrador d'infraestructura farà públics els criteris d'assignació de la capacitat i les condicions d'ús de les instal·lacions en la declaració sobre la xarxa.

En el cas que les empreses ferroviàries prestin serveis auxiliars per si mateixes, només hauran d'abonar el cànon per utilització de la instal·lació de servei requerida.

No obstant això, si per a la prestació del servei del transport ferroviari l'empresa ferroviària requereix, a més de l'ús de la instal·lació de servei, altres espais, equipaments

o mitjans que l'administrador d'infraestructures puga oferir, aquests es regularan per mitjà del corresponent contracte d'arrendament a un cost raonable i amb una duració equivalent al període d'autoprestació.

Quan una empresa ferroviària dispose en exclusiva dels esmentats béns o espais necessaris per a la prestació de serveis, tindrà la consideració d'exploador d'instal·lació de serveis i haurà de prestar serveis auxiliars a altres empreses ferroviàries de manera no discriminatòria i a cost raonable, de conformitat amb el que estableix aquest títol.

3. La realització de serveis complementaris i auxiliars, ja siga per gestió directa o per gestió indirecta amb contractes amb tercers, requerirà el compliment dels requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitadors pertinents del personal ferroviari. A aquest efecte, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructura hauran de disposar dels procediments adequats en els seus sistemes de gestió de seguretat per a garantir el compliment dels esmentats requisits durant la prestació de serveis, tant per la seua part com per tercers.

4. Reglamentàriament es podrà regular el règim de prestació de serveis en les instal·lacions de servei gestionades pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries previstos en l'article 22, d'acord amb els principis de no-discriminació i proporcionalitat.

Article 46. *Explotacions d'altres instal·lacions de servei.*

1. L'explotació de les instal·lacions de servei ubicades en els ports d'interés general i la prestació de serveis complementaris i auxiliars en aquestes s'ajustaran al que disposa la legislació portuària. A aquest efecte, els serveis bàsics d'accés a la infraestructura i els serveis complementaris i auxiliars tindran la consideració de servei general i serveis o activitats comercials, respectivament.

En tot cas, l'explotació de les instal·lacions i la prestació dels serveis estaran subjectes a les regles de transparència i no-discriminació establides en els articles anteriors.

2. Els serveis a què es refereix l'article 20 podran ser prestats, en l'àmbit dels ports d'interés general, pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries o altres entitats públiques o privades, amb l'acord previ entre l'entitat i l'autoritat portuària corresponent.

3. Les condicions econòmiques d'explotació de les instal·lacions de servei en línies que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i siguen administrades per una entitat privada a l'empara del que preveu l'article 19.4, s'hauran d'incloure en el contracte en què es formalitze l'encàrrec d'administració.

L'accés a les instal·lacions i la prestació de serveis en aquestes estaran subjectes, en tot cas, a les regles de transparència i no-discriminació regulades en aquesta llei.

TÍTOL IV

El transport ferroviari

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 47. *El transport ferroviari.*

1. S'entén per transport ferroviari, als efectes d'aquesta llei, el realitzat per empreses ferroviàries emprant vehicles adequats que circulen per la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

2. El transport ferroviari és un servei d'interés general i essencial per a la comunitat i pot ser de viatgers i de mercaderies. El servei es prestarà en règim de lliure competència, d'acord amb el que preveu aquesta llei.

3. Als efectes del que disposa aquesta llei, s'entén per transport de viatgers el de persones, i per transport de mercaderies el de qualsevol classe de béns.

CAPÍTOL II

Empreses ferroviàries

Article 48. *Empreses ferroviàries.*

Són empreses ferroviàries les entitats, titulars d'una llicència d'empresa ferroviària, l'activitat principal de les quals consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril, en els termes establits en aquesta llei. Les empreses ferroviàries, en tot cas, hauran d'aportar la tracció. Es consideren, així mateix, empreses ferroviàries aquelles que aporten exclusivament la tracció.

Article 49. *Llicència d'empresa ferroviària.*

1. La prestació del servei de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies no podrà realitzar-se sense obtindre, prèviament, la corresponent llicència d'empresa ferroviària. L'entitat que sol·licite la llicència haurà de formular, en tot cas, la declaració d'activitat, que haurà de comprendre els tipus de serveis que pretenga prestar. Tota sol·licitud de llicència haurà d'anar acompanyada de la documentació que s'especifique en una ordre del ministre de Foment.

No necessitaran llicència d'empresa ferroviària, no obstant això, les entitats dedicades al manteniment i reparació d'infraestructura ferroviària o del material mòbil ferroviari sempre que es limiten al transport de material, d'equips o d'elements necessaris per al desenvolupament de la seua activitat, incloent-hi la realització de proves en via del material. No obstant això, sí que estaran subjectes a l'aplicació de tota la normativa en matèria de seguretat i circulació.

2. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la competència per a atorgar les llicències d'empresa ferroviària. La resolució corresponent, que posarà fi a la via administrativa, haurà de produir-se dins dels tres mesos següents a la presentació de sol·licitud o al moment en què es complete la documentació exigible, i serà motivada en el cas que siga desestimària de la sol·licitud formulada.

Transcorregut aquest termini sense que haja recaigut una resolució expressa, s'entendrà desestimada la sol·licitud.

3. La llicència d'empresa ferroviària serà única per a tota la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

4. Les llicències d'empresa ferroviària atorgades pels altres estats de la Unió Europea produiran tots els seus efectes a Espanya, sense perjudici de la necessària inscripció en el Registre Especial Ferroviari.

5. Les empreses ferroviàries no podran realitzar activitats que no estiguen expressament emparades per la llicència, sense perjudici que sol·liciten, si és el cas, la seua ampliació o la modificació del seu contingut.

6. La llicència d'empresa ferroviària és intransmissible.

7. Les empreses ferroviàries podran accedir a la infraestructura ferroviària en els termes i les condicions establits en la llei.

Article 50. *Requisits per a l'obtenció de la llicència.*

1. Les llicències s'obtindran prèvia acreditació pel sol·licitant del compliment dels requisits següents:

a) Revestir la forma de societat anònima, d'acord amb la legislació espanyola. La societat haurà d'haver-se constituït per temps indefinit i les seues accions hauran de tindre caràcter nominatiu. En el cas que la societat estiga o haja d'estar controlada, de forma directa o indirecta, per una o diverses persones domiciliades en un estat no membre de la

Unió Europea, podrà denegar-se la llicència o limitar-ne els efectes quan les empreses ferroviàries espanyoles o comunitàries no es beneficien, en el dit estat, del dret a l'accés efectiu a la prestació del servei ferroviari.

- b) Tindre capacitat financera per a fer front a les seues obligacions presents i futures.
- c) Garantir la competència professional del seu personal directiu.
- d) Tindre cobertes les responsabilitats civils que li puguen ser exigibles.

2. Les entitats que pretenguen prestar serveis de transport ferroviari hauran de tindre per objecte principal la realització d'aquesta activitat.

3. No podran obtindre una llicència les entitats següents:

a) Aquelles amb administradors o membres del personal directiu que complisquen o hagen complit, a Espanya o fora, pena privativa de llibertat, fins que no transcórreguen cinc anys des del compliment íntegre, els declarats en situació concursal o els inhabilitats o suspesos per a exercir càrrecs d'administració en societats o els sancionats o condemnats mitjançant una resolució o sentència ferma per les infraccions a què es refereixen els paràgrafs b), c) i e) següents, mentre aquesta declaració, inhabilitació o suspensió estiga vigent.

b) Les sancionades per infraccions penals greus, en el termini de cinc anys des de la fermesa de la sanció.

c) Les que estiguen incurses en un procediment concursal.

d) Les sancionades o condemnades, mitjançant una resolució o sentència ferma, per infraccions molt greus comeses en l'àmbit de la legislació específica de transports o per infraccions molt greus de les obligacions derivades de les normes socials o laborals, en particular de la legislació sobre seguretat i salut en el treball, en el termini de cinc anys des de la fermesa de la resolució sancionadora.

e) Les que, prestant serveis de transport transfronterer de mercaderies subjectes a tràmits duaners, hagen sigut sancionades per incomplir les normes que regulen el règim duaner, en el termini de cinc anys des de la fermesa de la resolució sancionadora.

Article 51. *Capacitat financera de les sol·licitants.*

1. Es considerarà complit el requisit de capacitat financera quan l'empresa sol·licitant acredite que pot fer front a les seues obligacions reals i potencials durant un període de dotze mesos a comptar de la sol·licitud de la llicència.

2. S'avaluarà la capacitat financera d'acord amb els comptes anuals auditats de l'empresa. Per a aquesta avaluació seran determinants els elements següents:

a) Els recursos financers disponibles, incloent-hi depòsits en bancs, bestretes consignades en comptes corrents i préstecs.

b) Els fons i elements de l'actiu susceptibles de ser aportats en garantia.

c) El capital d'explotació.

d) Les inversions realitzades, incloent-hi les dutes a terme per a l'adquisició de vehicles, terrenys, edificis, instal·lacions i material rodant.

e) Les càrregues sobre el patrimoni de l'empresa.

f) Els tributs i les cotitzacions a la Seguretat Social.

3. Respecte de les societats de nova creació, la seua capacitat financera s'avaluarà en funció de la xifra de capital social i de les garanties que presten els seus accionistes o la mateixa societat per a assegurar el compliment de les obligacions d'aquelles.

4. S'estimarà, en tot cas, que l'entitat sol·licitant no disposa de prou capacitat financera quan no es trobe al corrent en el compliment de les seues obligacions tributàries, en els termes establits en la Llei 58/2003, de 17 de desembre, General Tributària i en les normes dictades per a desplegar-la, o de les seues obligacions amb la Seguretat Social.

Article 52. Competència professional del sol·licitant de la llicència.

Es complirà el requisit de competència professional quan l'entitat sol·licitant dispose o es comprometa a disposar, en el moment d'inici de les seues activitats, d'òrgans directius amb els coneixements i l'experiència necessaris per a exercir la supervisió i el control operatiu segurs i fiables del tipus d'activitats per a les quals habilita la llicència.

Article 53. Cobertura de responsabilitat civil.

1. El sol·licitant d'una llicència haurà de tindre o comprometre's a tindre prou garantida, en el moment d'inici de les activitats per a les quals el faculta la llicència i durant el seu desenvolupament, la responsabilitat civil en què puga incórrer, en particular la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. Igualment, aquesta garantia cobrirà la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries.

2. Reglamentàriament s'establiran l'import i les condicions de cobertura de responsabilitat civil en funció de la naturalesa dels serveis que es presten.

Article 54. Conservació d'eficàcia de la llicència.

La llicència conservarà la seua eficàcia mentre l'empresa ferroviària complisca els requisits exigits per a atorgar-la. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària verificar el compliment per l'empresa dels requisits indicats. La verificació tindrà lloc:

- a) Almenys, cada cinc anys des de l'atorgament de la llicència o des de la finalització de l'anterior procediment de verificació.
- b) Quan l'Agència tinga indicis del possible incompliment per una empresa ferroviària dels requisits exigits.
- c) Quan l'empresa ferroviària presente una modificació del seu règim jurídic, en particular en el cas de transformació, fusió o adquisició d'una part significativa dels títols representatius del seu capital o de segregació d'una branca d'activitat.

Aquestes circumstàncies hauran de ser notificades per l'empresa ferroviària a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el termini d'un mes des que es produïsquen. L'obligació de comunicació s'imposa expressament als titulars de les llicències o d'altres títols habilitadors.

Article 55. Suspensió de la llicència.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà comprovar en tot moment si l'empresa ferroviària titular d'una llicència continua complint els requisits necessaris per a l'autorització, i suspendre, amb caràcter total o parcial, els efectes de la llicència concedida a una empresa ferroviària. Quan la suspensió siga parcial, tindrà l'abast que, expressament, es determine. La resolució que l'adopte posarà fi a la via administrativa.

2. La suspensió de la llicència podrà acordar-se quan es done algun dels supòsits següents:

- a) Obertura d'un expedient sancionador per una infracció molt greu. L'acord de suspensió es produirà seguint el procediment previst per a l'adopció de mesures provisionals.
- b) Com a sanció, d'acord amb el que preveu el títol VII.
- c) Quan l'empresa ferroviària haja interromput les seues operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que s'acorde, de conformitat amb el que preveu l'article següent, la revocació de la llicència.

3. La suspensió només s'acordarà quan, donant-se una de les causes anteriorment assenyalades, la mesura siga convenient per a garantir la seguretat i l'eficaç prestació del

servei del transport ferroviari. La suspensió podrà acordar-se per un termini màxim de vint-i-quatre mesos.

4. Reglamentàriament es desplegarà el règim aplicable a la suspensió de les llicències.

Article 56. *Revocació de la llicència.*

1. Són causes de revocació de la llicència concedida a una empresa ferroviària les següents:

a) L'incompliment sobrevingut per l'empresa ferroviària dels requisits exigits en l'article 50.1 per a l'atorgament, així com trobar-se incursa en alguna de les causes enumerades en l'article 50.3, epígrafs d) i e). No obstant això, quan la llicència siga revocada per incompliment del requisit de capacitat financera, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà, per raons d'interés general, concedir a l'empresa ferroviària una llicència temporal sempre que no es comprometa la seguretat del servei de transport ferroviari. La llicència temporal tindrà validesa durant un període màxim de sis mesos.

b) La declaració en estat concursal, llevat que l'Agència de Seguretat Ferroviària constate que dins d'un termini raonable l'empresa podrà tindre viabilitat financera. L'obertura de la fase de liquidació donarà lloc a la revocació sempre que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària arribe al convenciment que no hi ha perspectives realistes de sanejament financer.

c) L'obtenció de la llicència en virtut de declaracions falses o per un altre mitjà irregular.

d) L'esdeveniment d'alguna de les causes de dissolució forçosa de l'empresa ferroviària previstes en l'article 363 del text refós de la Llei de Societats de Capital, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 1/2010, de 2 de juliol.

e) La imposició de dos sancions per infraccions molt greus en el termini de dotze mesos, en els termes que preveu l'article 109.4.

2. En el cas que una empresa ferroviària interrompa les seues operacions durant sis mesos o no les haja començat en el termini dels sis mesos següents a l'obtenció de la llicència, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària decidirà, a la vista de les circumstàncies que concórreguen en cada cas i mitjançant una resolució motivada, si és procedent revocar o suspendre la llicència.

3. La revocació de la llicència l'acordarà l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. La resolució posarà fi a la via administrativa i serà immediatament executiva. En el que no preveja aquesta llei, la revocació de la llicència s'ajustarà al procediment establert en el títol VI de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

4. Reglamentàriament es desplegarà el procediment de revocació de les llicències.

Article 57. *Comunicacions a altres estats membres de la Unió Europea.*

1. Quan l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària tinga indicis del possible incompliment dels requisits exigits per una empresa ferroviària a què haja atorgat la llicència una autoritat d'un altre estat membre, informarà d'això, sense demora, a aquesta autoritat.

2. En el cas que l'Agència tinga coneixement que a una empresa ferroviària d'un altre estat membre de la Unió Europea que opere a Espanya li ha sigut suspesa o revocada la llicència, acordarà, immediatament, les mesures pertinents perquè no realitze la prestació de serveis emparada pel títol habilitador.

3. Sempre que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària haja concedit, modificat, suspès o revocat una llicència, informarà immediatament d'això l'Agència Ferroviària Europea.

Article 58. Obligacions de les empreses ferroviàries.

1. Les empreses ferroviàries portaran i publicaran separadament els comptes de pèrdues i guanys i els balanços relatius als serveis de transport de mercaderies per ferrocarril d'una banda, i, d'una altra, als serveis de transport de viatgers. Els fons públics que s'abonen en concepte d'activitats relatives a la prestació de serveis de transport en règim de servei públic hauran de figurar separadament en els comptes corresponents i no es transferiran a les activitats relatives a la prestació d'altres serveis de transport o qualsevol altre servei, sense perjudici de l'obligació general d'elaborar comptes anuals.

2. Les empreses ferroviàries hauran de facilitar la informació estadística i comptable que establirà una ordre del ministre de Foment, que fixarà així mateix els sistemes de control, inspecció i auditoria i la periodicitat amb què s'ha de subministrar la informació.

3. Les empreses ferroviàries que tinguen per objecte el transport de viatgers hauran d'acreditar davant del Ministeri de Foment, amb una antelació mínima de tres mesos respecte a l'inici efectiu de les seues activitats, que aplicaran unes condicions generals per al transport ferroviari de viatgers que compliran els nivells de qualitat i drets dels usuaris determinats d'acord amb el que preveu l'article 62.1, així com amb la normativa comunitària corresponent.

4. Les empreses ferroviàries l'objecte de les quals siga el transport ferroviari de viatgers, així mateix, hauran de:

a) Establir un sistema d'atenció de les reclamacions que presenten els usuaris, en els termes que es despleguen reglamentàriament.

b) Determinar unes normes de qualitat del servei i implantar un sistema per a gestionar-la, a fi d'assegurar-ne el manteniment. Les normes de qualitat del servei inclouran els aspectes que es determinen reglamentàriament pel que fa a:

Informació i bitllets.

Puntualitat dels serveis i principis generals per a fer front a les pertorbacions en aquests.

Cancel·lacions de serveis.

Neteja del material rodant, qualitat de l'aire i higiene en els vehicles, etcètera.

Estudis sobre satisfacció dels usuaris.

Tramitació de reclamacions, reembossaments i indemnitzacions per l'incompliment de les normes de qualitat del servei.

Prestació d'assistència a les persones amb discapacitat i les persones de mobilitat reduïda.

c) Les empreses de transport de viatgers els facilitaran la informació en formats adequats, accessibles i comprensibles, i vetllaran, així mateix, perquè els serveis es presten d'acord amb les normes que regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i la utilització del transport ferroviari.

Les empreses ferroviàries controlaran els seus propis resultats en matèria de qualitat del servei. A més, publicaran cada any, amb el seu informe anual, un informe sobre els resultats aconseguits en aquest camp. Aquest últim es remetrà al Ministeri de Foment i es publicarà en la pàgina web de l'empresa.

CAPÍTOL III**Intervenció administrativa en la prestació de serveis de transport ferroviari i en l'exploatació d'infraestructures****Article 59. Serveis de transport ferroviari subjectes a obligacions de servei públic.**

1. El Consell de Ministres, amb un informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, podrà declarar, d'ofici o a instància de les comunitats

autònomes o de les corporacions locals interessades, que la prestació de determinats serveis de transport ferroviari de competència estatal sobre les línies o els trams que integren la Xarxa Ferroviària d'Interés General quede subjecta a obligacions de servei públic. La declaració es produirà quan l'oferta de serveis de transport de viatgers que realitzarien els operadors, si consideraren exclusivament el seu propi interès comercial i no reberen cap compensació, resultara insuficient o no s'adequara a les condicions de freqüència, qualitat o preu necessàries per a garantir la comunicació entre distintes localitats del territori espanyol.

En la declaració, el Consell de Ministres haurà de basar-se en criteris d'eficiència global i sostenibilitat, així com en l'existència de modes de transport alternatius i els costos i beneficis derivats del seu ús enfront del transport ferroviari.

Els serveis subjectes a obligacions de servei públic es prestaran en règim d'exclusivitat, llevat que l'acord del Consell de Ministres determine un altre règim de prestació.

La declaració d'obligacions de servei públic a instància de les comunitats autònomes o de les corporacions locals estarà condicionada al fet que aquestes assumisquen el seu finançament.

2. Per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic, les empreses ferroviàries hauran de disposar d'una autorització que serà atorgada pel Ministeri de Foment, previ informe favorable dels ministeris d'Economia i Competitivitat i d'Hisenda i Administracions Públiques i amb l'acord previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a través d'un procediment de licitació que s'ajustarà als principis de publicitat, transparència i no-discriminació.

L'autorització, no obstant això, podrà ser objecte d'adjudicació directa, en la mesura que no contravinga a la legislació comunitària, quan el cost anual de prestació del servei no excedisca un milió d'euros.

En els supòsits d'adjudicació directa, l'autorització corresponent haurà de contemplar la necessitat que, per mitjà dels mecanismes oportuns, l'empresa prestadora del servei complisca els principis d'eficiència i bona gestió empresarial.

La resolució que acorde l'adjudicació directa de l'autorització haurà d'acreditar expressament les causes que la justifiquen.

Les autoritzacions definiran els drets i les obligacions de les empreses prestadores, entre les quals figuraran les destinades a garantir la continuïtat dels serveis, i determinaran, si és el cas, les compensacions que tinguen dret a percebre per l'explotació dels serveis en les condicions establides per les obligacions de servei públic, i calculades d'acord amb el que disposa el Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.

3. Una ordre del ministre de Foment, amb un informe previ de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, del Ministeri d'Economia i Competitivitat i del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques i amb l'acord previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, desplegarà el règim de les autoritzacions per a prestar serveis de transport ferroviari subjectes a obligacions de servei públic, el procediment per a atorgar-les, els drets i les obligacions de les empreses ferroviàries durant el període de vigència de les autoritzacions i les causes de modificació i revocació d'aquestes, tenint en compte el que disposa el Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.

4. Les condicions de prestació dels serveis que resulten del procediment de licitació únicament podran modificar-se en la mesura i amb l'abast en què hagen sigut previstos en l'autorització.

Sense perjudici de l'anterior, el Ministeri de Foment, amb audiència prèvia de l'empresa prestadora del servei, podrà modificar les condicions per a adaptar-lo a canvis sobrevinguts en les circumstàncies tingudes en compte en el moment de l'adjudicació de l'autorització, relatius a l'increment o la disminució de la demanda de trànsits, de conformitat amb el que

s'establisca reglamentàriament. Quan les modificacions repercutisquen econòmicament en l'explotació del servei, haurà d'actualitzar-se la quantia de la compensació.

5. A l'efecte de finançar el cost del servei, el Ministeri de Foment podrà fer convenis amb les comunitats autònomes i les entitats locals. En els convenis es podrà acordar el següent:

- a) Els serveis que, d'acord amb aquest, se subvencionen.
- b) Les característiques de la prestació.
- c) L'administració o administracions públiques que lliuren l'import de les subvencions.

6. El Ministeri de Foment comunicarà a l'administrador d'infraestructures ferroviàries les autoritzacions que atorgue d'acord amb aquest article.

7. No s'adjudicarà capacitat d'infraestructura a una empresa per a realitzar serveis de transport ferroviari de viatgers l'itinerari dels quals coincidisca totalment o parcialment amb un servei subjecte a obligacions de servei públic, quan el Ministeri de Foment, d'ofici o a instància de l'administrador de la infraestructura ferroviària o de l'empresa prestadora del servei públic, resolga, amb un informe previ de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, que l'assignació de capacitat compromet l'equilibri econòmic de les condicions establides per a la prestació del servei públic, la seua rendibilitat o repercutisca sensiblement en la compensació del seu finançament amb càrrec a fons públics.

Abans d'adoptar la seua decisió, el Ministeri de Foment oirà totes les parts afectades.

En el cas de serveis comercials corresponents a trànsits internacionals, la funció anterior correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència d'acord amb la normativa comunitària.

En tot cas, el Ministeri de Foment comunicarà a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència qualsevol restricció de l'adjudicació de capacitat adoptada de conformitat amb el que disposa aquest apartat.

Article 60. *Intervenció de l'Administració.*

1. El Govern, amb caràcter excepcional i transitori, podrà acordar l'assumpció per l'Administració General de l'Estat de la gestió de determinats serveis de transport per ferrocarril o l'explotació de certes infraestructures ferroviàries per a garantir la seguretat pública i la defensa nacional.

2. Quan el procediment de licitació per a atorgar una autorització per a la prestació de serveis subjectes a obligacions de servei públic siga declarat desert, el Ministeri de Foment podrà imposar la prestació d'aquests serveis, com a obligació de servei públic, a l'empresa ferroviària que dispose dels mitjans adequats i suficients i explote altres serveis ferroviaris en la mateixa àrea geogràfica. L'empresa serà rescabada, si és el cas, en la forma que es determine mitjançant una ordre del ministre de Foment.

