

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 vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono:

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'Interès 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'interès 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 diferents 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 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 a 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 posat les bases que han facilitat l'obertura gradual del mercat en aquest mode de transport i l'aparició en aquest de nous operadors, amb l'objectiu últim de convertir el ferrocarril en un mode de transport competitiu. Amb aquesta finalitat, 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 seva utilització i certificació de la seguretat.

El règim legal que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, es 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 obertures 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 encarregar funcions de supervisió i de resolució dels conflictes entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i els operadors del mercat ferroviari, o d'aquests entre si, per 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 seves 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, tanmateix, nombrosos retocs i modificacions parcials amb les quals s'ha pretès donar resposta a necessitats específiques sorgides en el sector ferroviari. Així s'ha esdevingut, 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'Interès 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'obertura 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'Interès General, amb la reestructuració d'ADIF, amb la