3. Si una empresa ferroviària deixa de prestar serveis de transport de viatgers subjectes a obligacions de servei públic o serveis complementaris o auxiliars, o els presta en condicions que no garantisquen la seguretat de les persones, el Ministeri de Foment adoptarà totes les mesures necessàries per a garantir-ne la correcta prestació.

CAPÍTOL IV

Registre Especial Ferroviari

Article 61. *Règim aplicable.*

1. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària el manteniment i la gestió del Registre Especial Ferroviari.

2. El Registre Especial Ferroviari té caràcter públic i la regulació de la seua organització i funcionament es farà per real decret. En el Registre s'hauran d'inscriure,

d'ofici, les dades relatives a les entitats i les persones físiques i jurídiques l'activitat de les quals estiga vinculada al sector ferroviari i que requerisquen per a exercir-la la pertinent llicència, autorització, certificat o habilitació, o bé així ho establisca expressament algun precepte legal o reglamentari. En la inscripció hauran de figurar, també, les condicions imposades a les esmentades entitats i persones per a l'exercici de la seua activitat pròpia i les seues modificacions, així com les possibles sancions que se'ls imposen, a l'efecte d'aplicar les regles d'agreujament de les infraccions tipificades en aquesta llei.

Així mateix, en el registre s'inscriuran el material rodant que circula per la Xarxa Ferroviària d'Interés General i les entitats encarregades de mantindre'l.

3. En les seccions del Registre Especial Ferroviari s'anotaran les dades exigides per la normativa comunitària relatives al sector ferroviari que siguen de competència estatal.

CAPÍTOL V

Drets dels usuaris dels serveis de transport ferroviari

Article 62. *Drets dels usuaris.*

1. Els usuaris tindran dret a l'ús dels serveis de transport ferroviari en els termes establits en la reglamentació de la Unió Europea i la resta de normes aplicables a la matèria i, si és el cas, en els contractes que facen amb les empreses ferroviàries.

El preu exigible per les empreses ferroviàries als seus clients en concepte de retribució pels serveis ferroviaris prestats estarà subjecte al dret privat, sense perjudici que es puguen imposar tarifes màximes obligatòries per als serveis de transport ferroviari sotmesos a obligacions de servei públic.

2. Per una ordre del ministre de Foment podran establir-se condicions generals o contractes tipus per a les distintes classes de serveis de transport ferroviari, tant de viatgers com de mercaderies.

3. Les empreses ferroviàries hauran de tindre a disposició dels usuaris dels serveis un llibre de reclamacions, editat d'acord amb el model que es determine reglamentàriament.

4. Els usuaris, sense perjudici de poder instar la defensa de les seues pretensions en els termes que preveu la legislació vigent davant de les juntes arbitrals de transport i, en tot cas, davant de la jurisdicció ordinària, estan facultats per a dirigir les reclamacions relacionades amb la prestació del servei a l'empresa ferroviària que el duga a terme.

Article 63. *Assistència integral als afectats per accidents ferroviaris.*

Les víctimes dels accidents que es produïsquen en l'àmbit del transport ferroviari de competència estatal i els seus familiars tindran dret a una assistència integral que garantisca una adequada atenció i suport, en els termes que es determinen reglamentàriament.

En el desplegament reglamentari es concretaran les obligacions mínimes de les empreses i entitats que intervinguen en el transport ferroviari en l'assistència a víctimes i als seus familiars, incloent-hi aquelles que tinguen contingut econòmic.

En tot cas, les empreses ferroviàries que operen en l'àmbit del transport de competència estatal, així com els administradors d'infraestructura de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, hauran de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i als seus familiars en cas d'accident ferroviari en les condicions que determine l'esmentat desplegament reglamentari. Aquest pla d'assistència serà aprovat pels centres directius corresponents del Ministeri de Foment en els seus respectius àmbits de competència, previ informe preceptiu del Ministeri de l'Interior.

TÍTOL V

La seguretat ferroviària

CAPÍTOL I

Règim de seguretat

Article 64. *Seguretat ferroviària.*

1. La realització de les activitats ferroviàries en la Xarxa Ferroviària d'Interés General estarà subjecta a les normes de seguretat previstes en aquesta llei i en les normes que la despleguen.

2. La seguretat en la circulació ferroviària comprén els aspectes següents:

a) L'establiment dels objectius i el seguiment dels nivells de seguretat a través d'indicadors.

b) El desplegament del marc normatiu en matèria de seguretat, incloent-hi els mètodes de seguretat, i el foment i la supervisió de la seua aplicació pels agents del sistema ferroviari.

c) Els requisits que han de complir els sistemes de gestió de la seguretat per a l'obtenció del certificat de seguretat de les empreses ferroviàries i de l'autorització de seguretat dels administradors de les infraestructures ferroviàries.

d) Les condicions per a l'autorització de la posada en servei del material rodant ferroviari, tant del nou com del que haja sigut modificat substancialment, així com les del seu manteniment.

e) Les condicions i els requisits per a l'autorització i la posada en servei de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per a l'adequat funcionament dels subsistemes de naturalesa funcional.

f) El règim de funcionament, des del punt de vista de la seguretat, de les infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, incloent-hi les instal·lacions de seguretat i els sistemes de senyalització i gestió del trànsit, així com del seu manteniment.

g) Les condicions que han de complir els administradors de les infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta d'agents del sector en relació amb els seus règims de funcionament intern en matèria de seguretat.

h) Els requisits del personal que exercisca funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària, incloent-hi els criteris per a la seua habilitació.

i) El règim de la investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

j) Qualsevol altre relacionat amb les infraestructures ferroviàries, el material rodant, el personal o l'operació ferroviària no comprés en els apartats anteriors i que pugua incidir o afectar la seguretat de la circulació ferroviària.

3. L'Administració General de l'Estat i els seus organismes públics dependents vetllaran en tot moment, atenent la legislació vigent i el progrés tècnic i científic, per la seguretat en el transport ferroviari, així com per l'estricta compliment i aplicació de les normes de seguretat per part dels distints agents del sistema ferroviari.

Es donarà prioritat a les actuacions tendents a la millora contínua de les condicions de seguretat del sistema ferroviari amb el principal objectiu de la prevenció dels accidents ferroviaris.

4. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interés General correspon als administradors de les infraestructures ferroviàries i a les empreses ferroviàries que hi operen.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries aplicaran les regles i normes de seguretat i disposaran d'uns sistemes de gestió de la seguretat adequats al que disposa aquesta llei i les disposicions que la despleguen, que inclouran les mesures necessàries per a l'avaluació i control dels riscos de la circulació ferroviària i el seu seguiment. Es responsabilitzaran, igualment, de la seguretat de la part del sistema

ferroviari que els afecta, incloent-hi el subministrament de material i la contractació de serveis, respecte als usuaris, clients, treballadors, interessats i tercers.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries seran responsables, d'acord amb la legislació vigent, de la formació i la qualificació dels seus empleats i d'aquelles altres persones que realitzen per a ells un treball amb possible afectació de la seguretat en la circulació.

5. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, els fabricants de material rodant ferroviari, els centres de manteniment homologats, les entitats encarregades del manteniment de material rodant, els titulars de vehicles ferroviaris, els explotadors de serveis relacionats amb el ferrocarril i les entitats d'aprovisionament seran responsables que els subministraments de material rodant, les instal·lacions, els accessoris, l'equip i els materials que faciliten, així com els serveis que presten, siguen conformes als requisits i a les condicions d'utilització previstes, de manera que les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures ferroviàries puguem utilitzar-los de manera segura.

6. Correspon al Ministeri de Foment establir les condicions tècniques sobre projecció, construcció, entrada en servei i administració de les infraestructures, així com respecte del material rodant que hi circule.

Article 65. *Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, creada de conformitat amb el que preveu la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'Agències Estatals per a la Millora dels Serveis Públics, és l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària per a la Xarxa Ferroviària d'Interés General. Com a tal, exercirà les següents funcions en matèria de seguretat:

a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interés General per mitjà de la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en aquesta matèria, així com l'exercici de la potestat sancionadora, si és el cas, en matèria de seguretat ferroviària.

b) Autoritzar la posada en servei dels subsistemes estructurals que constitueixen el sistema ferroviari i dels vehicles que hi circulen, així com comprovar que mantenen els seus requisits.

c) Expedir, renovar, modificar o revocar els certificats de seguretat i les autoritzacions de seguretat de les empreses ferroviàries o administradors d'infraestructura, així com supervisar-los posteriorment.

d) Proposar, elaborar i desenvolupar el marc normatiu de seguretat i la supervisió del compliment pels agents del sistema ferroviari.

e) Atorgar, renovar, suspendre i revocar les llicències i els títols de conducció del personal ferroviari.

f) Concedir, suspendre o revocar l'homologació dels centres de formació i de reconeixement psicofísic del personal ferroviari.

g) Concedir, suspendre o revocar l'homologació dels centres de manteniment de material rodant i la certificació de les entitats encarregades del manteniment del material.

h) Organitzar i gestionar el Registre Especial Ferroviari.

i) Les altres funcions que se li assignen per norma legal o reglamentària.

L'Agència no podrà transferir ni encarregar aquestes funcions als administradors d'infraestructures ferroviàries, a les empreses ferroviàries o als restants candidats o entitat adjudicadora.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària serà independent, en la seua organització, estructura i capacitat decisòria, de qualsevol empresa ferroviària, administrador de la infraestructura, sol·licitant i entitat adjudicadora; exercirà les seues funcions de forma transparent i no discriminatòria; donarà audiència a les parts interessades, i motivarà les seues decisions.

Respondrà sense dilació a les peticions i sol·licituds que se li formulen i, una vegada que se li haja facilitat tota la informació demanada, adoptarà totes les seues decisions en un termini no superior a quatre mesos.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà sol·licitar en qualsevol moment l'assistència tècnica dels administradors d'infraestructures ferroviàries, de les empreses ferroviàries i de qualsevol altre intervinent en el sistema ferroviari o altres òrgans qualificats.

En l'exercici de les funcions de l'apartat 1.d) anterior, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària consultarà totes les parts participants i interessades, incloent-hi els administradors de la infraestructura, les empreses ferroviàries, els fabricants i les empreses de manteniment, els usuaris i els representants del personal.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà dur a terme totes les inspeccions i investigacions que siguen necessàries per al compliment de les seues funcions i tindrà accés a tots els documents pertinents i als locals, instal·lacions i equip dels administradors d'infraestructures, de les empreses ferroviàries i de la resta d'agents del sector ferroviari.

5. Reglamentàriament es regularan el funcionament dels serveis d'inspecció i supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, les seues atribucions, les facultats del seu personal i els seus procediments d'actuació.

6. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària cooperarà activament amb l'Agència Ferroviària Europea i amb les autoritats corresponents dels altres estats membres de la Unió Europea.

CAPÍTOL II

Certificació i autorització de seguretat

Article 66. *Certificat de seguretat.*

1. Abans de prestar serveis de transport sobre una determinada línia o tram de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, les empreses ferroviàries hauran d'obtenir el certificat de seguretat.

2. El certificat de seguretat acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, sobre coneixements i requisits del seu personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i sobre característiques tècniques del material rodant que utilitzarà i de les condicions del seu manteniment, a fi de controlar els riscos i operar en la xarxa de manera segura.

3. Reglamentàriament es determinarà el contingut del certificat de seguretat i es regularan el procediment per a atorgar-lo, renovar-lo, modificar-lo o revocar-lo, així com els requisits que ha de complir l'esmentat sistema de gestió de la seguretat i els elements que ha de contindre, tot això d'acord amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria.

4. Les empreses ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions establides en els seus certificats de seguretat. L'incompliment per les empreses ferroviàries d'aquestes condicions, determinarà la revocació d'aquests certificats, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador previst en aquesta llei.

Article 67. *Autorització de seguretat.*

1. Per a exercir les funcions d'administració de la Xarxa Ferroviària d'Interés General els administradors d'infraestructures ferroviàries hauran de disposar d'una autorització de seguretat.

2. L'autorització de seguretat acredita que els administradors de les infraestructures ferroviàries tenen establert un sistema propi de gestió de la seguretat i estan en condicions de complir els requisits específics necessaris per a l'administració de les infraestructures en condicions de seguretat, incloent-hi els referits als coneixements i requisits exigibles al

seu personal relacionat amb la seguretat en la circulació, així com, si és el cas, els relatius al manteniment i explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització.

3. Reglamentàriament es determinarà el contingut de l'autorització de seguretat i es regularan el procediment per a atorgar-la, renovar-la, modificar-la o revocar-la, així com els requisits que ha de complir el sistema de gestió de la seguretat i els elements que ha de contindre, tot això d'acord amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries estan obligats a complir, en tot moment, les condicions establides en la seua autorització de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions en determinarà, si és el cas, la revocació, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador establert en aquesta llei.

CAPÍTOL III

Règim de seguretat aplicable als diversos elements del sistema ferroviari

Article 68. Condicions i requisits dels subsistemes del sistema ferroviari. Autorització, circulació i manteniment dels vehicles ferroviaris.

1. Per un reial decret, a proposta del ministre de Foment i a iniciativa de l'Agència de Seguretat Ferroviària, es regularan les condicions i els requisits per a l'autorització i posada en servei de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per a l'adequat funcionament dels subsistemes de naturalesa funcional.

2. Mitjançant un ordre del ministre de Foment, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, s'establiran les condicions tècniques sobre projecció i construcció de les infraestructures ferroviàries.

3. El ministre de Foment, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, regularà les condicions i els requisits per a l'autorització i la inscripció en el Registre Especial Ferroviari del material rodant que circule pels trams i línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com el règim de certificació i inscripció en el Registre Especial Ferroviari de les entitats encarregades de mantindre'l, i d'autorització i funcionament dels centres homologats de manteniment dels vehicles.

Article 69. Règim aplicable al personal ferroviari.

1. El personal que preste els seus serveis en l'àmbit ferroviari haurà de tindre la qualificació suficient que permeta la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.

2. Per un ordre del ministre de Foment a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, i amb l'audiència prèvia dels sindicats més representatius del sector, dels administradors d'infraestructura i dels operadors del sector ferroviari, es regularan les condicions i els requisits per a l'obtenció dels títols habilitadors necessaris per a l'exercici de les funcions pròpies del personal ferroviari, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres homologats de formació i de reconeixement mèdic del personal.

3. El personal ferroviari que realitze activitats amb repercussió sobre la seguretat en la circulació ferroviària no podrà realitzar-les quan es trobe amb taxes d'alcohol superiors a les que reglamentàriament s'establisquen, o amb presència en l'organisme de medicaments o substàncies que pertorben o disminuïsquen les seues facultats psicofísiques.

El personal ferroviari està obligat a sotmetre's a les proves per a la detecció d'alcohol o substàncies psicoactives en l'organisme.

4. Mitjançant un reial decret a proposta del ministre de Foment i a iniciativa de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, i amb l'audiència prèvia dels sindicats més representatius del sector, dels administradors d'infraestructura i dels operadors del sector ferroviari, es regularan els procediments per als controls d'alcohol, drogues d'abús i substàncies psicoactives i medicaments en el personal ferroviari, tant en els realitzats en

les proves inicials o periòdiques dels certificats d'aptitud psicofísica, com en aquelles dutes a terme durant l'exercici de la seua activitat professional. Igualment es regularan els aspectes sobre els medicaments que poden pertorbar o disminuir les facultats psicofísiques del personal de conducció o circulació.

5. En els programes formatius destinats a l'obtenció i al manteniment dels títols habilitadors del personal mencionat, s'inclouran continguts sobre el coneixement d'aquests aspectes: alcohol, drogues i substàncies psicoactives i medicaments. Al seu torn, les entitats ferroviàries fomentaran entre aquest personal l'ús responsable de medicaments que puguen alterar, pertorbar o modificar les seues facultats psicofísiques en l'exercici de les seues funcions.

Article 70. *Reglament de circulació ferroviària.*

1. El Reglament de circulació ferroviària establirà les regles i els procediments operatius necessaris perquè la circulació dels trens i la resta de vehicles ferroviaris pels trams i línies que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General es realitze de forma segura i eficient.

2. El Consell de Ministres aprovarà mitjançant un reial decret, a proposta del ministre de Foment, el Reglament de circulació ferroviària.

CAPÍTOL IV

La investigació d'accidents i incidents ferroviaris

Article 71. *Investigació d'accidents ferroviaris*

1. Hauran de ser objecte d'una investigació tècnica els accidents ferroviaris greus que es produïsquen sobre la Xarxa Ferroviària d'Interés General i els altres accidents i incidents ferroviaris quan la Comissió d'investigació d'accidents ferroviaris ho considere procedent per la seua repercussió potencial en la seguretat de la circulació ferroviària.

2. La investigació tècnica té com a finalitat l'establiment de les causes d'un accident o incident i la formulació, si és el cas, de les recomanacions de seguretat que resulten pertinents. En cap cas s'ocuparà de determinar la culpa o la responsabilitat dels fets investigats.

3. S'entén per accident greu qualsevol col·lisió o descarrilament de trens amb el resultat d'una o més víctimes mortals, o de cinc o més ferits greus o bé de grans danys al material rodant, a la infraestructura o al medi ambient, i així mateix qualsevol altre accident de característiques o transcendència semblants als anteriors les conseqüències del qual facen necessari modificar la normativa de seguretat ferroviària o de la gestió de la seguretat.

Per grans danys s'entenen aquells el cost dels quals puga avaluar-se de forma immediata en una quantia igual o superior a dos milions d'euros.

Article 72. *La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.*

1. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris és un òrgan col·legiat especialitzat, adscrit al Ministeri de Foment, que té la competència per a realitzar la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris.

2. La Comissió gaudeix de plena independència funcional respecte de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, dels administradors de les infraestructures, de les empreses ferroviàries, dels organismes de tarifació, dels organismes de certificació o notificats o de qualsevol altre organisme o entitat els interessos dels quals puguen entrar en conflicte amb les seues funcions.

3. En l'exercici de les seues funcions, ni el personal ni els membres del Ple de la Comissió podran sol·licitar o acceptar instruccions de cap entitat pública o privada.

Article 73. *Composició.*

1. El Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris està compost per un president, cinc vocals, un dels quals actuarà com a vicepresident, i el secretari, que tindrà veu però no vot.

El president i els vocals seran nomenats pel ministre de Foment entre persones de reconegut prestigi i acreditada qualificació professional en el sector ferroviari, per a la qual cosa es tindran en compte els coneixements tècnics, l'experiència professional i els títols acadèmics i professionals obtinguts relacionats amb la matèria.

2. Abans de la seua designació, el ministre de Foment comunicarà a la comissió competent del Congrés dels Diputats el nom de les persones proposades com a president i vocals de la Comissió d'Investigació, i adjuntarà el seu currículum.

Dins del termini d'un mes natural des de la recepció de la comunicació corresponent, la comissió competent del Congrés dels Diputats manifestarà l'acceptació de la persona proposada com a president o el veto raonat. Durant el dit termini, la comissió parlamentària podrà acordar la compareixença del candidat proposat com a president perquè expose les línies bàsiques d'actuació que desenvoluparà la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris durant el seu mandat.

Transcorregut el dit termini sense manifestació expressa del Congrés, es considerarà acceptada la proposta i el ministre de Foment designarà el candidat com a president.

Article 74. *Mandat.*

1. El mandat del president i els vocals serà de sis anys, sense possibilitat de reelecció. Els vocals de la Comissió es renovaran parcialment cada dos anys, d'acord amb els criteris de renovació que s'establisquen en les normes de funcionament de la Comissió. Tots els membres de la Comissió actuaran amb independència en l'exercici de les seues funcions.

2. Els membres de la Comissió cessaran en el seu càrrec per renúncia acceptada pel ministre de Foment, per expiració del termini del seu mandat o per revocació del seu nomenament acordada pel ministre de Foment i fundada en la incapacitat permanent per a l'exercici de les seues funcions, la sanció ferma per infraccions greus o molt greus en matèria de seguretat en la circulació ferroviària, l'incompliment greu de les obligacions pròpies del càrrec exercit o la condemna per delictes dolós.

En els casos de revocació del nomenament, el ministre de Foment remetrà a la comissió competent del Congrés dels Diputats una comunicació en què es farà constar la causa de la revocació del nomenament.

Article 75. *Atribucions dels investigadors.*

1. Els funcionaris que tinguen la condició de tècnics d'investigació de la Comissió tindran la consideració d'agents de l'autoritat quan actuen en l'exercici de la seua funció investigadora. Durant l'exercici de la seua activitat, i amb l'autorització prèvia judicial en aquells casos en què siga necessària, podran:

a) Accedir al lloc de l'accident o incident, al material rodant implicat i a les instal·lacions relacionades d'infraestructura i de control del trànsit i senyalització.

b) Efectuar un inventari immediat de les proves i decidir sobre la retirada de les restes, de forma controlada i custodiada, d'instal·lacions d'infraestructura o peces, als efectes del corresponent examen.

c) Accedir als equips de registre i gravació a bord i al seu contingut, amb possibilitat d'utilitzar-los, així com al registre de gravació de les comunicacions en estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i centres de control de trànsit, si és el cas, i al registre del funcionament del sistema de senyalització i control del trànsit.

d) Accedir als resultats de l'examen pericial medicoforens dels cossos de les víctimes, quan pugua ser rellevant per a la investigació ferroviària.

e) Accedir als resultats dels exàmens i anàlisis mèdics del personal a bord del tren i de qualsevol altre personal ferroviari implicat en l'accident o incident, quan puga ser rellevant per a la investigació ferroviària.

f) Interrogar el personal ferroviari implicat i altres testimonis.

g) Accedir a qualsevol informació o documentació pertinent en possessió de l'administrador de la infraestructura, de les empreses ferroviàries implicades i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

h) Accedir a qualsevol informació relacionada amb l'accident investigat, d'acord amb la normativa vigent aplicable en cada cas.

2. La informació obtinguda tindrà caràcter reservat i els tècnics investigadors estaran obligats a preservar-lo.

3. Reglamentàriament s'establiran les normes reguladores de la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris i les regles de funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

TÍTOL VI

Règim econòmic i tributari

CAPÍTOL I

Taxes ferroviàries

Secció 1a. Taxa per llicència d'empresa ferroviària

Article 76. *Règim jurídic.*

1. Constitueixen el fet imposable de la taxa per expedició de la llicència d'empresa ferroviària el seu atorgament, modificació o renovació.

2. Serà subjecte passiu de la taxa l'empresa ferroviària a favor de la qual s'atorgue.

3. La taxa tindrà tres modalitats:

a) Per atorgament.

b) Per modificació de llicència.

c) Per renovació de llicència

Article 77. *Meritació.*

1. Les taxes es meritaren en el moment de l'atorgament de la llicència, la seua modificació o la seua renovació.

2. La suspensió o la revocació de la llicència no donarà dret a la devolució de l'import de la taxa.

Article 78. *Gestió i afectació.*

1. La gestió, la liquidació i la recaptació de la taxa per l'atorgament o la modificació de la llicència d'empresa ferroviària correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. El producte de la recaptació de la taxa s'ingressarà en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 79. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determinarà per primera vegada en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat i podrà ser actualitzada posteriorment per mitjà d'una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió haurà de comptar amb una memòria economicofinancera ajustada al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Secció 2a. Taxa per atorgament d'autorització de seguretat i de certificat de seguretat

Article 80. Règim jurídic.

1. Constitueixen el fet imposable de la taxa per atorgament de l'autorització de seguretat dels administradors d'infraestructures ferroviàries o del certificat de seguretat d'empresa ferroviària, l'expedició d'aquests o la seua modificació, renovació o revisió.

2. El subjecte passiu de la taxa per atorgament de l'autorització de seguretat serà l'administrador d'infraestructures ferroviàries i el subjecte passiu de la taxa per atorgament del certificat de seguretat serà l'empresa ferroviària.

3. La taxa tindrà quatre modalitats:

- a) Expedició d'autorització de seguretat.
- b) Modificació, renovació o revisió d'autorització de seguretat.
- c) Expedició de certificat de seguretat.
- d) Ampliació, renovació o revisió de certificat de seguretat.

Article 81. Meritació.

1. La taxa es meritara en el moment de l'expedició, la modificació, la renovació o la revisió de l'autorització o del certificat de seguretat.

2. La suspensió o la revocació del certificat de seguretat no donarà dret a la devolució de l'import de la taxa.

Article 82. Gestió i afectació.

1. Corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la gestió, la liquidació i la recaptació de la taxa per atorgament de l'autorització o del certificat de seguretat.

2. El producte de la recaptació de la taxa s'ingressarà en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 83. Revisió.

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determinarà per primera vegada en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat i podrà ser actualitzada posteriorment per mitjà d'una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió haurà de comptar amb una memòria economicofinancera ajustada al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Secció 3a. Taxes per homologació de centres, certificació d'entitats i material rodant, atorgament de títols i llicències i autoritzacions d'entrada en servei

Article 84. Règim jurídic.

1. Donaran dret a l'exacció de les taxes compensatòries del cost dels tràmits i actuacions necessàries, d'acord amb el que es disposa en aquest capítol, la gestió necessària per a:

- a) Homologació de centres de reconeixement mèdic i de formació del personal ferroviari, i les seues renovacions o ampliacions, ja siga per a l'autorització de noves instal·lacions o la impartició de noves disciplines formatives.
- b) Atorgament de títols i llicències de conducció al personal ferroviari.

- c) Organització de convocatòries d'examen per a personal ferroviari, previs a l'atorgament de títols i llicències de conducció.
- d) Homologació de centres de manteniment del material rodant ferroviari.
- e) Certificació d'entitats encarregades de manteniment de vehicles ferroviaris o certificació de les funcions de manteniment delegables.
- f) Autorització d'entrada en servei de vehicles ferroviaris.
- g) L'atorgament de títols de consellers de seguretat en relació amb el transport de mercaderies perilloses.

2. Constitueix el fet imposable de les taxes la prestació per l'administració dels serveis necessaris per a l'atorgament, la renovació o les ampliacions de les homologacions, títols, llicències, certificats o autoritzacions corresponents, així com dels serveis realitzats per a les convocatòries per a l'obtenció del títol, llicència de conducció i de consellers de seguretat en relació amb el transport de mercaderies perilloses.

3. Seran subjectes passius de les taxes, segons els supòsits, la persona natural o jurídica que efectue la sol·licitud per a tots els casos descrits en el punt anterior.

4. Hi haurà les següents modalitats de taxes:

- a) Per l'homologació de centres mèdics i de formació de personal ferroviari:
 - i. Noves homologacions.
 - ii. Ampliació, modificació o renovació de l'homologació.
- b) Per expedició de títols o llicències de personal ferroviari:
 - i. Primera expedició.
 - ii. Emissió de duplicats, renovació o modificació.
- c) Per organització de convocatòries d'examen per a personal ferroviari, previs a l'atorgament de títols, llicències de conducció i conseller de seguretat.
El seu import s'obté com a suma dels conceptes següents:
 - i. Per convocatòria.
 - ii. Per aspirant presentat a la convocatòria.
 - iii. Per examinador del tribunal.
 - iv. Per membre del tribunal, en concepte de despeses de desplaçaments, sempre que els exàmens es duguen a terme fora de Madrid.

En el cas d'exàmens per a l'obtenció de títol de conseller de seguretat, s'aplicarà únicament l'import de l'apartat ii.

En el supòsit de convocatòries realitzades a causa de la sol·licitud de diversos centres de formació, les quanties anteriors seran repartides proporcionalment entre els diferents centres sol·licitants, de manera que l'import dels apartats anteriors i), iii) i, si és el cas, iv) es repartirà entre el nombre de centres de formació que aporten aspirants a la convocatòria.

- d) Per homologació de centres de manteniment del material rodant ferroviari:
 - i. Noves homologacions.
 - ii. Ampliació, modificació o renovació de l'homologació.
- e) Per certificació d'entitats encarregades de manteniment de vehicles ferroviaris o de les funcions de manteniment delegables:
 - i. Nova certificació d'entitat encarregada de manteniment.
 - ii. Ampliació, modificació o renovació de certificació d'entitat encarregada de manteniment.
 - iii. Nova certificació de funció delegable de manteniment.
 - iv. Ampliació, modificació o renovació de certificació de funció delegable de manteniment.

f) Per autorització de vehicles ferroviaris, la que es determine respecte de cada tipus de material, en funció de les seues condicions tècniques o del seu valor econòmic.

Article 85. *Meritació.*

Les taxes es meritaran en el moment de formular la sol·licitud corresponent.

Article 86. *Gestió.*

La gestió i la liquidació de les taxes corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

El producte de la recaptació de la taxa s'ingressarà en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 87. *Revisió.*

La quantia de les taxes regulades en aquesta secció es determinarà per primera vegada en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat i podran ser actualitzades posteriorment per mitjà d'una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió haurà de comptar amb una memòria economicofinancera ajustada al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Secció 4a. Taxa per la prestació de serveis i la realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària

Article 88. *Règim jurídic.*

1. Constitueixen el fet imposable de la taxa la realització per part de l'Agència Estatal de la Seguretat Ferroviària d'activitats i la prestació de serveis de supervisió i inspecció en matèria de seguretat ferroviària.

2. Seran els subjectes passius de la taxa les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures ferroviàries a què es referisca el respectiu fet imposable.

Article 89. *Bases per al càlcul de la quantia de la taxa.*

Els conceptes de les taxes seran els següents:

a) Per als administradors d'infraestructura:

Import per tren per km totals dels trànsits que circulen per la xarxa que gestiona. En cap cas aquest últim import podrà ser incorporat per l'administrador d'infraestructura dins dels costos que es consideren en el càlcul de futures actualitzacions de les quanties dels cànonns que percep de les empreses ferroviàries.

b) Per a les empreses ferroviàries:

Import per tren per km, en serveis de llarga distància classificats en la categoria VL1 d'acord amb el que estableix l'apartat 7 de l'article 97.

Import per tren per km, en la resta de serveis de transport de viatgers de llarga distància.

Import per tren per km, en serveis de transport de viatgers urbans, suburbans i interurbans.

Import per tren per km, en serveis de transport de mercaderies.

Article 90. *Meritació.*

La taxa es meritara en el moment de realització de l'activitat o servei corresponent, i es liquidarà mensualment.

Article 91. *Gestió i afectació.*

La gestió, la liquidació i la recaptació de la taxa corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

El producte de la recaptació de la taxa s'ingressarà en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 92. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determinarà per primera vegada en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat i podrà ser actualitzada posteriorment per mitjà d'una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió haurà de comptar amb una memòria economicofinancera ajustada al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Secció 5a. Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari

Article 93. *Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari.*

1. Constitueixen el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facen per concessions i autoritzacions.

No s'exigirà el pagament de la taxa a les persones físiques o persones jurídiques que no siguin societats de capital quan la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic no comporten una utilitat econòmica per al concessionari, persona autoritzada o adjudicatari, o quan, inclús havent-hi la dita utilitat, la utilització o l'aprofitament comporten condicions o contraprestacions per al beneficiari que l'anul·len o la facen irrellevant. Es farà constar aquesta circumstància en els plecs de condicions o el clausulat de l'autorització o concessió.

Estaran exempts del pagament d'aquesta taxa els administradors d'infraestructures ferroviàries.

2. La meritació de la taxa es produirà amb l'atorgament inicial i el manteniment anual de la concessió, autorització o adjudicació, i serà exigible en la quantia que corresponga i en els terminis que s'assenyalen en les condicions de la concessió, autorització o adjudicació.

3. Seran subjectes passius de la taxa els concessionaris, les persones autoritzades o els adjudicataris o, si és el cas, els que s'hi subroguen en compte d'aquells.

4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries liquidarà aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció d'aquelles meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho seran per la fracció de l'any.

5. La base imposable es determinarà en funció de la superfície ocupada mesurada en metres quadrats.

6. La quota tributària serà la resultant d'aplicar a la base imposable la quantia que es determinarà en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per mes o fracció de mes per cada metre quadrat de superfície ocupada.

Article 94. *Gestió i afectació.*

L'administrador d'infraestructures ferroviàries que realitze la prestació de serveis o siga titular del domini públic ferroviari gestionarà la taxa i ingressarà en el seu patrimoni el producte de la recaptació.

La liquidació de la taxa es notificarà al subjecte passiu i el pagament s'efectuarà en el termini de vint dies hàbils des que es produïska la notificació.

Article 95. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determinarà per primera vegada en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat i podrà ser actualitzada posteriorment per mitjà d'una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió haurà de comptar amb una memòria economicofinancera ajustada al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Secció 6a. Cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries

Article 96. *Principis generals.*

1. Els administradors d'infraestructures ferroviàries percebran de les empreses ferroviàries que utilitzen les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, així com les estacions de transport de viatgers, les terminals de transport de mercaderies i les altres instal·lacions de servei, l'abonament de les taxes regulades en aquesta secció, que rebran el nom de cànon ferroviari.

La present secció estableix el marc general dels cànon, que permetrà als administradors generals d'infraestructures ferroviàries la determinació dels que siguen aplicables en cada una de les línies, trams, estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servei de la Xarxa Ferroviària d'Interés General que administre.

2. Queden, en tot cas, afectes al patrimoni dels administradors d'infraestructures ferroviàries els ingressos obtinguts pel cobrament dels cànon esmentats, amb independència de les tarifes o dels preus privats que puga percebre de les empreses ferroviàries i de tercers.

3. Els cànon es fixaran d'acord amb els principis generals de viabilitat econòmica de les infraestructures, explotació eficaç d'aquestes, situació del mercat i equilibri financer en la prestació dels serveis, i d'acord amb criteris d'igualtat, transparència i no-discriminació entre prestadors de serveis de transport ferroviari.

4. Per a la quantificació dels cànon d'utilització de les infraestructures ferroviàries, es prendran en consideració els costos directament imputables al servei ferroviari.

Sempre que el mercat puga acceptar-ho, i sense deixar de garantir una competitivitat òptima dels segments de mercat, els administradors d'infraestructures podran cobrar l'addició prevista en l'article 97.5.2n. No obstant això, les addicions per ús ineficient de la capacitat s'aplicaran sense les limitacions anteriors.

El sistema de cànon respectarà en tot cas els augments de productivitat aconseguits per les empreses ferroviàries.

5. En el marc del conveni regulat en l'article 25.2, es podran establir aportacions a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'explotació, manteniment, conservació i reposició de les infraestructures ferroviàries la utilització de les quals constituïska el fet imposable dels cànon previstos en la present secció, en la mesura que els esmentats cànon no permeten la recuperació de tots els costos vinculats a la prestació d'aquests serveis.

6. Amb la finalitat de fomentar l'ús eficaç de les xarxes, per a la fixació dels cànon per la utilització de les infraestructures ferroviàries es podran prendre en consideració els costos mediambientals, en particular els efectes del soroll, d'accidents i de la infraestructura que no graven els modes de transport distints del ferroviari, a fi de reduir-ne la quantia.

7. Així mateix, es tindran en compte per a l'establiment de la quantia dels cànon ferroviaris, d'acord amb l'explotació eficaç de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, consideracions que reflectisquen el grau de congestió de la infraestructura i un funcionament correcte d'aquesta, el foment de nous serveis de transport ferroviari, així com la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, que garantirà, en tot cas, una competència òptima entre les empreses ferroviàries.

8. Per a incentivar les empreses ferroviàries i el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries a reduir al mínim les pertorbacions del trànsit en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, s'establirà un sistema d'incentius, els principis bàsics del qual s'aplicaran a tota la xarxa. El dit sistema podrà incloure la imposició de penalitzacions per accions que pertorben el funcionament de la xarxa, la concessió d'indemnitzacions a les empreses que les patisquen i la concessió de primes als resultats millors dels prevists.

Per mitjà d'una ordre del ministre de Foment es desplegaran i s'actualitzaran els principis bàsics aplicables del dit sistema d'incentius. L'ordre establirà, almenys:

- a) Procediments de càlcul de temps de viatge i marges de puntualitat.
- b) Classificació dels retards i pertorbacions.
- c) Procediments de còmput de retards i d'imputació de responsabilitats de la pertorbació.
- d) Períodes de càlcul.
- e) Procediments de valoració dels retards i de liquidació.
- f) Procediments de resolució de conflictes.
- g) Obligacions d'informació periòdica del sistema.

9. Així mateix, mitjançant una ordre del ministre de Foment, es podran desplegar i completar els elements que componen l'esmentat marc general dels cànons, que inclourà especialment les mesures reglamentàries destinades a incentivar la reducció dels costos de posada a disposició de la infraestructura o la quantia dels cànons i els sistemes usats per a compensar, per l'ús de la infraestructura ferroviària, els costos mediambientals, d'accidents i d'infraestructura que no paguen els modes de transport competidors.

En particular, aquesta ordre podrà modificar els criteris de classificació en els diferents tipus de línies, serveis, parades, estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i components descrits al llarg dels articles 97 i 98, així com els supòsits aplicables i els criteris de quantificació de l'addició a la modalitat B del cànon per utilització de les línies ferroviàries indicats en l'article 97.5.2n.b).

10. Aquestes ordres hauran de ser objecte d'un informe, abans de ser aprovades, de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics i de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

Article 97. Cànon per utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

1. Fet imposable.

Constitueixen el fet imposable del cànon la utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, així com la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, en les modalitats següents:

- a) Cànon per adjudicació de capacitat (modalitat A): pel servei d'assignació d'aquelles franges horàries, definides en la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents a fi que un tren pugui circular entre dos punts durant un període de temps determinat.
- b) Cànon per utilització de les línies ferroviàries (modalitat B): per l'acció i l'efecte d'utilitzar una línia ferroviària.
- c) Cànon per utilització de les instal·lacions de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció (modalitat C): per l'acció o l'efecte d'utilitzar les instal·lacions d'electrificació d'una línia ferroviària.

2. Obligats tributaris.

Seràn subjectes passius del cànon les empreses ferroviàries que utilitzen o siguen adjudicatàries de capacitat per a poder circular per la Xarxa Ferroviària d'Interés General. Igualment, tindran la consideració de subjectes passius del cànon per adjudicació de capacitat els agents de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat

que, sense tindre la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguen adjudicació de capacitat.

3. Meritació, exigibilitat i pagament.

La meritació del cànon es produirà en el moment de l'adjudicació de la capacitat en la modalitat A, i quan s'utilitzen la línia ferroviària en la modalitat B i les instal·lacions d'electrificació en la modalitat C.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries liquidarà les modalitats d'aquest cànon per mesos naturals.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon es notificarà al subjecte passiu, i el pagament s'efectuarà en el termini de vint dies hàbils des d'aquell en què es produísca la notificació.

4. Base imposable.

La base imposable d'aquest cànon seran els trens quilòmetre i, si és el cas, les places tren quilòmetre, distingint per cada modalitat del cànon el tipus de línia, el tipus de servei i el tipus de tracció.

El tren quilòmetre és la unitat de mesura equivalent a l'adjudicació de capacitat a un tren al llarg d'un quilòmetre o a la utilització de la línia ferroviària per un tren al llarg d'un quilòmetre.

La plaça tren quilòmetre és la unitat de mesura equivalent a un seient de tren que recorre un quilòmetre.

5. Quota tributària.

1r. La quota íntegra consistirà a aplicar a la base imposable la quantitat que es determine en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per a cada modalitat del cànon per cada tren quilòmetre, en funció del tipus de línia, el tipus de servei i el tipus de tracció.

Per a la determinació de la quota íntegra es tindrà en compte el marc de finançament establert en els contractes programes o convenis subscrits entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i l'Administració General de l'Estat.

a) Cànon per adjudicació de capacitat (modalitat A): la quota íntegra es determinarà en funció de cada tren quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei.

Per mitjà d'aquesta modalitat es repercutiran els costos del procés d'adjudicació de capacitat, els de gestió del trànsit, els de seguretat en la circulació i els de reposició de les instal·lacions de seguretat i control del trànsit, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

b) Cànon per utilització de les línies ferroviàries (modalitat B): la quota íntegra es determinarà en funció dels trens quilòmetre circulats, distingint per tipus de línia i tipus de servei.

Per mitjà d'aquesta modalitat es repercutiran els costos de manteniment i conservació de la infraestructura ferroviària directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

Aquest cànon no gravarà la utilització de les instal·lacions de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció.

c) Cànon per utilització de les instal·lacions de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció (modalitat C): la quota íntegra es determinarà en funció dels trens quilòmetre circulats per línies ferroviàries electrificades, distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.

Per mitjà d'aquesta modalitat es repercutiran els costos de manteniment i conservació de les instal·lacions d'electrificació i els seus costos de reposició, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari. Tindran la consideració d'instal·lacions d'electrificació les subestacions, incloent-hi els edificis tècnics, la catenària, les subestacions mòbils i

qualsevol altra instal·lació, equip o element necessari per al procés de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció.

2n. La quota líquida serà el resultat d'aplicar sobre la quota íntegra una addició per a cada una de les modalitats A i B d'acord amb els criteris següents:

a) Cànon per adjudicació de capacitat (modalitat A).

L'addició a la quota íntegra del cànon de capacitat per l'ús no eficient d'aquesta té per objectiu optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària, incentivant les millores en els processos de programació de trens per part dels operadors.

L'addició s'aplicarà, d'acord amb les quanties que s'establisquen en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat, a la diferència, en valor absolut, entre el nombre de trens quilòmetre adjudicats i el nombre de trens quilòmetre que han utilitzat, per tipus de línia i tipus de servei.

L'addició s'aplicarà per als serveis de viatgers per cada tren quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes, per tipus de línia i tipus de servei, quan la dita diferència siga superior al 2 per cent de la capacitat adjudicada i en allò que excedisca al dit percentatge.

Per als serveis de mercaderies, per cada tren quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes, per tipus de línia, quan la diferència siga superior al 15 per cent de la capacitat adjudicada i en allò que excedisca al dit percentatge.

En el supòsit de trens en què el candidat sol·licitant de la capacitat no siga l'empresa ferroviària que la utilitza, en el cas de defecte d'utilització de la capacitat adjudicada l'addició es liquidarà al candidat sol·licitant, i en el cas d'excés d'utilització de la línia respecte de la capacitat sol·licitada l'addició es liquidarà a l'empresa ferroviària que ha utilitzat la línia.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries haurà de revisar cada tres anys els percentatges de diferències mínimes entre capacitat adjudicada i utilitzada, basant-se en la seua evolució i amb l'objecte que continuen sent un element incentivador de l'ús eficient de la xarxa ferroviària. Els nous percentatges s'actualitzaran per mitjà de la publicació en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat, juntament amb l'actualització de les tarifes.

b) Cànon per utilització de les línies ferroviàries (modalitat B).

S'estableix una addició a la quota íntegra del cànon per utilització de línies ferroviàries, per l'ús de xarxes d'altres prestacions o l'explotació de serveis d'ample variable o altres situacions d'elevada intensitat de trànsit en determinats períodes horaris.

Per mitjà d'aquesta addició es recuperaran les despeses financeres, els costos de reposició corresponents a la plataforma, túnels, ponts, via, edificis i mitjans utilitzats per al manteniment i conservació, així com els necessaris per a un desenvolupament raonable d'aquestes infraestructures i tots aquells costos que permeten a l'administrador d'infraestructures ferroviàries aconseguir la sostenibilitat econòmica de les infraestructures que administra.

La quantia de l'addició es fixarà en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat, atenent els criteris següents:

Serveis de viatgers per línies tipus A: l'addició serà per cada plaça quilòmetre; es calcularà sobre la base del tren quilòmetre del cànon d'utilització i per totes les places que té el tren en cada trajecte, diferenciant per cada una de les línies tipus A i per tipus de servei.

Serveis de viatgers fora de les línies A: l'addició serà determinada per cada tren quilòmetre calculat en el cànon d'utilització (modalitat B).

6. Bonificacions o descomptes.

1r. Bonificació per a incentivar el creixement del transport ferroviari.

Amb la finalitat d'incentivar l'explotació eficaç de la xarxa ferroviària i fomentar nous serveis de transport ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries aplicarà una

bonificació en el cànon per utilització de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, modalitats A i B, per als augments de trànsit anuals d'acord amb els criteris següents:

Per a les línies A s'aplicarà per a cada combinació de línia individual i tipus de servei. Per a la resta de línies B, C, D i E s'aplicarà per a cada combinació de tipus de línia i tipus de servei. S'aplicarà al conjunt de subjectes passius que operen en cada combinació.

Per a l'aplicació d'aquesta bonificació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries establirà anualment en la declaració sobre la xarxa:

a) El trànsit de referència, Tref, mesurat amb tren quilòmetre: és el trànsit que l'administrador d'infraestructures ferroviàries considera normal d'acord amb la situació preexistent o l'evolució previsible.

b) El trànsit objectiu, Tobj, mesurat amb tren quilòmetre: és el trànsit que l'administrador d'infraestructures ferroviàries determina d'acord amb les seues expectatives de mercat de les infraestructures i els serveis que utilitzen aquestes.

c) El percentatge de bonificació objectiu per als trànsits incrementals, Bobj: aplicable als trànsits incrementals quan s'aconsegueix el trànsit objectiu fixat d'acord amb l'expectativa de creixement de trànsit; si l'increment correspon a un valor intermedi entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, s'aplicarà una bonificació inferior a la bonificació objectiu, aplicant un sistema progressiu.

La bonificació es calcularà de la manera següent:

Percentatge de bonificació global B: es determinarà en funció del trànsit incremental respecte del trànsit de referència, de la manera següent:

Si el trànsit realitzat T queda per davall del trànsit de referència, no pertoca la bonificació, i per tant $B = 0$.

Si el trànsit realitzat T està entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, es determinarà a partir de la bonificació objectiu, corregida amb el grau de compliment del trànsit real respecte del trànsit de referència i del trànsit objectiu, és a dir, $B = \text{Bobj} \times (T - \text{Tref}) / (\text{Tobj} - \text{Tref})$.

Si el trànsit realitzat T és superior al trànsit objectiu, serà el percentatge corresponent a la bonificació objectiu, així $B = \text{Bobj}$.

Increment de trànsit repercutible a cada subjecte passiu (I_{EF}): es distribuirà l'increment global de trànsit respecte del trànsit de referència als distints subjectes passius en funció de la proporció de trànsit d'aquests en l'exercici. Si T_{EF} és el trànsit realitzat per una empresa ferroviària, l'increment de trànsit repercutible al dit subjecte passiu serà: $I_{EF} = (T - \text{Tref}) \times T_{EF} / T$.

Quantia objecte de bonificació de cada subjecte passiu (CB_{EF}): serà resultat d'aplicar a la quantia de cànon abonada pel subjecte passiu durant l'exercici corresponent per les modalitats A i B el coeficient de proporcionalitat de l'increment de trànsit repercutible al subjecte passiu respecte del trànsit d'aquest.

Per tant: $CB_{EF} = C_{EF} \times I_{EF} / T_{EF}$.

Bonificació corresponent a cada subjecte passiu (B_{EF}): es determinarà aplicant el percentatge de bonificació global a la quantia objecte de bonificació de cada subjecte passiu, és a dir, $B_{EF} = B \times CB_{EF}$.

La consecució de l'increment de trànsit objectiu podrà ser projectada amb caràcter plurianual, si bé l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà revisar anualment els valors anteriors pels motius següents:

a) Trànsit de referència:

Consolidació parcial o total dels increments o reduccions de trànsit produïts en exercicis anteriors.

Previsible evolució dels trànsits per condicions alienes al sistema de bonificació, per exemple per la posada en servei de noves infraestructures.

b) Trànsit objectiu i bonificació objectiu:

En funció de les evolucions previsibles del mercat, com a conseqüència de l'aplicació del sistema de bonificacions.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà instituir o suprimir el sistema de bonificacions plurianuals en una línia o tipus de línia, o per a un tipus de servei, d'acord amb les seues expectatives de trànsit.

En els casos en què l'empresa ferroviària siga diferent del candidat que ha sol·licitat la capacitat, a l'efecte de bonificació, es computaran els cànon meritats per la modalitat A com si correspongueren a l'empresa ferroviària que ha realitzat el trànsit.

Els subjectes passius podran sol·licitar davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, durant el mes de gener de l'any següent a l'any bonificat, la devolució de les quantitats que procedisquen d'aplicar aquesta bonificació.

2n. Bonificació per a incentivar la implantació del sistema ERTMS.

Podran introduir-se en les lleis de pressupostos generals de l'Estat bonificacions en les modalitats A i B del cànon per a incentivar la implantació en els trens del sistema ERTMS. Aquestes bonificacions no tindran impacte en els ingressos de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Aquestes bonificacions afectaran exclusivament les línies integrades en els corredors de ferrocarril que s'especifiquen en la Decisió 2009/561/CE, sempre que per a les circulacions comercials no siga obligatori en les dites infraestructures la utilització de trens equipats amb ERTMS.

3r. Bonificació per a fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures.

Amb l'objecte de fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures, l'administrador d'infraestructures podrà introduir una bonificació en el cànon per utilització de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, tant en la modalitat A com en la B, que aplicaria a determinades franges horàries disponibles en un tram o trams de la infraestructura ferroviària. La bonificació s'haurà de publicar en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat, i es guiarà pels criteris següents:

S'hi determinaran les franges horàries bonificades. Les franges podran comprendre una línia o un tram o bé determinar-se com un conjunt de franges horàries que compreguen una línia o un tram, diverses línies o trams o una àrea geogràfica determinada per mitjà de trams de línies ferroviàries.

S'hi determinarà l'interval temporal dins del període de vigència de l'horari de servei durant el qual estarà vigent la bonificació.

S'hi relacionarà el trànsit en les franges bonificades amb la bonificació establida per al cànon. El trànsit podrà determinar-se per mitjà dels trens quilòmetre, nombre de freqüències, nombre de passatgers o nombre de passatgers quilòmetre. Es podran establir bonificacions distintes dins del mateix interval temporal i per a distint volums de trànsit.

Una vegada publicada la bonificació, les empreses ferroviàries podran presentar el volum de trànsit que es comprometen a efectuar en el període determinat per l'administrador.

En funció del volum del trànsit, es determinarà el cànon total del període temporal a abonar per l'operador, aplicant la bonificació que li correspon.

El cànon resultant del període complet haurà de ser abonat per l'operador mensualment durant el termini de vigència de la bonificació en parts iguals.

Únicament serà objecte de devolució la part del cànon corresponent a aquells trànsits no realitzats per davall del trànsit compromès per l'empresa ferroviària quan la dita baixada de trànsit no siga imputable a l'empresa ferroviària.

L'administrador podrà establir que, en el cas que l'empresa ferroviària realitze trànsits superiors al trànsit compromès, els trànsits siguen bonificats amb un percentatge de la bonificació prevista.

7. Tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.

Els tipus de línia es classifiquen considerant les seues característiques tècniques, les necessitats de manteniment, els tipus de servei que suporten i la intensitat d'aquests. Els tipus de línia són:

A: totes les línies i els seus enllaços i bypass que permeten una velocitat màxima superior a 200 quilòmetres/hora en 2/3 de la seua longitud.

B1 i B2: comprén els trajectes interciutats, incloent-hi els seus enllaços i bypass, utilitzats principalment per serveis de viatgers, o que siguen essencials per a aquests. Es consideren línies B1 aquelles que permeten una velocitat superior a 160 quilòmetres/hora i inferior o igual a 200 quilòmetres/hora en 2/3 de la seua longitud.

Tindran la consideració de B2 aquells trajectes no classificats en els tipus A, C o B1 en els quals concórrega almenys una de les condicions següents:

Que el trànsit de viatgers siga majoritari i suposen com a mínim deu circulacions per dia.

Corresponga a un enllaç amb frontera.

Corresponga a l'accés a un centre de tractament de trens (CTT).

Corresponga a un enllaç entre trajectes classificats com a B.

C1 i C2: són els trajectes que conformen els nuclis de rodalia. Es consideren C1 aquells nuclis de rodalia amb una densitat de circulació per quilòmetre de línia igual o superior a huitanta circulacions per dia. La resta de nuclis de rodalia es qualificaran com a C2.

D: aquells trajectes no classificats com A, B o C en els quals concórrega almenys una d'aquestes circumstàncies:

Que el trànsit de mercaderies siga majoritari i suposen almenys dos circulacions per dia.

Es tracta d'enllaços i accessos a instal·lacions vinculades al transport de mercaderies (apartadors, ports, instal·lacions logístiques de mercaderies i derivacions particulars).

Hi haja una línia alternativa per al transport de viatgers de categoria A.

E: els no compresos en els tipus de línia anteriors.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà anualment en la declaració de xarxa la classificació de les distintes línies que integren la Xarxa Ferroviària d'Interés General d'acord amb la tipologia descrita.

Els tipus de servei són els següents:

VL: serveis de viatgers llarga distància, distingint els subtipus següents:

VL1: serveis de llarga distància, excepte els designats com a VL2, VL3 i VOT.

VL2: serveis de llarga distància en relacions d'ample variable, sempre que almenys un 10 per cent del seu recorregut total passe per línies d'ample ibèric, excloent-ne els designats com a VL3.

VL3: serveis de llarga distància en relacions transversals llargues: recorreguts superiors a 700 quilòmetres i que no tinguen origen, destinació o parada intermèdia a Madrid i les seues branques.

VCM: serveis de viatgers urbans o suburbans i interurbans.

Serveis urbans o suburbans: els que van íntegrament per dins d'un nucli de rodalia.

Serveis interurbans: els que, sense ser urbans ni suburbans, tenen recorreguts inferiors a 300 quilòmetres. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància.

Serveis declarats com a obligacions de servei públic.

VOT: trens i material de viatgers sense passatgers, incloent-hi màquines aïllades, moviment de trens en buit, formació i proves.

M: serveis de mercaderies: tots els serveis de mercaderies, incloent-hi els carregats, els buits i les proves.

El tipus de tracció diferenciarà:

E: trens de tracció elèctrica.

D: trens de tracció dièsel.

Article 98. Cànon per utilització de les instal·lacions de servei titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.

1. Fet imposable.

Constitueixen el fet imposable del cànon la utilització de les instal·lacions de servei i infraestructures a què es refereix aquest article, així com la prestació de serveis o activitats públiques inherents a la dita utilització, en les modalitats següents:

A) Cànon per la utilització de les estacions de transport viatgers (modalitat A).

B) Cànon per pas per canviadors d'ample (modalitat B).

C) Cànon per la utilització de vies amb andana en estacions per a estacionament de trens per a serveis comercials de viatgers i altres operacions (modalitat C).

D) Cànon per utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de llavat i neteja, de subministrament de combustible (modalitat D).

E) Cànon per utilització de punts de càrrega per a mercaderies (modalitat E).

Aquest cànon no inclou el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon ni cap altre subministrament o servei, i seran per compte del subjecte passiu les despeses per consums o subministraments que facilite o preste l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Obligats tributaris.

Seran subjectes passius del cànon en les modalitats A, B i C les empreses ferroviàries que utilitzen les instal·lacions de servei ferroviàries associades a les vies.

En la modalitat D, les empreses ferroviàries i els titulars del material rodant ferroviari que utilitzen les instal·lacions de servei objecte de gravamen.

En la modalitat E, són subjectes passius les empreses ferroviàries, els titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat que utilitzen els punts de càrrega per a mercaderies.

Per a la utilització de les instal·lacions de servei en les modalitats C2, D i E, es necessitarà l'obtenció de capacitat en la instal·lació, que serà requerida pel subjecte passiu a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, el qual en regularà l'assignació per mitjà del corresponent procés reglat d'adjudicació i publicat en la declaració sobre la xarxa, i amb una cessió totalment prohibida a terceres parts de la capacitat concedida. L'administrador d'infraestructures ferroviàries adjudicarà capacitat per vies completes per períodes d'ús continuat d'anys o mesos, o per períodes puntuals d'hores o dies.

En les modalitats D i E, la instal·lació podrà ser utilitzada per diversos clients al mateix temps, encara que estiga assignada inicialment a un client (adjudicatari principal), per a un període de temps i sempre que no es trobe saturada.

3. Meritació, exigibilitat i pagament.

La meritació es produirà quan s'utilitze la instal·lació ferroviària per a les modalitats A, B i C1 del cànon i quan es produïska l'adjudicació de la capacitat de la instal·lació per a les modalitats C2, D i E, llevat que les adjudicacions impliquen una utilització per períodes superiors al mes natural per a aquestes modalitats D i E, i en aquest cas la meritació es produirà el primer dia dels successius períodes objecte de liquidació.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries liquidarà les modalitats d'aquest cànon per mesos naturals. No obstant això, en les modalitats D i E, per a períodes d'utilització inferiors al mes natural, es liquidarà aquest període; i per a períodes d'utilització superiors a l'any, amb la sol·licitud prèvia del subjecte passiu, l'administrador d'infraestructures ferroviàries liquidarà les modalitats D i E per períodes anuals anticipats, aplicant una bonificació que serà determinada anualment en funció dels costos de finançament de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i inclosa en la proposta d'actualització de la quantia dels cànon.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon es notificarà al subjecte passiu, i el pagament s'efectuarà en el termini de vint dies hàbils des d'aquell en què es produïska la notificació.

4. Quota tributària.

Es consideraran elements de quantificació per a la determinació del cànon en cada una de les modalitats mencionades els següents:

A) Cànon per la utilització d'estacions de transport de viatgers (modalitat A).

Per mitjà d'aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei, es repercutiran els costos associats al manteniment i conservació de les estacions, a la seua reposició i a la prestació dels serveis bàsics mínims de les estacions; les despeses financeres en el cas de les estacions classificades en la categoria 6, així com el servei de vigilància de les estacions i el control d'accés dels viatgers i els seus equipatges.

En el cas de serveis durant l'horari d'obertura de les estacions, la quota íntegra es determinarà d'acord amb el que es preveu en l'apartat A.1 per a estacions de categories 1 a 5, distingint segons la categoria de l'estació i el tipus de parada, i en l'apartat A.2 per a estacions de categoria 6.

En el cas de serveis fora de l'horari d'obertura de les estacions, la quota íntegra es determinarà d'acord amb el que preveu l'apartat A.3.

A.1) En estacions de categoria 1, 2, 3, 4 o 5:

Per cada parada amb servei comercial de trens en l'estació, tenint en consideració el tipus de parada, el tipus de tren i la capacitat de places totals del tren. Les quanties €/parada tren es determinaran en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

La quota líquida serà el resultat d'aplicar sobre la quota íntegra anterior una addició que contemple la intensitat de l'ús de les instal·lacions de l'estació. L'addició es calcularà a partir del nombre de viatgers que pugen o baixen efectivament en la dita parada en l'estació.

Les tarifes d'aquesta modalitat del cànon, quan una estació de les categories 1 a 4 es veja afectada per situacions que impedisquen la prestació dels serveis bàsics mínims durant un període d'un mes o superior, quedaran modificades durant la duració de la situació extraordinària o obra de la manera següent:

La tarifa a aplicar a una estació per a cada viatger que pugue o baixi passarà a ser la corresponent a la categoria immediatament inferior quan el nombre de serveis bàsics prestats siga igual o inferior al nombre de serveis bàsics inclosos en la categoria inferior més la meitat de la diferència fins al nombre de serveis bàsics de la categoria superior. Una vegada reclassificada en la categoria inferior, el procés es reiterarà si el nombre de serveis prestats així ho determina.

Si un servei bàsic no és prestat amb els mitjans habituals però es continua prestant en situació «degradada», és a dir, en tot cas es presta, es comptarà dins del nombre de serveis bàsics prestats.

L'administrador d'infraestructures notificarà als operadors ferroviaris aquesta circumstància tan prompte com siga coneguda.

La modificació de cànon no serà aplicable a la categoria 5, ja que aquesta és la categoria inferior.

A.2) En estacions de categoria 6:

La quantia d'aquesta modalitat serà la que resulte en funció dels costos totals d'explotació a càrrec de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, incloent-hi els costos de reposició i els costos financers, del conjunt de les estacions d'aquesta categoria per línia o nucli de rodalia explotades per un mateix operador.

El cànon s'establirà per línia o nucli de rodalia i any, i el pagament es fraccionarà en dotze mensualitats.

A.3) Per serveis fora de l'horari d'obertura de les estacions:

La quantia d'aquesta modalitat serà la que resulte en funció del nombre d'hores o fracció d'obertura extraordinària de les estacions, i de la categoria de l'estació.

Aquesta modalitat serà aplicable en els casos de circulació de trens especials amb parada en estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generen la necessitat d'una obertura extraordinària d'aquestes.

Les quanties aplicables per hora i fracció es determinaran en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

B) Cànon de pas per canviadors d'ample (modalitat B).

La quantia d'aquesta modalitat serà la que resulte d'aplicar una quantitat unitària que es determinarà en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat a cada pas d'un tren per un canviador d'ample en qualsevol dels sentits.

Els costos imputables a aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei són els directament associats al manteniment i reposició dels canviadors d'ample.

C) Cànon per la utilització de vies amb andana en estacions per a l'estacionament de trens per a serveis comercials de viatgers o altres operacions (modalitat C).

A l'efecte d'aquest cànon, s'estableixen les dos tarifes següents:

C.1) Per estacionament de trens per a serveis comercials de viatgers sense altres operacions:

La quantia del cànon s'estableix en funció de la categoria de l'estació, amb especial incidència en les de categoria 1a on hi ha problemes de saturació.

Amb caràcter general, s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no serà aplicable.

A l'efecte de còmput del temps d'estacionament en andanes, no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries decidisca la permanència del tren en la via d'estacionament.

La quantia del cànon serà la que resulte d'aplicar a cada tren la quantitat unitària per tren que es determine en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat en funció de la categoria de l'estació i del temps d'estacionament del tren.

En relació amb aquesta modalitat de cànon, l'administrador d'infraestructures ferroviàries utilitzarà per a liquidar-la els gràfics d'ocupació de via en estacions per trens programats de l'últim exercici vigent, que estaran a disposició del subjecte passiu.

Els costos imputables a aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei corresponen als directament associats al manteniment i conservació de les instal·lacions utilitzades.

C.2) Per estacionament de trens per a altres operacions:

La quantia del cànon serà la que resulte d'aplicar la tarifa que es determinarà en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat, en funció de la categoria de l'estació i del tipus d'operació a realitzar en el tren, al nombre d'operacions de cada tipus realitzades.

És aplicable de forma independent a la tarifa C.1 per la realització d'operacions a trens durant el temps d'estacionament.

Les operacions realitzades en el tren es classificaran en els dos tipus següents:

Tipus A: neteja del tren interior i/o exterior mínima (frontals i vidres de portes i finestres).

Tipus B: per operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització de connexions d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge de WC i d'altres d'anàlogues.

Els costos que podran repercutir-se en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei corresponen als directament associats al manteniment i conservació de les instal·lacions utilitzades.

D) Cànon per utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, llavat i neteja, de subministrament de combustible (modalitat D).

Els costos repercutibles en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei són els directament imputables a la utilització de les vies en concepte de manteniment i reposició de les instal·lacions.

S'estableix, segons el temps d'utilització de la via de la instal·lació de servei, la via amb els seus components bàsics, com són la via, la catenària, les desviacions i l'equipament addicional.

La quantia d'aquesta modalitat serà la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, l'import associat a l'equipament amb què està dotada la via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment en funció del temps objecte d'autorització (anys, mesos, dies, hores), segons la fórmula següent:

$$\text{Cànon}_D = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipament}}) \times T \times K \text{ (formula d.1)}$$

On:

$$C_{\text{base}} = (\text{Longitud de la via} \times C_{\text{via}}) + (\text{Longitud de catenària} \times C_{\text{catenària}}) + (\text{nre. desviacions} \times C_{\text{desviació}})$$

$$C_{\text{equipament}} = \left(\sum_{i=1}^n L_i \times C_{\text{equipaments lineals } i} \right) + \left(\sum_{i=1}^n n_i \cdot \circ_i \times C_{\text{equipaments puntuals } i} \right)$$

T = Nre. d'anys autoritzats per a períodes anuals.

T = Nre. de mesos autoritzats/12 per a períodes mensuals.

T = Nre. de dies autoritzats/365 per a períodes per dies.

T = Nre. d'hores autoritzades/8.760 per a períodes per hores.

K = Coeficient de rendiment, que permet l'aplicació de descomptes/recàrrecs en funció del temps objecte d'autorització, d'acord amb la taula següent:

Període d'ús continuat	Coeficient de rendiment
Per 4 anys	0,96
Per 3 anys	0,97
Per 2 anys	0,98
Per 1 any	1,00
Per mesos	1,35

Període d'ús puntual	Coefficient de rendiment
Per dies	2,00
Per hores	2,50

El catàleg de vies disponibles, les seues característiques i el seu equipament es publicarà en la declaració sobre la xarxa.

Les quanties corresponents a cada component es determinaran en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per mitjà de l'esquema següent:

Components base:

C _{via}	Euros/ml de via-any
C _{catenària}	Euros/ml de catenària-any
C _{desviació tipus I (manual)}	Euros/un.-any
C _{desviació tipus II (teledirigit)}	Euros/un.-any

Components d'equipament associats a la via:

C _{passadís entrevies}	Euros/ml de via-any
C II-luminació via	Euros/ml de via-any
C II-luminació platja	Euros/ml de platja-any
C Xarxa de protecció contra incendis	Euros/ml de via-any
C Moll de càrrega/descàrrega	Euros/ml de moll-any

Components d'equipament opcionals:

C Safata arreplega greixos	Euros/un.-any
C Safata arreplega carburant	Euros/un.-any
C Escales d'accés a cabina	Euros/un.-any
C Fossa-forat de descàrrega	Euros/un.-any
C Fossat de manteniment (sense preses)	Euros/un.-any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	Euros/un.-any
C Presa per a subministrament d'aigua, subministrament elèctric o subministrament d'aire comprimit	Euros/un.-any

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat D per sol·licitud per a cada instal·lació es fixarà anualment en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

Aquesta modalitat podrà quedar afectada, en els termes que s'hi indiquen, per les bonificacions o descomptes i addicions o penalitzacions següents:

1a. Bonificacions.

a) Bonificació per concurrència. Quan una instal·lació siga utilitzada per un adjudicatari principal i un o més adjudicataris secundaris, l'import del cànon es calcularà de la forma següent:

Per als adjudicataris secundaris serà l'import resultant d'aplicar a la fórmula descrita anteriorment en aquest apartat un coeficient d'ús K puntual:

$$\text{Cànon}_D = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipament}}) \times T \times K$$

Per a l'adjudicatari principal, a partir del moment de la utilització de la via en la instal·lació per un segon adjudicatari, l'import del cànon serà el resultant d'aplicar a la fórmula de càlcul anterior un coeficient T igual a la diferència entre el temps adjudicat inicialment i el temps concedit al segon o segons adjudicataris. La resta de paràmetres es mantindran segons el càlcul inicial.

b) Bonificació per a apartat de material de llarga duració.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries assenyalarà aquelles vies especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari per a llarga duració, i els aplicarà un

descompte en el cànon d'aquesta modalitat D en els components base, el qual s'indica en el quadre següent, segons la categoria de la via.

Vies d'apartat	Descompte
Categoria I	0%
Categoria II	50%

2a. Addicions o penalitzacions.

S'estableix una addició o penalització als subjectes passius que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·len la reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, i l'import de la penalització queda determinat d'aquesta manera:

a) Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagen sigut sol·licitades per a un període d'ús puntual, per un dia complet o per hores:

Les cancel·lacions realitzades amb una antelació de més de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tindran cap penalització.

Les cancel·lacions realitzades amb una antelació de menys de 24 hores a l'ús de la instal·lació abonaran el cent per cent del cànon.

b) Per a aquelles instal·lacions amb capacitat reservada que hagen sigut sol·licitades per a un període d'ús continuat o bé per a un període d'ús puntual per dies complets, les cancel·lacions hauran de realitzar-se amb una antelació mínima de trenta dies naturals i:

Si no s'ha utilitzat el 50 per cent del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50 per cent de l'import total del cànon.

Si s'ha utilitzat més del 50 per cent del període adjudicat, no tindran cap penalització.

E) Cànon per utilització de punts de càrrega per a mercaderies (modalitat E).

Per a determinar la quantia d'aquesta modalitat, s'aplicaran els mateixos elements, criteris, bonificacions i penalitzacions que en la modalitat D, amb la particularitat que en la fórmula de càlcul hi haurà un component bàsic associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a la via (platja), que permet realitzar la transferència de la mercaderia (màxim 8 m), la quantia del qual variarà en funció de l'acabat d'aquesta.

Els costos que poden repercutir-se en aquesta modalitat del cànon són els directament imputables al manteniment i reposició de les instal·lacions.

A les terminals intermodals de transport de mercaderies de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que siguen explotades directament per ell o per altres explotadors i que presten el servei de càrrega i descàrrega d'unitats de transport intermodal (UTI) sobre vagó i des de vagó, no els serà aplicable aquesta modalitat.

No obstant això, si les empreses ferroviàries requereixen per a la realització de serveis auxiliars per si mateixes, a més de l'ús del punt de càrrega, altres espais, equipaments o mitjans que l'administrador d'infraestructures pugua oferir, aquests es regularan per mitjà del corresponent contracte d'arrendament.

La quantia d'aquesta modalitat serà la resultant d'aplicar la fórmula:

$$\text{Cànon}_E = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipament}}) \times T \times K$$

On:

$$C_{\text{base}} = (\text{Longitud de la via} \times C_{\text{via}}) + (\text{Longitud de catenària} \times C_{\text{catenària}}) + (\text{nre. desviacions} \times C_{\text{desviació}}) + (\text{Longitud de platja} \times C_{\text{platja}})$$

Component base

C	Platja tipus I (formigó/lamborda)	Euros/ml-any
C	Platja tipus II (aglomerat)	Euros/ml-any
C	Platja tipus III (saorres)	Euros/ml-any

La resta de paràmetres conforme al cànon modalitat D).

El catàleg de punts de càrrega disponibles i les característiques dels seus components bàsics i equipament es publicaran en la declaració sobre la xarxa.

Les quanties corresponents a cada component bàsic i d'equipament es determinaran en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat E serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de huit hores.

5. Categories d'estacions de transport de viatgers.

Les estacions de transport de viatgers es classifiquen en categories considerant les seues característiques tècniques, la prestació de serveis que suporten i la seua intensitat, i s'han d'aplicar per a la quantificació dels cànon en les modalitats A i C.

Les categories d'estacions són:

Categories 1 a 4: les estacions de serveis de llarga distància i interurbans i les estacions de serveis urbans o suburbans multioperador, d'acord amb les seues característiques respecte als cinc criteris següents: nombre de viatgers, nombre de trens, grandària de l'estació, intermodalitat, ubicació i nombre d'andanes.

Categoria 5: les estacions de serveis de llarga distància i interurbans i les estacions de serveis urbans o suburbans multioperador no classificades com a categories 1 a 4.

Categoria 6: les estacions específiques de serveis urbans o suburbans amb serveis d'un únic operador, ubicades en nuclis de rodalia amb parada de trens urbans o suburbans exclusivament.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà anualment en la declaració sobre la xarxa la classificació de les distintes estacions que integren la Xarxa Ferroviària d'Interés General d'acord amb les categories anteriorment descrites. Totes les estacions s'enquadren en una única categoria de les establides. La classificació d'estacions s'actualitzarà amb la informació de l'any natural immediatament anterior. Les noves estacions es classificaran en la data de la posada en explotació, i es valoraran pel que fa als criteris de nombre de viatgers i nombre de trens d'acord amb la informació efectiva disponible o les expectatives de menor trànsit.

La categoria d'una estació en els nivells 1 a 4 es determinarà com a resultat de les puntuacions obtingudes en cada un dels cinc criteris establits d'acord amb la formulació següent:

$$C = \sum_{i=1}^5 (K_i \cdot P_i)$$

On:

K_i és el valor del coeficient obtingut per cada estació en cada un dels cinc criteris establits, amb un valor sencer entre 1 i 5 d'acord amb els cinc rangs de característiques o serveis definits per a cada criteri.

P_i és el valor del pes definit en cada un dels cinc criteris establits. La suma de tots els pesos P_i és igual a 1.

C és la suma de les puntuacions obtingudes en cada un dels cinc criteris establits, valor de cada coeficient multiplicat pel seu pes. El valor de C serà entre un mínim d'1 quan tots els coeficients siguen 1, i fins a un màxim de 5 quan tots els coeficients tinguen el valor 5.

La categoria de les estacions es relaciona directament amb el valor de C obtingut per cada estació d'acord amb l'escala següent:

Categoria 1: $C > 4$.

Categoria 2: $3 < C \leq 4$.

Categoria 3: $2 < C \leq 3$.

Categoria 4: $1,3 \leq C \leq 2$.

Es consideraran de categoria 5 les estacions no classificades com de categoria 1 a 4 o amb un valor de C inferior a 1,3.

Els criteris de consideració i rangs de quantificació dels coeficients K_i són els següents:

Nombre de viatgers (V): comptabilitza el nombre de viatgers en trens que entren/ixen a/d'una estació, total dels qui hi han pujat més els qui n'han baixat.

El valor V s'avalua en mitjana de viatgers dia. Per a cada rang de quantificació s'estableixen un interval referit al total de viatgers de llarga distància i interurbans, sense incloure viatgers de trens urbans-suburbans, i un interval referit al total de viatgers, incloent-hi viatgers de trens urbans-suburbans. En estacions que presten serveis a diferents tipus de trànsit, serà aplicable el coeficient de més puntuació dels dos obtinguts.

– Nombre de trens (T): comptabilitza el nivell de servei ferroviari referit en termes del nombre de trens amb parada que presten servei en l'estació, d'eixides, d'arribades i trens de pas.

– El valor T s'avalua en nombre de trens dia, calculat com la suma del nombre de trens segons tipologia multiplicat pel coeficient corresponent a cada tipus de tren. Els trens de pas es comptabilitzen una sola vegada. Les tipologies de tren i els coeficients de ponderació són els següents:

Trens de llarga distància i trens interurbans en línies tipus A. Coeficient = 4.

Trens de llarga distància i trens interurbans en línies tipus B1. Coeficient = 3.

Trens de llarga distància i trens interurbans en línies tipus B2, tipus C, tipus D i tipus E. Coeficient = 1,5.

Trens urbans i suburbans. Coeficient = 0,5.

En estacions en les quals conflueixen diferents tipus de línia, als trens de llarga distància i interurbans se'ls aplicarà el coeficient de la línia de major valor.

Grandària de l'estació (S): comptabilitza el total de superfície en metres quadrats de les àrees d'utilització pública de l'estació.

El valor S s'obté com la suma de superfícies segons ús multiplicat pel coeficient corresponent a cada tipus d'àrea. En funció de l'ús es diferencien tres tipus d'àrees, i les àrees i els coeficients de ponderació a aplicar són els següents:

Àrees d'explotació ferroviària: espais de venda, d'informació, sales d'espera de viatgers, vestíbuls, espais de control de seguretat, lavabos públics, altres espais de viatgers. Coeficient = 1,2.

Àrees comercials: espais comercials, sense aparcaments. Coeficient = 1.

Àrees de circulació de viatgers: andanes, accessos i passos a les andanes, corredors de correspondència amb altres modes de transport, altres espais de circulació. Coeficient = 0,6.

Intermodalitat (I): comptabilitza el nombre d'enllaços amb altres mitjans de transport existents dins de l'estació o en l'entorn més pròxim als accessos a l'estació.

El valor I s'avalua segons el nombre de connexions, tenint en compte la presència o no en l'estació d'informació associada, i la configuració d'estació-intercanviador de transport quan es donen les situacions d'intermodalitat tren-autobús o tren-metro-altres ferrocarrils dins de la mateixa estació, compartint els viatgers els mateixos espais públics. Afecta els mitjans de transport següents: taxis, autobusos urbans, autobusos interurbans i de llarga distància, bicicletes i motocicletes, vehicles privats, cotxes de lloguer, metro, tramvies o altres ferrocarrils, aeroports i estacions marítimes.

Ubicació i nombre d'andanes (U): valora la situació de les estacions i el nombre d'andanes.

El valor U avalua la situació de les estacions considerant la seua ubicació en capitals de província o capitals de comunitats autònomes, sense tractar-se d'estacions específiques de trànsit urbà o suburbà, i la seua ubicació en línies tipus A o tipus B. En el cas de l'avaluació del nombre d'andanes, es tindran en compte les de servei comercial.

En cada criteri els rangs de valors que defineixen els valors dels coeficients K_i i els pesos de ponderació a considerar seran els de la taula següent:

Criteri	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Valor P_i
Nombre de viatgers (V)	Viatgers llarga distància i interurbans $V < 150$	Viatgers llarga distància i interurbans $150 \leq V < 750$	Viatgers llarga distància i interurbans $750 \leq V < 2.000$	Viatgers llarga distància i interurbans $2.000 \leq V < 10.000$	Viatgers llarga distància i interurbans $V > 10.000$	0,30
	Total viatgers $V < 400$	Total viatgers $400 \leq V < 7.500$	Total viatgers $7.500 \leq V < 20.000$	Total viatgers $20.000 \leq V < 100.000$	Total viatgers $V > 100.000$	
Nombre de trens (T)	$T < 25$	$25 \leq T < 85$	$85 \leq T < 190$	$190 \leq T < 500$	$T > 500$	0,25
Grandària de l'estació (S)	$S < 2.500$	$2.500 \leq S < 5.000$	$5.000 \leq S < 10.000$	$10.000 \leq S < 50.000$	$S > 50.000$	0,25
Intermodalitat (I)	$I < 3$ sense informació dedicada	$I \geq 3$ sense informació dedicada	$I = 4$ amb informació dedicada	$I > 4$ amb informació dedicada	$I > 4$ amb informació dedicada i tractant-se d'un intercanviador	0,10
Ubicació i nombre d'andanes (U)	Resta situacions	En línies tipus B i nre. andanes ≥ 3	En línies tipus A i nre. andanes ≥ 2	En capital província o de comunitat autònoma i nre. andanes ≥ 2	En línies tipus A i capital província o de comunitat autònoma	0,10

6. Tipus de trens.

Els trens es classificaran a l'efecte de la modalitat A d'aquest cànon de la forma següent:

Llarga distància: trens amb trajecte origen-destinació superior o igual a 300 quilòmetres. S'inclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància amb recorregut inferior a 300 quilòmetres.

Interurbans: trens amb trajecte origen-destinació inferior a 300 quilòmetres que almenys part del recorregut el fan per fora d'un nucli de rodalia. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància.

Urbans o suburbans: trens el recorregut dels quals té lloc íntegrament dins d'un nucli de rodalia.

7. Tipus de parades.

Les parades es classificaran atenent les categories següents:

Origen: parada comercial en estació de transport de viatgers d'inici del trajecte del tren.

Intermèdia: parada comercial en estació de transport de viatgers durant el recorregut del tren.

Destinació: parada comercial en estació de transport de viatgers de finalització del trajecte del tren.

8. Horaris d'obertura i tancament de les estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà anualment en la declaració sobre la xarxa els horaris d'obertura i tancament de les distintes estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

9. Serveis bàsics mínims de les estacions de transport de viatgers.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà anualment en la declaració sobre la xarxa el catàleg de serveis bàsics mínims segons la categoria d'estació de transport de viatgers.

Article 99. *Gestió, recaptació i afectació.*

1. La gestió dels cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries correspondrà als administradors d'infraestructures ferroviàries, els quals podran exigir, respecte del cànon per utilització d'estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions ferroviàries, la presentació de les corresponents declaracions d'informació singulars o periòdiques que tindran la consideració de declaracions tributàries.

2. Les distintes modalitats dels cànon podran ser objecte de liquidació individualitzada o conjunta, per a un mateix subjecte passiu i període. Les liquidacions resultants tindran els elements i els requisits establits en la Llei General Tributària. Els terminis per al pagament d'aquests cànon seran els que amb caràcter general s'estableix igualment en la Llei General Tributària.

3. L'import del que es recapte per aquests cànon formarà part del pressupost d'ingressos dels administradors d'infraestructures ferroviàries.

Article 100. *Revisió.*

1. La proposta de modificació o revisió de les quanties resultants del que estableixen els articles 97 i 98 haurà de ser elaborada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, amb la corresponent memòria economicofinancera sobre el cost o valor del recurs o activitat de què es tracte i la justificació de la quantia proposada, la qual haurà d'ajustar-se al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril.

La proposta serà sotmesa a consulta de les empreses ferroviàries i a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, i establirà els valors concrets dels paràmetres dels cànon, particularitzant si és el cas, en cada línia, element de la xarxa o períodes aplicables.

2. Els valors així obtinguts es remetran al Ministeri de Foment per a la inclusió en l'avantprojecte de la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

3. El programa d'activitat dels administradors generals d'infraestructura previst en l'article 25.4 continuarà una previsió de les actualitzacions dels cànon durant el període de vigència del programa. La proposta de modificació o actualització indicada en l'apartat 1 anterior es basarà en la dita proposta de manera que les quanties no podran incrementar-se individualment en més d'un 5 per cent respecte a les indicades en el programa d'activitat excepte per causes excepcionals, que hauran de ser justificades en la memòria economicofinancera corresponent a aquell exercici.

CAPÍTOL II

Tarifes

Article 101. *Règim general.*

1. La prestació dels serveis complementaris estarà subjecta al pagament de tarifes, que es determinaran d'acord amb el que disposa l'article següent, tindran el caràcter de preus privats.

La prestació de serveis auxiliars estarà subjecta a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan tals serveis siguen prestats per un sol proveïdor, els preus que aplique no podran superar el cost de la seua prestació més un benefici raonable.

2. No es meritaren tarifes ni preus per les activitats i serveis subjectes al pagament dels cànon ferroviaris regulats en aquest títol.

Article 102. *Fixació, quantia i exigibilitat.*

1. Les tarifes dels serveis complementaris prestats en les instal·lacions de servei, independentment de qui siga el seu titular, seran aprovades per l'explotador de la instal·lació de servei, amb un informe previ de la Comissió Nacional dels Mercats i la

Competència, que haurà d'emetre'l en el termini d'un mes. Si no l'ha emés en aquest termini, l'informe es considerarà favorable.

Una vegada aprovades, les tarifes hauran de publicar-se en la declaració sobre la xarxa o en un lloc web en què la informació es puga obtenir gratuïtament en format electrònic.

2. L'import de les tarifes es fixarà al cost que supose la prestació dels serveis, més un benefici raonable.

Mitjançant una ordre del ministre de Foment, amb un informe previ del Ministeri d'Economia i Competitivitat, es podrà desenvolupar un marc general tarifari que contindrà, entre altres, els elements de quantificació per a determinar l'estructura de costos dels serveis complementaris en funció de la qual s'han de fixar les tarifes, així com condicions generals de prestació de serveis.

Les tarifes aprovades per la prestació de serveis complementaris tindran la consideració de tarifes màximes de referència. Es permetran descomptes o incentius sobre les tarifes en instal·lacions concretes, per a determinats serveis i sota unes condicions aplicables prèviament establides, amb la finalitat de fomentar l'explotació de les instal·lacions en condicions satisfactòries de qualitat, competitivitat i permanència. Els descomptes/incentius sobre les tarifes s'aplicaran de manera objectiva, transparent i no discriminatòria, de manera que es garanteix la igualtat de tracte a tots els clients que complisquen les condicions aplicables.

3. Les tarifes seran exigibles des que se sol·licite la prestació del servei, la realització de l'activitat o la utilització de què es tracte, i hauran de fer-se efectives en les condicions que s'establisquen en la declaració de la xarxa en el moment de la seua fixació o actualització.

En cas de no fer-se efectives en aquestes condicions, l'explotador de la instal·lació de servei tindrà dret a percebre els interessos de demora i la indemnització pels costos de cobrament en els termes que preveu la legislació vigent.

4. L'acció per a exigir el pagament de les tarifes per serveis prestats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries prescriurà al cap dels cinc anys de la prestació del servei.

5. L'administrador d'infraestructures ferroviàries o l'explotador de la instal·lació de servei podrà suspendre la prestació del servei en el supòsit d'impagament de les tarifes corresponents, prèvia comunicació expressa dirigida a l'obligat al pagament. La suspensió del servei es mantindrà fins que no s'efectue el pagament o es garantisca suficientment el deute.

6. Igualment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries o l'explotador de la instal·lació de servei podran sol·licitar depòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per al cobrament de l'import de les tarifes pels serveis que preste.

7. Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se susciten en relació amb la determinació o el pagament de les tarifes a què es refereix aquest capítol, sense que els siguen aplicables a aquest efecte els procediments d'exacció executiva previstos per als casos d'impagament en el Reglament general de recaptació, aprovat pel Reial Decret 939/2005, de 29 de juliol.

TÍTOL VII

Règim sancionador i d'inspecció

Article 103. *Abast del règim sancionador.*

Llevat que expressament establisca una altra cosa aquesta llei, la responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'exigirà a les persones físiques o jurídiques que realitzen les activitats ferroviàries regulades en aquesta llei o siguen afectades pel seu contingut i als usuaris dels serveis de transport ferroviari o als que amb la seua conducta pertorben la seua normal prestació o la integritat dels béns afectes a aquesta, sense perjudici que les unes i els altres puguin deduir les accions que

segons el seu parer siguen procedents contra les persones a qui siguen materialment imputables les infraccions.

Article 104. *Inspecció de les activitats ferroviàries i defensa de les infraestructures.*

1. Correspon al Ministeri de Foment, en l'àmbit de la competència estatal, la inspecció i el control del compliment de les normes reguladores dels serveis de transport ferroviari i de les activitats auxiliars i complementàries.

Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la inspecció i supervisió de la seguretat de tots els elements del sistema ferroviari en relació amb les infraestructures que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, el material rodant, el personal ferroviari i l'operació ferroviària; del transport de mercaderies perilloses per ferrocarril, i de la defensa del domini públic ferroviari, juntament amb els administradors d'infraestructures generals.

2. Les empreses habilitades per a la prestació dels serveis de transport ferroviari o per a la realització de les activitats a què es refereix aquesta llei, i, en general, tots els afectats pels seus preceptes, estaran obligats a facilitar l'accés a les seues instal·lacions i mitjans materials al personal dels serveis d'inspecció en l'exercici de les seues funcions. També hauran de permetre al mencionat personal dur a terme el control dels elements afectes a la prestació dels dits serveis. Aquesta obligació inclourà, en tot cas, tots aquells llibres, documents de gestió, control o estadístiques la formalització o l'administració obligatòria dels quals establisca la normativa econòmica, fiscal, social i laboral o mediambiental que siga aplicable als subjectes anteriorment assenyalats. Pel que fa als usuaris del transport de viatgers, estaran obligats a identificar-se a requeriment del personal de la inspecció quan aquest es trobe realitzant les seues funcions en relació amb el servei utilitzat per aquells.

3. El personal dels serveis d'inspecció que exercisca aquesta condició, en els termes previstos en la legislació vigent, podrà demanar de les persones físiques i jurídiques o entitats afectades per les obligacions establides en aquesta llei o en les seues normes de desplegament, les informacions que estime necessàries per a l'exercici de la seua funció inspectora.

4. Corresponen als administradors d'infraestructures ferroviàries l'exercici de la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat en el trànsit, la conservació de la infraestructura, les instal·lacions i els mitjans materials de qualsevol classe necessaris per a la seua explotació. A més, controlaran el compliment de les obligacions que tendisquen a evitar qualsevol classe de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril a què es refereix el capítol III del títol II, formulant les denúncies, que si és el cas, siguen procedents.

5. Els funcionaris del Ministeri de Foment i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i el personal expressament facultat pels administradors d'infraestructures ferroviàries per a assegurar el compliment de la normativa sobre seguretat en la circulació ferroviària tindran, en els seus actes de servei o amb motiu d'aquests actes, la consideració d'agents de l'autoritat, a l'efecte de l'exigència, si és el cas, de la responsabilitat corresponent als que oferisquen resistència o cometen atemptat o desacatament contra ells, d'obra o de paraula.

En l'exercici de les funcions assenyalades en l'apartat anterior, el personal podrà requerir a les persones a qui es refereix l'apartat 3 totes les informacions que consideren necessàries i, si és el cas, denunciaran, davant de l'òrgan competent per a la incoació de l'expedient sancionador corresponent, les conductes i actuacions que contravinguen a les disposicions establides en aquesta i en les seues normes de desplegament.

Així mateix, podran sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels cossos i forces de seguretat.

6. Els fets constatats pel personal esmentat en l'apartat anterior tindran valor probatori quan es formalitzen en un document públic, observant els requisits legals

pertinents, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus respectius drets o interessos puguen assenyalar o aportar els mateixos interessats.

7. En l'exercici de la seua funció, els funcionaris del Ministeri de Foment i de l'Agència de Seguretat Ferroviària i el personal expressament facultat pels administradors d'infraestructures ferroviàries estan autoritzats per a:

a) Realitzar materialment les actuacions inspectores necessàries en qualsevol lloc en què s'exercisquen activitats afectades per la legislació ferroviària. No obstant això, quan es requerisca l'accés al domicili de persones físiques, jurídiques o entitats i no presten el seu consentiment, serà necessària l'obtenció prèvia de la pertinent autorització judicial.

b) Dur a terme les proves, les investigacions o els exàmens que siguem necessaris per a cerciorar-se de l'observança de les disposicions legals vigents del sector ferroviari aplicables.

c) Si els òrgans responsables de la inspecció, a la vista de greus circumstàncies que comprometen la seguretat ferroviària dels transports, decideixen la paralització de serveis, obres o activitats, ho comunicaran immediatament als òrgans competents a l'efecte que s'instruïska el procediment sancionador corresponent.

8. L'exercici de les atribucions regulades en els apartats anteriors per administradors d'infraestructures ferroviàries que no siguem organismes públics es realitzarà d'acord amb el que es dispose en el contracte administratiu pel qual se'ls atorgue tal caràcter, sense que en cap cas pugua incloure l'exercici de potestats de policia o d'autoritat pública.

Article 105. *Classificació de les infraccions.*

Les infraccions de les normes reguladores del sector ferroviari es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

Article 106. *Infraccions molt greus.*

Són infraccions molt greus:

1. Infraccions de la seguretat del sistema ferroviari.

1.1. La circulació ferroviària o la prestació de serveis de transport sense tindre la preceptiva llicència d'empresa ferroviària.

1.2. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències i autoritzacions administratives o altres títols habilitadors, o el de les resolucions dictades per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, quan es pose en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

1.3. La cessió de la llicència d'empresa ferroviària.

1.4. L'obtenció per mitjà de declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular de la llicència d'empresa ferroviària o de qualsevol altre títol habilitador, certificat, autorització o document que habilite per a l'exercici de les activitats i professions regulades en aquesta llei i en les seues normes de desplegament, i que haja de ser expedit per l'administració o, si és el cas, per organismes acreditats o reconeguts, a favor del sol·licitant, o de qualsevol de les dades que hagen de constar en aquells, incloent-hi els títols de personal ferroviari, les homologacions com a centre de formació o de reconeixement mèdic del dit personal, així com les homologacions, les habilitacions o les certificacions com a centre de manteniment o entitat encarregada de manteniment de material rodant ferroviari.

1.5. La falsificació de la llicència d'empresa ferroviària o de qualsevol altre títol habilitador, certificat, autorització o document que habilite per a l'exercici de les activitats i professions regulades en aquesta llei i en les seues normes de desplegament, i que haja de ser expedit per l'administració o, si és el cas, per organismes acreditats o reconeguts, a favor del sol·licitant, o de qualsevol de les dades que hagen de constar en aquells, incloent-hi els títols de personal ferroviari, les homologacions com a centre de formació o

de reconeixement mèdic del dit personal, així com les homologacions, les habilitacions o les certificacions com a centre de manteniment o entitat encarregada de manteniment de material rodant ferroviari.

La responsabilitat per la dita infracció correspondrà tant a les persones que hagen falsificat el títol, o col·laborat en la seua falsificació o comercialització coneixent el caràcter il·lícit de la seua actuació, com a les que l'hagen utilitzat per a encobrir la realització d'activitats no autoritzades.

1.6. L'exercici d'activitats sense tindre el certificat de seguretat o l'autorització de seguretat preceptius o en unes condicions que puguen afectar la seguretat de les persones o els béns, amb greu incompliment de les normes o prescripcions tècniques.

1.7. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de certificats de seguretat o autoritzacions de seguretat, o el de les resolucions dictades per l'autoritat responsable de seguretat ferroviària, quan es pose en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

1.8. L'incompliment de les normes de circulació aplicables, incloent-hi les ordres, circulars i consignes establides per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de conformitat amb la normativa de seguretat en la circulació, de manera que produïsquen perturbacions greus en el trànsit ferroviari o afecten la seguretat.

1.9. L'entrada de vehicles en les vies fèrries i el trànsit en aquestes per llocs o en condicions diferents dels que, si és el cas, es troben assenyalats per a això, excepte autorització expressa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan haja afectat greument la seguretat del trànsit ferroviari o haja causat alteracions en la circulació.

1.10. L'incompliment del deure de comunicació dels accidents ferroviaris a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris de conformitat amb el que s'establisca reglamentàriament, així com l'obstrucció o la negativa a col·laborar amb el personal investigador de l'esmentada comissió que impedisca o dificulte l'exercici de les funcions.

1.11. L'incompliment per part de les entitats ferroviàries de l'obligació de tindre en la seua plantilla un responsable de seguretat en la circulació.

1.12. L'incompliment de l'obligació legal dels administradors i empreses ferroviàries de disposar d'un pla de contingències o de l'obligació de les empreses ferroviàries de posar a disposició dels administradors d'infraestructures els recursos o la col·laboració que aquests reclamen, en compliment dels plans de contingències acordats, en aquells supòsits previstos en aquesta llei.

1.13. La realització per part del personal ferroviari d'activitats i professions regulades en aquesta llei i la normativa que la desplega sense tindre la preceptiva llicència, títol de conducció, habilitació o certificat, així com l'incompliment de les condicions de les autoritzacions concedides.

1.14. L'incompliment pel personal que tinga encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació de la normativa en matèria de seguretat, incloent-hi el Reglament de circulació, les normes reglamentàries que el despleguen i la documentació tècnica de vehicles i instal·lacions, quan concórreguen circumstàncies de perill per a la seguretat del trànsit ferroviari o es posen en risc persones o mercaderies, i en particular les conductes següents:

a) La conducció de màquines excedint els temps màxims de conducció que es fixen reglamentàriament.

b) La conducció de màquines de forma negligent o temerària.

c) La ingestió de begudes alcohòliques amb taxes superiors a les que reglamentàriament s'establisquen, o d'estupefaents, psicotròpics o qualsevol altra substància d'efectes anàlegs que pertorben o disminuisquen les facultats psicofísiques del personal, així com la negativa a realitzar les proves pertinents que s'establisquen per a la detecció de possibles consums.

d) L'omissió de socors en cas de necessitat o accident.

e) La utilització durant la conducció, contravenint a la normativa aplicable, de qualsevol dispositiu que disminuísca l'atenció en la conducció.

f) Permetre, estant encarregat de la conducció, que conduïsquen el vehicle persones no autoritzades.

La responsabilitat per aquestes infraccions s'exigirà directament al personal implicat, excepte en el supòsit previst en l'epígraf a), en què respondrà l'empresa per a la qual preste serveis aquest personal.

1.15. L'ocupació per part de les entitats ferroviàries de personal que no estiga en possessió de la corresponent llicència, títol de conducció, habilitació o certificat, o qualsevol altre títol habilitador de personal ferroviari necessari per a l'exercici de l'activitat professional de què es tracte.

1.16. La realització d'activitats pròpies d'un centre de formació o de reconeixement mèdic de personal ferroviari sense tindre l'homologació preceptiva, així com l'incompliment de les condicions relatives a l'homologació concedida.

1.17. La realització d'activitats pròpies d'un centre de manteniment o una entitat encarregada del manteniment de material rodant ferroviari sense tindre la preceptiva homologació, habilitació o certificació o incomplint les condicions de l'atorgament.

1.18. L'ús per part de les entitats ferroviàries de material rodant que no estiga autoritzat o que no satisfaga les condicions tècniques i de seguretat exigides, sabent les dites deficiències, així com l'ús de vehicles ferroviaris modificats sense notificació prèvia sobre la necessitat o no de nova autorització.

1.19. L'incompliment de la normativa en matèria d'autorització i posada en el mercat de components i elements de la infraestructura ferroviària, i dels equips d'energia, control i senyalització dels vehicles.

1.20. La negativa o l'obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció en matèria seguretat, ús i defensa de les infraestructures, de centres de formació i de reconeixement mèdic de personal ferroviari, i de centres i entitats de manteniment de material rodant que impedisca totalment o parcialment l'exercici per aquests de les funcions que tinguen atribuïdes, així com la desatenció total o parcial de les seues instruccions i el trencament de les ordres de clausura temporal de les infraestructures, retirada de material rodant o suspensió temporal dels serveis.

1.21. L'omissió o la realització deficient de revisions, reparacions i intervencions de manteniment de material rodant i instal·lacions ferroviàries quan afecten greument la seguretat, així com incórrer en falsedat en la documentació o certificació de les dites intervencions.

2. Infraccions en matèria de transport ferroviari.

2.1. La realització d'activitats o la prestació de serveis regulats en aquesta llei sense tindre la necessària autorització administrativa o títol habilitador que faculte per a això o sense estar expressament emparat per aquests.

Es considera inclosa en aquesta infracció la realització de serveis de transport sense tindre algun dels títols habilitadors necessaris quan es requerisca legalment més d'un títol.

2.2. La cessió no autoritzada d'autoritzacions o qualsevol títol habilitador per part dels titulars a favor d'altres persones o la formalització d'un altre negoci jurídic no autoritzat sobre aquests, llevat que hi haja una autorització administrativa expressa quan això siga legalment possible.

2.3. La prestació de serveis de transport ferroviari sense haver obtingut la preceptiva adjudicació de capacitat d'infraestructura o havent-la obtingut per mitjà de declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular.

2.4. La cessió del dret d'ús de capacitat d'infraestructura o la formalització de qualsevol altre negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada.

2.5. La interrupció dels serveis de transport de viatgers amb obligacions de servei públic sense que hi haja consentiment de l'Administració ni una altra causa que ho justifique.

2.6. La prestació de serveis sotmesos a obligacions de servei públic o per als quals requerisquen títol habilitador, quan es done alguna de les circumstàncies següents:

- a) La falta d'exploració del servei per l'empresa que ha obtingut l'autorització o el títol habilitador de l'administració, fora dels supòsits expressament permesos.
- b) L'incompliment dels trànsits o del nombre mínim d'expedicions establides en l'autorització o en el títol habilitador quan no haja de qualificar-se d'acord amb el que s'assenyala en l'apartat anterior d'aquest article.
- c) La denegació de la venda de bitllets o de l'accés al vehicle als qui els hagen adquirit, llevat que es donen circumstàncies establides legalment o reglamentàriament que ho justifiquen.
- d) La realització del servei transbordant injustificadament els usuaris durant el viatge.
- e) L'incompliment del règim tarifari obligatori.
- f) L'incompliment de les condicions d'accessibilitat als vehicles assenyalades en l'autorització.
- g) L'incompliment de qualsevol de les condicions assenyalades en l'autorització o en el títol habilitador amb el caràcter d'essencials.

2.7. La carència, la falta de vigència o la cobertura insuficient del contracte d'assegurança o altres garanties financeres obligatòries per a refermar, d'acord amb el que estableix aquesta llei, les responsabilitats derivades de les activitats que realitze l'empresa ferroviària.

2.8. La carència de l'assegurança o de la garantia financera que cobrisca la responsabilitat civil dels propietaris de vagons.

2.9. La negativa o l'obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció de transport ferroviari que impedisca l'exercici per aquests de les funcions que tinguen atribuïdes, així com la desatenció total o parcial de les seues instruccions.

3. Infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses. La realització de transports de mercaderies perilloses, incloent-hi les operacions de càrrega o descàrrega, quan concórrega alguna de les circumstàncies següents:

- a) La falta d'informació sobre la immobilització del comboi ferroviari a causa d'un accident o incident greu, o la no-adopció de les mesures de seguretat i protecció que corresponguen en tals supòsits, excepte en aquells casos en què això hauria resultat impossible.
- b) La utilització de vagons cisterna que presenten fugues.
- c) La carència del certificat d'aprovació del vagó, en els casos que siga necessari, expedit per l'organisme competent, on s'acredite que respon a les prescripcions reglamentàriament exigibles per al transport a què es destina, així com tindre aquest certificat caducat o que siga diferent de l'exigit per a la mercaderia transportada.
- d) El transport de mercaderies a granel quan això no estiga autoritzat per la regulació específica aplicable.
- e) La utilització de vagons, depòsits o contenidors que no tinguen panells, plaques o etiquetes de perill o, si és el cas, de qualsevol altra senyalització o marca exigible, així com portar-los il·legibles.
- f) El transport de mercaderies per ferrocarril quan no estiga permés fer-ho.
- g) La utilització de vagons o depòsits diferents dels prescrits en les normes que regulen el transport de les mercaderies de què es tracte.

En tot cas serà constitutiva d'aquesta infracció la utilització de cisternes, vagons bateria o contenidors de gas d'elements múltiples l'ús dels quals no estiga permés per al transport de la mercaderia perillosa de què es tracte.

- h) La falta a bord de la locomotora de la carta o cartes de port que cobrisquen totes les mercaderies transportades, o portar-la sense consignar les mercaderies.
- i) El transport de mercaderies sense tindre el permís, l'autorització especial o l'autorització prèvia que, si és el cas, siguen necessaris, o incomplint les condicions que s'hi assenyalen.

j) La falta d'identificació del transport de mercaderies perilloses en l'exterior del vagó.
k) La consignació de forma inadequada en la carta o cartes de port de la mercaderia o les mercaderies transportades.

l) L'incompliment de les normes sobre el grau d'ompliment o sobre la limitació de les quantitats a transportar.

m) La utilització de vagons, depòsits o contenidors amb panells, plaques, etiquetes de perill o qualsevol altra senyalització o marca exigible no adequats a la mercaderia transportada.

n) L'incompliment de les normes d'emalatge en comú en un mateix paquet.

ñ) L'incompliment de les prohibicions de carregament en comú en un mateix vagó.

o) La utilització d'envasos o embalatges no autoritzats per les normes aplicables al transport de la mercaderia de què es tracte.

Es considerarà inclòs en aquesta infracció l'ús d'envasos o embalatges no homologats, que es troben greument deteriorats o presenten fugues, o que no tinguen algun dels requisits tècnics exigits.

p) El transport, la càrrega o la descàrrega de mercaderies perilloses quan les empreses involucrades en aquestes operacions no tinguen el conseller de seguretat preceptiu o en tinguen un que no es trobe habilitat per a actuar com a tal en relació amb la matèria o l'activitat de què es tracte.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions tipificades en aquest apartat correspondrà:

1r. A l'empresa ferroviària per la infracció tipificada en la lletra a).

2n. A l'empresa ferroviària i al carregador per les infraccions tipificades en les lletres b), c), d) i e).

3r. A l'empresa ferroviària i al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades en les lletres f), g), h), i) i j).

4t. Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades en les lletres k), l), m), n), ñ) i o).

5é. A l'empresa obligada a tindre conseller de seguretat per la infracció tipificada en la lletra p).

4. Infraccions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari.

4.1. La realització d'obres, instal·lacions o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries, sense tindre l'autorització preceptiva o incomplint les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan afecten la seguretat del trànsit ferroviari.

4.2. El llançament o el depòsit d'objectes en qualsevol punt de la via i els seus voltants, i en instal·lacions annexes, o al pas dels trens, i, en general, qualsevol conducta que per acció o omissió puga representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

4.3. La realització de les següents conductes quan afecten la seguretat del trànsit ferroviari:

a) El deteriorament o la destrucció de qualsevol obra o instal·lació, vehicles i qualsevol altre material ferroviari.

b) El deteriorament o la destrucció d'obres de titularitat privada que puguin afectar la seguretat ferroviària.

c) La sostracció de qualsevol element de la infraestructura ferroviària que afecte la via fèrria o estiga directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la modificació intencionada de les seues característiques.

d) El trencament de les ordres de paralització d'obres.

Article 107. *Infraccions greus.*

U. Són infraccions greus:

1. Infraccions de la seguretat del sistema ferroviari.

1.1. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències i certificats quan no constituïsquen una infracció molt greu.

1.2. L'incompliment de les normes de circulació, incloent-hi les ordres, les circulars i les consignes establides per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de conformitat amb la normativa de seguretat en la circulació, quan l'incompliment no constituïska una infracció molt greu.

1.3. La negativa a facilitar als òrgans responsables de la seguretat ferroviària la informació que aquests legalment requerisquen.

1.4. L'obstrucció que dificulte greument l'actuació dels serveis d'inspecció en matèria de seguretat, ús i defensa de les infraestructures, de centres de formació i de reconeixement mèdic de personal ferroviari, de centres i entitats de manteniment de material rodant i en matèria de seguretat, quan no es donen les circumstàncies que determinen la consideració d'aquest comportament com a infracció molt greu.

1.5. El falsejament de dades estadístiques o de control que les empreses ferroviàries estiguen obligades a proporcionar en matèria de seguretat.

1.6. La utilització de material rodant que no complisca les normes i els requisits tècnics que per raons de seguretat haja de reunir, quan aquest comportament no siga constitutiu d'una infracció molt greu.

1.7. La carència, la inhabilitat o la manipulació dels instruments o mitjans de control de les màquines i del material rodant.

1.8. L'incompliment de les condicions imposades a les homologacions, habilitacions i certificacions atorgades als centres de formació i reconeixement mèdic de personal ferroviari i als centres de manteniment i les entitats encarregades del manteniment de material rodant, quan no constituïska una infracció molt greu.

1.9. L'incompliment pels centres de formació de personal ferroviari dels programes formatius autoritzats o la certificació de la impartició de formació teòrica i pràctica en condicions inferiors al programa formatiu aprovat, així com la realització de proves sense complir els requisits establits en la normativa aplicable.

1.10. L'ús de les autoritzacions d'accés a cabina, per part dels centres de formació de personal ferroviari, per a fins diferents dels d'aprenentatge.

1.11. L'incompliment de la normativa en matèria d'autorització i posada en el mercat de components i elements de la infraestructura ferroviària, i dels equips d'energia, control i senyalització dels vehicles, quan no constituïska una infracció molt greu.

1.12. L'incompliment dels administradors d'infraestructures ferroviàries del deure de comunicar sense demora a l'òrgan competent per a emetre les autoritzacions de seguretat qualsevol modificació essencial de l'autorització concedida, tant pel que fa a la infraestructura ferroviària com als sistemes de senyalització o de subministrament d'energia, o als principis i normes bàsiques que en regeixen l'explotació i el manteniment.

1.13. L'incompliment de les empreses ferroviàries de l'obligació de comunicar sense demora a l'òrgan competent per a atorgar els certificats de seguretat qualsevol modificació en les condicions acreditades per a atorgar-los, així com totes les variacions fonamentals que es produïsquen respecte del personal ferroviari habilitat i del material rodant que tinguen autoritzat.

1.14. L'incompliment de les normes de seguretat per part del personal que tinga encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació sempre que no tinga la consideració d'infracció molt greu, així com les conductes descrites en l'apartat 1.13 de l'article anterior quan no concórreguen circumstàncies de perill per a la seguretat del trànsit ferroviari ni es posen en risc persones o mercaderies.

1.15. L'incompliment de l'obligació dels administradors d'infraestructures ferroviàries i de les empreses ferroviàries de presentar davant de l'autoritat nacional de seguretat l'informe anual de seguretat.

1.16. L'incompliment pels titulars dels vehicles ferroviaris de l'obligació de marcatge amb el seu número de vehicle europeu corresponent.

1.17. L'accés indegut a la plataforma ferroviària i l'encreuament per llocs o moments no autoritzats, així com l'accés al tren o l'abandó fora de les parades establides o mentre el tren està en moviment, amb alteració o afectació dels elements de seguretat, quan no s'haja de qualificar com a infracció molt greu de conformitat amb allò que disposa l'article 106.1.9.

1.18. L'incompliment per part de les empreses ferroviàries de l'obligació de facilitar al personal de conducció la documentació reglamentària preceptiva per a la circulació.

2. Infraccions en matèria de transport ferroviari.

2.1. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les autoritzacions o d'altres títols habilitadors o de les resolucions dictades per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, quan no constituïska una infracció molt greu.

2.2. L'incompliment dels requeriments d'informació formulats per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

2.3. La interrupció injustificada del servei per a la prestació del qual estiga habilitat el titular de la llicència.

2.4. La no-utilització de capacitat adjudicada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries en cas d'infraestructura congestionada, per causes imputables a l'empresa ferroviària.

2.5. L'incompliment de les condicions de qualitat en què han de prestar-se els serveis o les activitats permeses per la llicència o un altre títol habilitador i el dels requisits establits en adjudicar-se la capacitat.

2.6. L'incompliment per part de les empreses ferroviàries o dels administradors d'infraestructura ferroviària de l'obligació de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i familiars d'accident ferroviari, així com la no-execució o l'execució deficient en cas de produir-se l'accident.

2.7. La negativa o l'obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció de transport ferroviari quan no constituïska una infracció molt greu.

2.8. La negativa a facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclame d'acord amb aquesta llei o el falsejament de les dades subministrades, no relacionades amb la seguretat ferroviària, que les entitats estiguen obligades a proporcionar.

2.9. El falsejament de documents comptables, estadístics o de control, no relacionats amb la seguretat, que l'empresa ferroviària estiga obligada a portar.

2.10. La prestació de serveis de transport de viatgers que contravinguen a la normativa sobre accessibilitat als vehicles ferroviaris de les persones amb discapacitat que, en cada cas, siga aplicable, llevat que haja de reputar-se una infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article anterior.

2.11. L'incompliment de qualsevol de les obligacions de servei públic imposades d'acord amb la llei quan no haja de considerar-se una infracció molt greu en virtut del que disposa l'article anterior.

2.12. La falta d'un sistema de gestió de la qualitat per al manteniment de la qualitat del servei en les empreses ferroviàries de transport de viatgers.

2.13. La falta d'informació als viatgers, pels mitjans apropiats, de la decisió d'interrupció del servei abans de portar-la a cap.

2.14. La falta del llibre de reclamacions o del document en què hagen de formular-se les reclamacions dels usuaris, la negativa o l'obstaculització del seu ús, l'ocultació del seu contingut o el retard injustificat en la seua comunicació als serveis d'inspecció dels transports.

3. Infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses.

La realització de transports, càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses quan concórrega alguna de les circumstàncies següents:

- a) La falta a bord de la locomotora de les instruccions escrites que siguen exigibles.
- b) L'incompliment del que disposen les normes aplicables o les corresponents instruccions escrites sobre l'equipament del conductor del tren o dels membres de la tripulació.
- c) El transport de mercaderies perilloses en trens de viatgers en quantitats no permeses o en una forma diferent de la prevista en la normativa aplicable.
- d) La utilització d'embalums o cisternes en el transport que no estiguen correctament tancats, inclús quan aquestes últimes estiguen buides si no han sigut prèviament netejades.
- e) El transport d'embalums de mercaderia en un contenidor que no siga estructuralment adequat.
- f) La falta del certificat de neteja de la cisterna en els casos que siga necessari.
- g) L'incompliment de les disposicions sobre dates d'assaig, inspecció i terminis d'utilització d'envasos i embalatges o recipients.
- h) El transport de mercaderies perilloses en envasos o embalatges deteriorats quan no haja de reputar-se una infracció molt greu.
- i) L'absència de consignació en la carta o cartes de port d'algunes de les dades que han de figurar-hi o fer-ho inadecuadament, quan no haja de reputar-se una infracció molt greu.
- j) L'etiquetatge o la col·locació de marques inadequades en els embalums.
- k) L'omissió, en les plantes carregadores o descarregadores, de les comprovacions que siguen obligatòries abans, durant o després de la càrrega.
- l) L'incompliment de les obligacions que la normativa específica atribueix als consellers de seguretat.
- m) L'incompliment de l'obligació de remetre a les autoritats competents l'informe anual i els comunicats d'accidents.
- n) L'incompliment de l'obligació de conservar els informes anuals durant el termini legalment establert.
- ñ) L'incompliment de l'obligació de proporcionar als treballadors que intervenen en el maneig de mercaderies perilloses la formació adequada per a previndre riscos ocasionals.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions tipificades en aquest apartat correspondrà:

- 1r. A l'empresa ferroviària per les infraccions tipificades en les lletres a), b) i c).
- 2n. A l'empresa ferroviària i al carregador per les infraccions tipificades en les lletres d) i e).
- 3r. A l'empresa ferroviària i al carregador o descarregador, segons el cas, per la infracció tipificada en la lletra f).
- 4t. Al carregador per les infraccions tipificades en les lletres g) i h).
- 5é. Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades en les lletres i) i j).
- 6é. Al carregador o descarregador per les infraccions tipificades en la lletra k).
- 7é. A l'empresa obligada a tindre conseller de seguretat per les infraccions tipificades en les lletres l), m) i n).
- 8é. A l'empresa de què depenguen els treballadors per la infracció tipificada en la lletra ñ).

4. Infraccions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari.

La realització d'obres, instal·lacions o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries sense tindre

l'autorització preceptiva o incomplint les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no constituïska una infracció molt greu.

Dos. Tindran, amb caràcter general, la consideració d'infraccions greus les conductes tipificades en l'article anterior quan les circumstàncies que concórreguen en la comissió no pertorben la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari; no afecten la seguretat del trànsit ferroviari, o quan, per la seua naturalesa, ocasió o circumstància, no hagen de ser qualificades com a molt greus. L'existència de les esmentades circumstàncies s'haurà de justificar en la resolució corresponent.

Article 108. *Infraccions lleus.*

U. Són infraccions lleus:

1. Infraccions a la seguretat del sistema ferroviari.

1.1. L'obstaculització o l'ús indegut dels mecanismes d'obertura o tancament de les portes dels cotxes del tren, dels mecanismes de parada dels trens, de seguretat o de socors o dels que siguen d'ús exclusiu del personal de l'empresa ferroviària.

1.2. L'accés no autoritzat a les cabines de conducció dels trens, locomotores o altres llocs en què es trobe el material de tracció, o a instal·lacions reservades per a l'ús exclusiu de persones autoritzades.

1.3. L'incompliment per part de les entitats ferroviàries, centres de formació i de reconeixement mèdic de personal ferroviari de l'obligació de comunicar al Registre Especial Ferroviari aquelles dades a què estiguen obligats d'acord amb la normativa aplicable.

1.4. Els comportaments que impliquen perill per als usuaris o que suposen el deteriorament del material dels vehicles o de les instal·lacions, sempre que no tinguen la consideració d'infracció greu.

2. Infraccions en matèria de transport ferroviari.

2.1. La inexistència d'algun rètol o avís l'exhibició del qual per a coneixement del públic siga obligatòria, i específicament el rètol que indique l'existència del llibre de reclamacions en els llocs en què siga obligatori.

2.2. La falta d'informació sobre el viatge al viatger regulada en l'article 8 del Reglament (CE) 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril.

2.3. L'incompliment de les normes sobre disponibilitat de bitllets i reserves establides en l'article 9 del Reglament (CE) 1371/2007.

2.4. La falta de les mencions mínimes exigibles en el bitllet o títol de transport d'acord amb la normativa aplicable.

2.5. L'incompliment de les obligacions d'assistència al viatger en cas de suspensió o retard en el viatge, establides en l'article 18 del Reglament (CE) 1371/2007.

2.6. La falta de resolució en termini de les reclamacions formulades pels usuaris.

2.7. La no-publicació per part d'una empresa ferroviària dels seus resultats en matèria de qualitat d'acord amb les normes aplicables.

2.8. La falta d'informació als viatgers sobre els seus drets d'acord amb la normativa aplicable.

2.9. El tracte desconsiderat a l'usuari del transport.

2.10. L'incompliment de la prohibició de fumar en els cotxes i locals.

2.11. L'incompliment de totes les obligacions formals que s'imposen als qui realitzen les activitats regulades en la llei en garantia dels drets dels consumidors i usuaris.

3. Infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses.

La realització de transport de mercaderies perilloses quan concórrega alguna de les circumstàncies següents:

- a) La utilització de panells, plaques, etiquetes, marques, lletres, figures o símbols la mida dels quals no s'ajuste a l'exigida.
- b) La falta a bord de la locomotora d'un document d'identificació amb una fotografia de cada membre de la tripulació, quan siga exigible.
- c) La incorrecta subjecció de les plaques, panells o etiquetes de perill.
- d) La utilització de documents de transport o acompanyament en què no s'haja fet constar tota la informació obligatòria, quan no haja de reputar-se una infracció greu o molt greu de conformitat amb el que disposen els articles anteriors.
- e) L'omissió en els informes anuals o en els comunicats d'accidents d'algunes de les dades exigibles per la normativa vigent.
- f) L'incompliment de l'obligació de comunicar als òrgans competents la identitat dels consellers de seguretat amb què compte l'empresa i les seues àrees de responsabilitat.
- g) L'incompliment de l'obligació de conservar els informes anuals durant el termini reglamentàriament establert, sempre que hagen sigut remesos als òrgans competents.
- h) L'incompliment de l'obligació de remetre a les autoritats competents l'informe anual o els comunicats d'accident fora dels terminis reglamentàriament establerts.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions previstes en aquest apartat correspondrà:

- a) A l'empresa ferroviària per les infraccions tipificades en les lletres a), b) i c).
- b) Al carregador o expedidor, segons el cas, per la infracció tipificada en la lletra d).
- c) A l'empresa obligada a tindre conseller de seguretat per les infraccions tipificades en les lletres e), f), g) i h).

Dos. Amb caràcter general, tindran la consideració d'infraccions lleus les conductes tipificades en l'article anterior quan, tenint en compte les circumstàncies concurrents, no hagen de ser qualificades com a infraccions molt greus o greus; l'existència d'aquestes circumstàncies s'haurà de justificar en la resolució corresponent.

Article 109. Sancions.

1. Les infraccions tipificades en els articles anteriors seran sancionades:

- a) Les molt greus amb una multa de 38.001 a 380.000 euros. En el cas d'infraccions en matèria de transport ferroviari la multa serà de 6.301 a 125.000 euros.
- b) Les greus amb una multa de 7.501 a 38.000 euros. En el cas d'infraccions en matèria de transport ferroviari la multa serà de 751 a 6.300 euros.
- c) Les lleus amb una multa de fins a 7.500 euros. En el cas d'infraccions en matèria de transport ferroviari la multa serà fins a 750 euros.

2. Quan, com a conseqüència de la infracció, s'obtinga un benefici quantificable, la quantia de la multa podrà incrementar-se fins a arribar al triple del benefici obtingut.

3. En tots aquells supòsits en què l'interessat decidisca voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcórreguen els trenta dies següents a la notificació de l'inici de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposada es reduirà en un 30 per cent.

El pagament de la multa abans que es dicte la resolució sancionadora implicarà la conformitat amb els fets denunciats, la renúncia a formular al·legacions per part de l'interessat i la terminació del procediment, però s'haurà de dictar una resolució expressa. Encara que el procediment sancionador es done per acabat d'aquesta manera, l'interessat podrà interposar els mateixos recursos que li haurien correspost en el cas que el procediment haguera acabat de forma ordinària.

4. La comissió d'una infracció molt greu podrà comportar la revocació o suspensió de la llicència administrativa, títol habilitador, autorització de seguretat, certificat de seguretat, homologació, autorització o certificació, i la conseqüent inhabilitació temporal per a l'exercici de l'activitat per un període màxim d'un any. En el cas de comissió d'infraccions

greus, es podrà acordar la suspensió de les habilitacions esmentades durant un termini màxim de sis mesos. En ambdós casos podrà acordar-se, si és el cas, el precintament de la maquinària i del material rodant amb què s'haja realitzat l'activitat infractora.

La imposició, per una resolució definitiva, d'una nova sanció per la comissió d'una infracció molt greu en els dotze mesos següents a la de la inicial, portarà annexa la revocació de les habilitacions enumerades en el paràgraf anterior. En el còmput d'aquest termini no es tindran en compte els períodes en què no haja sigut possible realitzar l'activitat per haver sigut temporalment retirada la llicència corresponent.

Quan per aplicació del règim previst en aquest apartat es pugui veure afectada la continuïtat o regularitat de la prestació d'obligacions de servei públic, el Ministeri de Foment adoptarà les mesures necessàries per a garantir-ne la salvaguarda.

5. La comissió d'infraccions molt greus o greus pel personal que tinga encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació podrà comportar a més la revocació de la llicència, títol de conducció, habilitació, certificat o qualsevol altre títol habilitador de personal ferroviari. La revocació serà immediata en el cas de la reiteració de sancions greus o molt greus en el termini dels dotze mesos següents a la inicial, sense comptar els períodes de suspensió de les habilitacions. En el cas de comissió d'infraccions greus, es podrà acordar la suspensió de les esmentades habilitacions per un termini d'un any.

Del pagament de les multes respondrà, solidàriament, l'empresa ferroviària en què preste els serveis el personal sancionat, sense perjudici de la possibilitat de repetir contra aquest.

6. La imposició de sancions per la realització d'obres o instal·lacions en la zona de domini públic o de protecció de les infraestructures ferroviàries podrà comportar l'obligació de demolició i reposició de la situació a l'estat originari, i serà a compte de l'infractor el cost de la demolició o reposició.

7. Quan, com a conseqüència de la infracció, es produïska un dany en la infraestructura o els mitjans de transport, l'interessat estarà obligat a indemnitzar els danys causats.

8. La imposició de sancions es farà constar en el Registre Especial Ferroviari. Una vegada transcorreguts cinc anys des del compliment de la sanció, es cancel·larà, d'ofici, la inscripció.

9. El Ministeri de Foment i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària comunicaran a la Comissió Europea i a les autoritats competents dels altres estats membres de la Unió Europea que hagen concedit una llicència o un altre títol habilitador a una empresa que opere a Espanya qualsevol resolució sancionadora que l'afecte i que implique una restricció de la seua activitat.

Article 110. *Graduació de les sancions.*

1. La quantia de les sancions que s'imposen es graduarà d'acord amb els factors següents:

- a) La importància del dany o deteriorament causat.
- b) La repercussió social de la infracció i el perill per a la vida i salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.
- c) La intencionalitat en la comissió de la infracció.
- d) El grau de participació del sancionat i el benefici obtingut per ell. La sanció no podrà ser inferior al benefici obtingut.
- e) La circumstància que l'infractor haja procedit, per iniciativa pròpia, a remeiar els efectes perniciosos de la infracció amb anterioritat a la data d'iniciació de l'expedient sancionador.
- f) La comissió, en el període dels dotze mesos anteriors al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, quan així haja sigut declarat per una resolució ferma en via administrativa.

2. Quan s'apliquen aquests factors, s'hauran de reflectir expressament en l'expedient sancionador que s'instruïska.

Article 111. *Multes coercitives.*

Amb independència de les sancions que corresponguen, l'autoritat competent podrà imposar multes coercitives quan prosseguisca la conducta infractora i no s'atenga el requeriment de cessament, que es reiterarà cada espai de temps que siga suficient per a complir el que s'haja ordenat. Les multes coercitives no excediran, cada una, el 10 per cent de la sanció fixada per a la infracció comesa.

Article 112. *Competència per a la imposició de sancions.*

1. Seran competents per a imposar les sancions regulades en aquesta llei:

a) L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per les infraccions a la seguretat del sistema ferroviari, les infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses i les infraccions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari.

b) La Direcció General de Transport Terrestre del Ministeri de Foment per les infraccions en matèria de transport ferroviari.

2. No obstant el que preveu l'apartat anterior, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència serà competent per a imposar les sancions per l'incompliment de les seues resolucions, tipificat com a infracció en l'article 106, apartat 1.2, i en l'article 107, apartats 2.1 i 2.2.

Article 113. *Procediment sancionador i mesures provisionals.*

1. En allò que no preveja aquesta llei i les normes que la despleguen, seran aplicables al procediment sancionador les normes de la Llei 30/1992, de 26 de novembre i les disposicions que la despleguen.

El procediment sancionador l'iniciaran d'ofici els serveis dependents de l'òrgan competent per a imposar la sanció, d'acord amb el que preveu l'article anterior. En el cas d'infraccions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari, en canvi, el procediment l'iniciaran d'ofici les delegacions del Govern en les comunitats autònomes.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries comunicaran a les delegacions del Govern les actuacions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari que puguen constituir infraccions tipificades en aquesta llei.

2. El termini de caducitat del procediment serà de dotze mesos comptats des de la data de l'acord d'iniciació.

3. L'òrgan competent per a resoldre podrà, en qualsevol moment i d'ofici o a instància de part, adoptar, mitjançant un acord motivat, les mesures provisionals que crega oportunes per a assegurar l'eficàcia de la resolució que es puga dictar i el bon fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció i garantir les exigències dels interessos generals.

Quan, a causa d'una urgència inajornable, s'adopten mesures provisionals abans de la iniciació del procediment sancionador, aquest s'haurà d'iniciar en el termini de quinze dies i l'acord d'iniciació s'haurà de pronunciar sobre el seu manteniment, modificació o acabament. En qualsevol altre cas quedaran sense efecte.

4. Les mesures de caràcter provisional hauran de ser proporcionals quant a la seua intensitat i condicions als objectius que es pretenen garantir i podran consistir en la suspensió d'activitats, la prestació de fiances, la paralització d'obres, la clausura temporal de les infraestructures afectades, la retirada de material rodant o la suspensió temporal dels serveis. Si varien les circumstàncies que van fer que s'adoptaren, les mesures es podran modificar o deixar sense efecte en qualsevol moment de la tramitació del procediment sancionador.

5. En el supòsit d'infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses, es podrà acordar la immobilització del vagó o del comboi, o, si és el cas, la denegació d'entrada en territori nacional fins que siga esmenada la causa que va motivar la infracció, ordenant, a aquest efecte, l'adopció de les mesures de seguretat oportunes, llevat que, per les circumstàncies concurrents, la immobilització supose un increment del risc existent.

Article 114. *Prescripció.*

Les infraccions i sancions de la legislació reguladora del sector ferroviari prescriuran en els terminis i les condicions establits en la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

No obstant això, el termini de prescripció de les infraccions derivades d'incompliments de les limitacions a la propietat establides en el capítol III del títol II serà de cinc anys per a les infraccions molt greus, tres anys per a les greus i un any per a les lleus, comptats a partir del moment en què el presumpte responsable prove que va cessar la conducta infractora.

Disposició addicional primera. *Administració general de les infraestructures ferroviàries.*

1. La titularitat i l'administració de les infraestructures ferroviàries integrades en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, fora de les zones de serveis dels ports d'interés general o de les línies o trams gestionats en règim de concessió, corresponen a les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i Administrador d'Infraestructures Ferroviàries d'Alta Velocitat (ADIF-Alta Velocitat), d'acord amb el que estableix el Reial Decret Llei 15/2013 i l'Ordre PRE/2443/2013.

Mitjançant un acord de Consell de Ministres es podran produir traspassos d'infraestructures ferroviàries entre ADIF i ADIF-Alta Velocitat quan hi haja raons d'explotació o de desenvolupament de la Xarxa Ferroviària d'Interés General que així ho aconsellen. La transferència d'actius entre ambdós entitats s'efectuarà i es registrarà pel valor comptable pel qual figuren registrats en la comptabilitat de l'entitat cedent, i el Consell de Ministres fixarà els termes de la transmissió.

2. ADIF-Alta Velocitat i ADIF podran encarregar-se la realització de determinades activitats per mitjà de la subscripció d'un conveni. En el conveni es determinarà la compensació econòmica corresponent a la prestació dels serveis encarregats. En particular, ambdós entitats es podran encarregar la gestió de la capacitat d'infraestructures i, a causa de la interconnexió de les xarxes l'administració de les quals tenen atribuïdes ambdós entitats, i com a excepció al que preveu l'article 19.1, també la gestió dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

En el cas que una de les dites entitats encarregue a l'altra la realització de tasques relacionades amb la seguretat ciutadana i la protecció civil, el responsable d'aquestes matèries serà el mateix en ambdós entitats.

3. El Ministeri de Foment establirà les directrius bàsiques que hagen de presidir l'administració de les xarxes de titularitat de cada una de les entitats, assenyalant els objectius, els fins i els costos que s'han d'aconseguir i els nivells de qualitat en la prestació del servei.

Disposició addicional segona. *Taxes i cànonns ferroviaris.*

Les taxes i els cànonns ferroviaris regulats en el capítol I del títol VI d'aquesta llei s'ajustaran al que estableixen la Llei 58/2003, de 17 de desembre, General Tributària, i la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics.

Disposició addicional tercera. *Interconnexió i interoperabilitat de les xarxes i intermodalitat dels serveis.*

Els òrgans competents de l'Administració General de l'Estat i les empreses ferroviàries hauran de complir els requisits necessaris perquè en la projecció, la construcció, la posada en servei, la rehabilitació, la renovació, l'explotació i el manteniment dels elements que

integren el sistema ferroviari transeuropeu vinculats a la Xarxa Ferroviària d'Interés General i al material rodant que hi circule, es garantisca la interoperabilitat i intermodalitat. Mitjançant un reial decret es determinaran aquests requisits tècnics i s'establiran els mitjans per a fer possible la interconnexió i interoperabilitat de les xarxes i la intermodalitat dels serveis ferroviaris.

Disposició addicional quarta. *Serveis internacionals de transport ferroviari de viatgers.*

1. Les empreses ferroviàries que disposen de llicència d'empresa ferroviària atorgada per un estat membre de la Unió Europea tenen lliure accés a la Xarxa Ferroviària d'Interés General per a l'explotació de serveis internacionals de transport de viatgers.

No serà aplicable al transport internacional de viatgers el règim sobre gestió del transport ferroviari de viatgers establert en la disposició transitòria primera.

2. S'entén, a aquests efectes, per servei internacional de transport de viatgers el servei de transport de viatgers en què el tren travesse almenys una vegada la frontera d'Espanya i el principal objecte del qual siga transportar viatgers entre estacions de transport de viatgers situades en estats membres diferents. El tren podrà formar-se o dividir-se, i les distintes parts que el constituïsquen podran tindre procedències i destinacions diferents, sempre que tots els cotxes travessen almenys una frontera. S'entén per trànsit el pas a través del territori espanyol que s'efectua sense que s'arreguen o es deixen viatgers o sense que hi haja càrrega o descàrrega de mercaderies.

3. Durant la realització dels serveis internacionals de transport de viatgers les empreses ferroviàries podran arregar i deixar viatgers en qualsevol de les estacions de transport de viatgers situades en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, sempre que les parades tinguen un caràcter auxiliar respecte dels trajectes internacionals, amb les limitacions següents:

a) Que la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, a petició de les autoritats competents o de les entitats ferroviàries interessades, haja determinat prèviament que el principal objecte del servei internacional de transport ferroviari de viatgers que es pretenga portar a efecte és transportar viatgers entre estacions de transport de viatgers espanyoles i les d'altres estats membres de la Unió Europea.

b) No es permetrà arregar ni deixar viatgers en estacions diferents de les d'origen i destinació quan la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, a instància del Ministeri de Foment, de l'administrador de la infraestructura ferroviària o de l'empresa prestadora d'un servei de transport preexistent i subjecte a obligacions de servei públic, resolga que amb això es compromet l'equilibri econòmic de les condicions establides per a la prestació del servei públic.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència farà una anàlisi econòmica objectiva i de criteris predefinitos, consultarà totes les parts interessades i resoldrà en el termini màxim de dos mesos a partir de la recepció de tota la informació pertinent.

La Comissió exposarà els motius de la seua decisió i precisarà dins de quin termini i amb quines condicions les autoritats competents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, l'empresa ferroviària que realitze el servei públic o l'empresa ferroviària prestadora del servei de transport internacional podran sol·licitar la revisió de la dita decisió.

Les resolucions de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència tindran eficàcia executiva i seran vinculants per a les entitats que actuen en l'àmbit ferroviari.

Disposició addicional cinquena. *Publicació de l'estratègia indicativa de la infraestructura ferroviària.*

El Ministeri de Foment publicarà abans del 16 de desembre de 2016 l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària de competència estatal prevista en l'article 5.1.

Disposició addicional sisena. *Trens històrics.*

Els serveis ferroviaris que es presten amb vehicles motors, remolcats o automotors catalogats com a històrics, amb viatgers o sense, el fi últim dels quals siga la realització d'una activitat cultural i la conservació i difusió del patrimoni ferroviari, queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei i es regiran per la seua normativa específica.

Disposició addicional setena. *Aplicació del règim previst per als ports d'interés general.*

1. La planificació, la construcció, la modificació i l'ampliació d'infraestructures ferroviàries en els ports d'interés general es regiran pel que estableix el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.

2. Les infraestructures ferroviàries incloses en la zona de servei dels ports d'interés general se sotmetran, quant a la seua incidència sobre el planejament urbanístic, al règim establert en el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, i hauran de ser qualificades pels plans i restants instruments generals d'ordenació urbanística com a sistema general portuari.

3. Les determinacions contingudes en el capítol III del títol II no seran aplicables en la zona de servei dels ports de titularitat estatal. Els terrenys de la zona de servei ocupats per les línies o altres infraestructures ferroviàries i els destinats al servei d'aquestes tindran la naturalesa de domini públic portuari. La zona de protecció i el límit d'edificació només seran aplicables als terrenys contigus a la zona de servei del port quan, pel fet de no superar la distància a la línia ferroviària establida en aquesta llei, siga procedent.

4. Els serveis de tramitació de sol·licituds de capacitat i de posada a disposició de la capacitat, previstos en les lletres a) i b) de l'article 20, s'ajustaran a les regles per a l'adjudicació de capacitat a què es refereix l'article 39.3.

5. El règim econòmic de la utilització i l'aprofitament de les infraestructures ferroviàries i de la prestació dels serveis previstos en aquesta llei en l'àmbit de la zona de servei dels ports d'interés general, s'ajustarà al que disposa el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

6. La responsabilitat de la seguretat en la circulació ferroviària sobre les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'article 39.1 correspon a les autoritats portuàries que les administren i a les entitats que hi presten serveis ferroviaris.

7. En aquells ports d'interés general en les zones de servei dels quals hi haja infraestructures ferroviàries, les autoritats portuàries disposaran d'un sistema de gestió de la seguretat que garantisca el control dels riscos creats per l'activitat ferroviària dins de la zona de servei portuari, i del pertinent pla d'autoprotecció en les seues instal·lacions.

Aquest sistema de gestió de la seguretat haurà de ser comunicat a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària dins dels dos mesos següents a la data de subscripció del conveni de connexió entre l'administrador general d'infraestructures ferroviàries i la corresponent autoritat portuària.

8. En els supòsits de perturbacions del trànsit ferroviari, les empreses ferroviàries que operen dins de l'àmbit del port estaran obligades a posar a disposició de l'autoritat portuària els recursos que aquesta reclame i a prestar-li la col·laboració que els siga requerida. Per la utilització d'aquests recursos, se satisfarà a les empreses ferroviàries que no hagen sigut les causants de la perturbació en el trànsit ferroviari la contraprestació que corresponga.

9. Sense perjudici de les obligacions que corresponen a l'autoritat portuària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà comprovar que els subsistemes ferroviaris dins de l'àmbit portuari s'exploten i es mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents. Així mateix, aquesta agència podrà supervisar la correcta aplicació pels agents responsables en l'àmbit portuari del marc normatiu en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

Disposició addicional huitena. *Projectes de línies ferroviàries que incidisquen sobre zones d'interés per a la defensa nacional.*

El desplegament reglamentari del que preveu aquesta llei en relació amb l'aprovació dels projectes bàsics i constructius de línies ferroviàries haurà de contemplar, amb caràcter bàsic, l'informe previ vinculant del Ministeri de Defensa quan els projectes incidisquen sobre zones declarades d'interés per a la defensa nacional o sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloent-hi les seues zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional.

Disposició addicional novena. *Interessos de la defensa nacional.*

1. Els estudis informatius previs a l'aprovació de l'establiment de noves línies o trams ferroviaris o la seua modificació significativa hauran de ser remesos al Ministeri de Defensa a fi que, durant el termini de dos mesos, examine i, si és el cas, emeta l'informe vinculant sobre la incidència de l'actuació proposada sobre zones declarades d'interés per a la defensa nacional o sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloent-hi les seues zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional. Transcorregut aquest termini sense que l'informe haja sigut emés, es podrà continuar la tramitació conduent a l'aprovació de l'estudi informatiu de què es tracte.

2. Les subjeccions i limitacions imposades per a la zona de protecció de qualsevol línia ferroviària no seran aplicables als terrenys expressament declarats d'interés per a la seguretat i la defensa nacional d'acord amb la seua legislació específica, si bé en tals supòsits, i amb l'acord previ amb el Ministeri de Defensa, també s'haurà de tindre en compte qualsevol implicació que es derive per a la seguretat ferroviària.

Disposició addicional deu. *Ús de mitjans electrònics.*

La tramitació dels procediments administratius regulats en aquesta llei i el funcionament del Registre Especial Ferroviari es duran a terme per mitjans electrònics.

Disposició addicional onze. *Absència d'impacte en costos de personal.*

Les mesures incloses en aquesta llei es duran a terme sense increment de dotacions de personal, de les seues retribucions i d'altres despeses de personal.

Disposició addicional dotze. *Sostenibilitat financera d'ADIF-Alta Velocitat.*

1. ADIF-Alta Velocitat, de conformitat amb el principi de sostenibilitat financera, garantirà que la ràtio de cobertura dels costos de producció amb ingressos per vendes, tal com apareixen configurats en la normativa reguladora de la comptabilitat nacional, permeta la seua classificació com a unitat pública inclosa dins del sector «Societats no financeres».

2. La pressupostació i l'execució de les inversions s'ajustarà en el temps i en la quantia de manera que en cap cas es podran escometre inversions que posen en risc la consideració d'ADIF-Alta Velocitat com a societat no financera a l'efecte de la comptabilitat nacional.

3. Qualsevol desviació en l'execució dels pressupostos d'explotació i de capital de l'entitat que supose una caiguda de la ràtio que pose en risc la qualificació d'ADIF-Alta Velocitat com a societat no financera comportarà la reprogramació de les inversions en curs fins que la ràtio aconseguida elimine aquest risc.

4. Els contractes, els convenis de col·laboració així com qualsevol altra actuació d'ADIF-Alta Velocitat que afecten les despeses hauran de valorar les seues repercussions i efectes en la ràtio, i supeditar l'execució de forma estricta al compliment del valor mínim de referència per a complir la seua classificació com a societat no financera a l'efecte de la comptabilitat nacional.

5. Amb aquest fi, trimestralment informarà el Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques de l'evolució d'aquestes magnituds i de la ràtio existent i la previsió de la seua

evolució. Si, a la vista de la informació remesa, el Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques aprecia l'existència de riscos que afecten el compliment de la ràtio de cobertura exigida, ho comunicarà a ADIF-Alta Velocitat a l'efecte que s'adopten les mesures oportunes, i informarà d'aquesta circumstància la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics.

6. Amb independència del que s'ha indicat anteriorment, ADIF-Alta Velocitat estarà obligada a facilitar a la Intervenció General de l'Administració de l'Estat tota la informació que li siga sol·licitada per aquest centre directiu per a contrastar el compliment de les ràtios de cobertura de despeses i informar-ne, en els termes que siguen procedents, les autoritats de la Comissió Europea.

7. Les actuacions que afecten els seus ingressos presents o futurs s'hauran d'orientar a la cobertura dels costos complint el principi de sostenibilitat.

Disposició addicional tretze. *Transport d'encàrrecs en expedicions dedicades al transport de viatgers.*

En tot cas, la llicència d'empresa ferroviària habilita el titular per a transportar l'equipatge dels viatgers que ocupen el vehicle utilitzat.

Així mateix, habilita per a transportar, d'acord amb el que reglamentàriament es determine, objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers quan transportar-los siga compatible amb les característiques del vehicle i no implique molèsties o inconvenients injustificats per als viatgers.

Disposició addicional catorze. *Col·laboració entre la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

Sense perjudici de la independència de cada organisme en el marc de les seues competències respectives, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària col·laboraran entre si, intercanviaran informació i es podran transmetre recomanacions sobre les seues activitats amb vista a previndre possibles efectes negatius per a la competència o la seguretat ferroviària. Aquestes recomanacions seran tingudes en compte abans d'adoptar la decisió que, si és el cas, corresponga.

Disposició addicional quinze. *Relació de serveis complementaris i auxiliars.*

S'habilita el ministre de Foment per a modificar la qualificació de determinats serveis complementaris continguts en l'apartat 18 de l'annex I d'aquesta llei, per a incloure'ls en la relació de serveis auxiliars continguda en l'apartat 19, quan les circumstàncies tècniques i les condicions de seguretat en permeten la prestació per una empresa o entitat diferent de l'administrador d'infraestructures sense detriment del normal desenvolupament del servei ferroviari en termes de prestació eficaç i segura, si això no és contrari a la legislació comunitària.

Disposició addicional setze. *Lloguer i manteniment de material ferroviari.*

1. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SA, facilitarà l'accés dels operadors al material de forma transparent, objectiva i no discriminatòria, donant publicitat a la seua oferta de tal forma que el contingut puga ser conegut per totes aquelles empreses ferroviàries que hi estiguen interessades.

L'entitat pública empresarial Renfe-Operadora assegurarà la independència dels membres del Consell d'Administració de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SA, respecte dels operadors ferroviaris públics o privats.

2. Renfe Fabricación y Mantenimiento, SA, prestarà així mateix els serveis de forma transparent, objectiva i no discriminatòria.

3. L'entitat pública empresarial Renfe-Operadora assegurarà que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SA, i Renfe Fabricación y Mantenimiento, SA, guarden la deguda

confidencialitat en el maneig de la informació rellevant relativa al negoci de tercers a la qual, si és el cas, tinguen accés en l'exercici de la seua activitat.

Disposició addicional dèsetet. *Seccions frontereres.*

1. Es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses en la Xarxa Ferroviària d'Interés General situades en les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions s'identificaran com a tals en el Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interés General definit en l'article 4, amb la indicació de les estacions que les limiten.

2. Reglamentàriament es podran establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interés General sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que seran aplicables a les circulacions que tinguen origen o destinació en l'estació de la Xarxa Ferroviària d'Interés General que delimita la secció fronterera.

3. Els administradors d'infraestructures inclouran la relació de les seccions frontereres en les declaracions sobre la xarxa, juntament amb informació sobre les condicions operatives particulars que regisquen les circulacions que tinguen com a origen o destinació l'estació que les limita. Les condicions operatives s'hauran de determinar en coordinació amb l'administrador del tram limítrof de l'altre estat.

Disposició transitòria primera. *Gestió del transport ferroviari de viatgers.*

1. El procés d'obertura a la competència dels serveis de transport ferroviari interior de viatgers de competència estatal es realitzarà a fi de garantir la prestació dels serveis, la seguretat i l'ordenació del sector, d'acord amb el que preveu aquesta disposició.

2. El transport ferroviari de viatgers amb finalitat prioritàriament turística es prestarà en règim de lliure competència segons el que estableix l'article 47.2.

Als efectes d'aquesta llei, tindran la consideració de transport ferroviari de viatgers amb finalitat prioritàriament turística aquells serveis en què, tenint o no caràcter periòdic, la totalitat de les places oferides en el tren es presten en el marc d'una combinació prèvia, venuda o oferida en venda per una agència de viatges d'acord amb un preu global en què, a part del servei de transport ferroviari, s'inclouen, com a principals, serveis per a satisfer d'una manera general les necessitats de les persones que realitzen desplaçaments relacionats amb activitats recreatives, culturals o d'oci, i el servei de transport per ferrocarril siga complement dels anteriors. En cap cas es podrà assimilar a aquesta activitat aquella que tinga com a objecte principal o predominant el transport de viatgers per ferrocarril.

Les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis es regularan mitjançant una ordre del ministre de Foment.

3. Els serveis de transport ferroviari interior de viatgers diferents dels regulats en l'apartat 2 anterior i en l'article 59 podran ser prestats per aquelles empreses ferroviàries establides a Espanya que obtinguen un títol habilitador.

El Consell de Ministres determinarà el nombre de títols habilitadors a atorgar per a cada línia o conjunt de línies en què es prestarà el servei en règim de concurrència, així com el període de vigència d'aquests títols habilitadors.

4. L'atorgament dels títols habilitadors el durà a terme el Ministeri de Foment a través del corresponent procediment de licitació. Aquest procediment serà públic i garantirà l'efectiva competència de tots els operadors concurrents.

Mitjançant un reial decret, a proposta del ministre de Foment, es determinaran els requisits i les condicions exigibles per a participar en els procediments de licitació assenyalats en el paràgraf anterior, així com els criteris d'adjudicació aplicables i les distintes fases del procediment. En tot cas, serà aplicable el que disposen el Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, i, fins que no es dicte el

reial decret que regule les licitacions, la Llei de Contractes del Sector Públic i les normes que la despleguen.

En el reial decret mencionat es determinaran els drets i les obligacions aplicables a les empreses ferroviàries durant el període de vigència dels títols habilitadors, i el règim aplicable a la modificació i l'extinció dels títols habilitadors. Així mateix, en el reial decret es concretaran les prerrogatives que exercirà l'Administració, dins de les previstes en l'article 210 del text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic i amb subjecció als límits, requisits i efectes assenyalats en aquesta llei, a fi de garantir la continuïtat del servei.

Serà aplicable subsidiàriament als esmentats títols, en allò que resulte compatible amb la seua naturalesa, la regulació continguda en el text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic respecte del contracte de gestió de serveis públics, quant a la convocatòria de la licitació, a l'adjudicació, a l'execució excepte el que es disposa sobre prestacions econòmiques, al compliment, a les causes de resolució i a la formalització dels títols habilitadors.

Renfe-Operadora disposarà d'un títol habilitador per a operar els serveis en tot el territori sense necessitat d'acudir al procés de licitació.

5. Les normes recollides en aquesta disposició estaran en vigor fins que, de conformitat amb la legislació comunitària, s'acorde la plena obertura al mercat del transport ferroviari de viatgers.

Disposició transitòria segona. Autoprestació en instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries.

Les empreses ferroviàries podran continuar realitzant l'autoprestació de serveis en les instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries en què s'haja implantat aquesta modalitat de prestació a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

En les restants instal·lacions de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries podran accedir a la realització per elles mateixes del servei auxiliar de maniobres, en els termes que preveu l'article 45.2, a partir de l'1 de gener de 2018.

No obstant això, els administradors d'infraestructures, prèvia comunicació a les empreses ferroviàries usuàries de les instal·lacions, podran anticipar la possibilitat d'autoprestació del servei de maniobres en les instal·lacions que complisquen les condicions exigibles a l'efecte, i reflectiran aquestes instal·lacions en la declaració sobre la xarxa o indicaran un lloc web en què la informació es puga obtenir gratuïtament en format electrònic.

Disposició transitòria tercera. Aplicació de les modalitats C2 i D del cànon per utilització d'instal·lacions de servei.

1. S'estableix una bonificació del cent per cent per a les modalitats C1 i C2 del cànon per utilització d'instal·lacions de servei, que estarà vigent fins a la finalització dels contractes vigents entre les administracions i Renfe-Operadora per a la prestació dels serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril de «rodalia», «mitjana distància» i «ample mètric» subjectes a obligacions de servei públic.

2. El cànon per ús d'instal·lacions de servei en la modalitat D serà aplicable a partir de l'1 de gener de 2017 i tindrà una bonificació del seixanta per cent. A partir de l'1 de gener de 2018 només tindrà com a bonificacions les establides en l'article 98.

Disposició transitòria quarta. Aplicació provisional dels cànons ferroviaris i de les tarifes dels serveis complementaris.

Fins que no es fixen, de conformitat amb les regles establides en el títol VI, els cànons ferroviaris i les tarifes dels serveis complementaris en les instal·lacions de servei

dependents dels administradors d'infraestructures a què es refereix l'article 22, continuaran sent aplicables les vigents a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

L'adequació dels cànons ferroviaris al que disposa el títol VI s'inclourà, en tot cas, en el primer projecte de llei de pressupostos generals de l'Estat que es tramite després de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Disposició transitòria cinquena. *Aplicació provisional de les taxes ferroviàries.*

Fins que no es fixen les quanties de les taxes ferroviàries recollides en el títol VI continuaran sent aplicables les vigents a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Disposició transitòria sisena. *Convenis vigents amb societats mercantils estatals.*

Els convenis firmats per l'Administració General de l'Estat i els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'una banda, i les societats mercantils estatals previstes en l'article 166.2 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de Patrimoni de les Administracions Públiques, d'una altra, en el marc previst en l'article 6.5 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, en la redacció addicionada per la Llei 30/2005, de 29 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2006, mantindran la vigència fins a la total finalització de les actuacions previstes en aquests i la liquidació dels convenis, que es regularan per les disposicions a què s'hi faça referència.

Disposició transitòria setena. *Normes reglamentàries.*

Fins que no s'aprove el desplegament reglamentari previst en els articles 8, 36, 68.1 i 69.4, seran aplicables les ordres ministerials que actualment regulen la matèria.

Disposició transitòria huitena. *Adjudicació directa de l'autorització per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic.*

Fins que, de conformitat amb la legislació de la Unió Europea, no s'acorde la plena obertura al mercat del transport ferroviari de viatgers i en la mesura que no contravinga a aquesta legislació, l'autorització per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic serà objecte d'adjudicació directa quan el cost anual de prestació del servei no excedisca el milió d'euros, quan no hi haja una pluralitat d'oferta de serveis suficient en el mercat ferroviari per a acudir a la licitació o quan es referisca a serveis d'alta densitat i elevat volum de trànsit en àrees metropolitanes de gran població.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposen al que disposa aquesta llei, i en particular la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.

Disposició final primera. *Modificació de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.*

1. L'article 11 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tindrà la redacció següent:

«Article 11. *Supervisió i control en el sector ferroviari.*

U. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència supervisarà i controlarà el funcionament correcte del sector ferroviari. En particular, exercirà les funcions següents:

1. Salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interés General i les seues zones de servei ferroviari, així com

vetlar perquè siguen prestats en condicions objectives, transparents i no discriminatòries.

2. Garantir la igualtat entre empreses, així com entre qualssevol candidats, en les condicions d'accés al mercat dels serveis ferroviaris.

3. Cooperar amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres estats membres de la Unió Europea en la supervisió de la competència en el mercat dels serveis de transport ferroviari internacional.

4. Supervisar el procés de consulta previ a la fixació de cànon i tarifes entre empreses ferroviàries o candidats i els administradors d'infraestructures, i intervenir quan preveja que el resultat del procés pot contravenir a les disposicions vigents.

5. Vetlar perquè els cànon i les tarifes ferroviaris complisquen el que disposen les seues normes reguladores i no siguen discriminatoris.

6. Autoritzar l'administrador d'infraestructura per a aplicar cànon que graven l'escassetat de capacitat d'un determinat tram identificable durant els períodes de congestió de la xarxa.

7. Realitzar o encarregar la realització d'auditories als administradors d'infraestructures, als explotadors d'instal·lacions de servei i, si és el cas, a les empreses ferroviàries, amb la finalitat de comprovar el compliment de les disposicions comptables aplicables.

8. Determinar, a petició de les autoritats competents o de les empreses ferroviàries o candidats interessats, que l'objecte principal d'un servei internacional de transport ferroviari de viatgers és transportar viatgers entre estacions espanyoles i les d'altres estats membres de la Unió Europea.

9. Determinar, a requeriment dels òrgans competents o de les parts interessades, que es compromet l'equilibri econòmic de les condicions establides per a la prestació d'un servei de transport subjecte a obligacions de servei públic per l'assignació de capacitat per a realitzar serveis internacionals de transport ferroviari de viatgers totalment o parcialment coincidents.

10. Informar, quan així ho sol·licite el Ministeri de Foment, sobre els procediments de licitació per a l'atorgament d'autoritzacions per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic.

11. Sol·licitar a la Comissió Europea que examine les mesures específiques adoptades per les autoritats nacionals en relació amb l'accés a la infraestructura i als serveis ferroviaris, la concessió de llicències, els cànon o l'adjudicació de capacitat.

12. Realitzar qualssevol altres funcions que li siguen atribuïdes per llei o per norma reglamentària.

Dos. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència consultarà de forma periòdica, i en qualsevol cas almenys una vegada cada dos anys, els representants dels usuaris dels serveis de transport ferroviari de mercaderies i viatgers per a tindre en compte els seus punts de vista sobre el mercat ferroviari en el desenvolupament de les seues funcions.»

2. L'apartat 1.f) de l'article 12 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tindrà la redacció següent:

«f) En el sector ferroviari, correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència conèixer i resoldre les reclamacions que presenten les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta de candidats que versen sobre:

- 1r. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa.
- 2n. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
- 3r. La quantia, l'estructura o l'aplicació dels cànon i tarifes que se'ls exigisquen o se'ls puguem exigir.

4t. Qualsevol tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures o als serveis lligats a aquestes que es produïska per actes duts a terme per altres empreses ferroviàries o candidats.

5é. La prestació de serveis en els corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.

6é. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència cooperarà amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres estats membres de la Unió Europea en les reclamacions o investigacions relacionades amb una franja internacional.

Les reclamacions s'hauran de presentar en el termini d'un mes des que es produïska el fet o la decisió corresponent.»

3. L'apartat 2 de l'article 12 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tindrà la redacció següent:

«2. En la resolució dels conflictes a què fa referència l'apartat anterior, la Comissió resoldrà sobre qualsevol denúncia i adoptarà, a petició de qualsevol de les parts, una resolució per a resoldre el litigi com més prompte millor, i en tot cas en el termini de tres mesos des de la recepció de tota la informació. En el supòsit de resolució de conflictes a què fa referència l'epígraf f) del número 1 anterior, el termini màxim serà de sis setmanes.

La resolució que dicte la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en els casos previstos en l'apartat anterior serà vinculant per a les parts, sense perjudici dels recursos que siguen procedents d'acord amb el que disposa l'article 36 d'aquesta llei.»

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Per mitjà d'aquesta llei s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic.

Disposició final tercera. *Habilitació reglamentària.*

1. El Govern i el ministre de Foment, segons els casos, adoptaran les mesures necessàries per al desplegament i aplicació d'aquesta llei.

2. En l'elaboració de les normes de desplegament d'aquesta llei seran oïts el Consell Nacional de Transports Terrestres i les entitats representatives del sector ferroviari, i, quan corresponga, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

3. Els requisits que es determinen reglamentàriament per a l'exercici de les activitats regulades en aquesta llei hauran de ser proporcionats i no discriminatoris, d'acord amb el que disposa la Llei 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat.

Disposició final quarta. *Avaluació de la capacitat financera dels sol·licitants d'una llicència d'empresa ferroviària.*

S'autoritza el Govern per a modificar, mitjançant un reial decret, els elements determinants de l'avaluació de la capacitat financera dels sol·licitants d'una llicència d'empresa ferroviària previstos en l'article 51.2, d'acord amb les resolucions que adopte a aquest efecte la Comissió Europea conforme al que preveu la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari únic europeu.

Disposició final cinquena. *Títols competencials que emparen la llei.*

Aquesta llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.13a, 21a i 24a, de la Constitució, que atribueixen a l'Estat la competència sobre «bases i la coordinació de la

planificació general de l'activitat econòmica», «ferrocarrils i transports terrestres que passen pel territori de més d'una comunitat autònoma» i «obres públiques d'interés general o la realització de les quals afecte més d'una comunitat autònoma», respectivament.

Se n'exclou el títol VI, que s'empara en la competència estatal en matèria d'«hisenda general i deute de l'Estat», d'acord amb l'article 149.1.14a de la Constitució.

Disposició final sisena. *Entrada en vigor.*

Aquesta llei entrarà en vigor l'endemà de la publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,

Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen aquesta llei i que la facen complir.

Madrid, 29 de setembre de 2015.

FELIPE R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY

ANNEX I

Definicions

1. Adjudicació: atorgament, per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, del dret a servir-se de capacitat d'infraestructura ferroviària.
2. Agrupació empresarial internacional: qualsevol associació d'almenys dos empreses ferroviàries establides en estats membres de la Unió Europea distints a fi de prestar serveis de transports internacionals entre estats membres.
3. Carregador: infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, la descàrrega i l'estacionament de vagons amb enllaç a una línia per mitjà d'una o més agulles de plena via (o a una terminal de transport de mercaderies), que serveix per a complementar la Xarxa Ferroviària d'Interés General.
4. Candidats: les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que les constitueixen. Així mateix, les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguen interès de servei públic en l'adquisició de capacitat o els consignataris, els carregadors i aquelles empreses transportistes i operadors de transport que, sense tindre la consideració d'empreses ferroviàries, tinguen interès comercial en l'adquisició de capacitat.
5. Capacitat d'infraestructura: la capacitat per a programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un període determinat.
6. Coordinació: el procediment per mitjà del qual l'organisme adjudicador i els candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds de capacitat d'infraestructura.
7. Declaració sobre la xarxa: el document que detalla les normes generals, els terminis, els procediments i els criteris relatius als sistemes de cànon i adjudicació de capacitat. Conté, així mateix, qualsevol altra informació que puga ser necessària per a cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.
8. Empresa ferroviària: són empreses ferroviàries les entitats titulars d'una llicència d'empresa ferroviària l'activitat principal de les quals consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril, en els termes establits en aquesta llei. Les empreses ferroviàries, en tot cas, hauran d'aportar la tracció. Es consideren, així mateix, empreses ferroviàries aquelles que aporten exclusivament la tracció.
9. Esplanació: la franja de terreny en què s'ha modificat la topografia natural del sòl i sobre la qual es construeix la línia fèrria, es disposen els seus elements funcionals i s'ubiquen les seues instal·lacions.
10. Franja horària: la capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circule entre dos punts, en un moment donat.
11. Infraestructura congestionada: el tram d'infraestructura per al qual no es pot atendre plenament la demanda de capacitat d'infraestructura durant determinats períodes, ni tan sols després de la coordinació de les distintes sol·licituds de capacitat.
12. Llicència: una autorització concedida per un estat a una empresa a què es reconeix la condició d'empresa ferroviària, condició que pot estar limitada a la prestació de determinats tipus de serveis de transport.
13. Línia: part de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats i que està integrada pels elements següents: plataformes de la via, superestructura de via (que inclou el balast i el material de via, com ara travesses, subjeccions, carrils, desviacions i aparells), obres civils, com ara ponts, passos superiors, viaductes i túnels, totes les instal·lacions d'electrificació (incloent-hi pals, línies àrea de contacte, centres de transformació i subestacions elèctriques) i instal·lacions de seguretat, de senyalització i de telecomunicació de la via i elements que permeten l'enllumenat. No es consideren inclosos en el concepte de línia les estacions de transport de viatgers i les terminals de transport de mercaderies o altres edificis o instal·lacions d'atenció al viatger.
14. Pla d'augment de capacitat: la mesura o conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, proposades per a mitigar les limitacions de capacitat que hagen motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

15. Pla de contingències: és l'elaborat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics que han de ser informats en cas d'incident important o de perturbació greu del trànsit ferroviari. Haurà d'adequar-se al que estableix la legislació estatal sobre protecció civil, i prendre en consideració les competències autonòmiques en la matèria.

16. Servei internacional de transport de mercaderies: qualsevol servei de transport de mercaderies en què el tren travessa, almenys, una de les fronteres espanyoles. El tren pot estar compost o dividir-se, o ambdós coses, i les distintes seccions poden tindre diferents orígens i destinacions, sempre que tots els vagons travessen, almenys, una frontera.

17. Servei internacional de transport de viatgers: el servei de transport de viatgers en què el tren travessa almenys una de les fronteres espanyoles i l'objecte principal del qual és transportar viatgers entre estacions situades en diferents estats. El tren es podrà compondre o dividir i les distintes parts que el constitueixen podran tindre procedències i destinacions diferents, sempre que tots els vagons travessen almenys una frontera.

18. Serveis complementaris: els serveis complementaris, als quals es refereix l'article 44.2, són els següents:

a) Subministrament de corrent de tracció; les quantitats abonades per aquest concepte es mostraran en les factures separatament dels cànon aplicats per l'ús de les infraestructures ferroviàries d'alimentació d'energia elèctrica.

b) Subministrament de combustible de tracció en instal·lacions fixes.

c) Precalfament de trens de viatgers.

d) Contractes personalitzats per a:

Control del transport de mercaderies perilloses.

Assistència a la circulació de combois especials.

e) Càrrega i descàrrega d'unitats de transport intermodal (UTI) sobre i des de vagó.

19. Serveis auxiliars: els serveis auxiliars, als quals es refereix l'article 44.3, podran comprendre els següents:

a) L'accés a les xarxes de telecomunicació.

b) El subministrament d'informació complementària.

c) La inspecció tècnica del material rodant.

d) Els serveis de venda de bitllets en estacions de transport de viatgers.

e) Els serveis de manteniment pesant de material rodant, que són els que requereixen instal·lacions específiques on es realitzen tasques que no es duen a terme com a part de les operacions diàries de rutina i que requereixen que el vehicle siga retirat del servei.

f) Els serveis de maniobres i qualsevol altre relacionat amb les operacions del tren.

20. Explotador de la instal·lació de servei: l'entitat privada o pública responsable de la gestió d'una o diverses de les instal·lacions de servei especificades en l'article 42, o de la prestació a empreses ferroviàries d'un o més dels serveis complementaris i auxiliars definits en aquest annex.

ANNEX II

Principis i paràmetre bàsics dels convenis a subscriure entre el Ministeri de Foment i els administradors d'infraestructura ferroviària

En els convenis es recolliran les disposicions de l'article 25, i s'inclouran, almenys, els elements següents:

1. L'àmbit d'aplicació dels convenis quant a infraestructura i instal·lacions de servei, que cobrirà tots els aspectes de la gestió de la infraestructura, incloent-hi el manteniment

i la renovació de la infraestructura ja en explotació. Quan pertoque, també podrà quedar coberta la construcció de nova infraestructura.

2. L'estructura dels pagaments o fons assignats als serveis que han de prestar-se a les empreses ferroviàries, al manteniment i renovació, així com al treball ocasionat pels retards acumulats en el manteniment i la renovació. Quan pertoque, podrà quedar coberta l'estructura dels pagaments o fons assignats a la nova infraestructura.

3. Els objectius de rendiment orientats a l'usuari, en forma d'indicadors i criteris de qualitat que cobrisquen elements com ara:

- a) Les prestacions del tren, per exemple pel que fa a la velocitat de la línia i la fiabilitat, i la satisfacció del client;
- b) la capacitat de la xarxa;
- c) la gestió d'actius;
- d) els volums d'activitat;
- e) els nivells de seguretat, i
- f) la protecció del medi ambient.

4. La quantia del possible retard acumulat en el manteniment i els actius que s'aniran eliminant gradualment i que, per això, generaran diferents fluxos financers.

5. Els incentius previstos per a reduir els costos de posada a disposició de la infraestructura o la quantia dels cànon.

6. Les obligacions mínimes de presentació d'informes per part de l'administrador d'infraestructures quant a contingut i freqüència dels informes, incloent-hi la informació que cal publicar anualment.

7. La duració del conveni estarà sincronitzada amb la duració del programa d'activitat previst en l'article 25.4, si és el cas, i amb el marc general de cànon.

8. Les normes per a tractar les perturbacions importants de l'explotació i les situacions d'emergència, incloent-hi els plans de contingència i rescissió anticipada de l'acord contractual, i sobre la informació puntual als usuaris.

9. Les mesures correctives que s'han de prendre si una de les parts incompleix les seues obligacions contractuals, o en circumstàncies excepcionals que afecten la disponibilitat de finançament públic; s'inclouen ací les condicions i els procediments per a la renegociació i la rescissió anticipada.

ANNEX III

Contingut mínim de la declaració sobre la xarxa prevista en l'article 32

La declaració sobre la xarxa regulada en l'article 32 inclourà, almenys, la informació següent:

1. Un capítol en què s'exposarà la naturalesa de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries i les condicions per a accedir-hi. La informació en aquesta secció concordarà, sobre una base anual, amb els inventaris de la infraestructura de la xarxa ferroviària registres d'infraestructura ferroviària que han de publicar-se d'acord amb les normes reguladores de la interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

2. Un capítol dedicat als cànon i principis dels cànon, que exposarà amb el degut detall tant el sistema de cànon com informació suficient sobre els cànon, així com una altra informació important sobre l'accés aplicable als serveis a què es refereixen l'article 20 i el títol III que preste un sol proveïdor. Inclourà la metodologia, reglamentacions i, quan siguen aplicables, els barems utilitzats per a aplicar el sistema dels cànon ferroviaris i les tarifes per prestació de serveis. A més, contindrà informació sobre qualsevol canvi ja decidit o previst amb relació als cànon, en els cinc anys següents, si està disponible.

3. Un capítol relatiu als principis i criteris que regiran l'adjudicació de capacitat, que exposarà les característiques de capacitat generals de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries, així com qualsevol restriccions del seu ús,

incloent-hi les necessitats previsibles de capacitat per al manteniment. En aquest capítol també es detallaran els procediments i els terminis del procediment d'adjudicació de capacitat. S'hi inclouran els criteris específics utilitzats en aquest procediment i, en particular:

- a) el procediment d'acord amb el qual els candidats poden sol·licitar capacitat a l'administrador d'infraestructures;
- b) les disposicions que han de complir els candidats;
- c) el calendari per a les sol·licituds i procediments d'adjudicació i els procediments que se seguiran per a sol·licitar informació sobre els calendaris i els procediments relatius al calendari de treballs de manteniment planificats i imprevistos;
- d) els principis que regeixen el procediment de coordinació i el sistema de resolució de conflictes que s'ofereix com a part d'aquest procediment;
- e) els procediments i els criteris utilitzats en cas de congestió de la infraestructura;
- f) els detalls de les restriccions a l'ús d'infraestructures;
- g) les condicions per les quals es tindran en compte els precedents nivells d'ús de la capacitat per a l'establiment de prioritats en el procediment d'adjudicació.

S'hi consignaran amb detall les mesures adoptades per a garantir un tracte adequat als serveis de mercaderies, els serveis internacionals i les sol·licituds supeditades al procediment extraordinari. Així mateix, s'hi inclourà un model de formulari per a sol·licituds de capacitat. L'administrador d'infraestructures hi publicarà també informació detallada sobre els procediments d'adjudicació de solcs internacionals.

4. Un capítol sobre la informació relativa a les sol·licituds de llicència d'empresa ferroviària i dels certificats de seguretat ferroviària o en el qual s'indique un lloc web en què la informació es puga obtenir gratuïtament en format electrònic.

5. Un capítol amb informació sobre els procediments de resolució de conflictes i de recurs respecte a qüestions d'accés a la infraestructura i els serveis ferroviaris i al sistema d'incentius previst en l'article 96.

6. Un capítol amb informació sobre l'accés a la infraestructura, els cànons ferroviaris i les tarifes per l'ús de les instal·lacions de servei regulades en el títol III. Els explotadors d'instal·lacions de servei que no estiguen controlades per l'administrador d'infraestructures facilitaran informació sobre les tarifes o preus per a l'accés a la instal·lació i per a la prestació de serveis, així com informació sobre les condicions d'accés tècnic per a la inclusió en la declaració sobre la xarxa, o indicaran un lloc web en què la informació es puga obtenir gratuïtament en format electrònic.

7. Un model d'acord per a la formalització d'acords marc entre l'administrador d'infraestructures i qualsevol candidat, de conformitat amb l'article 38.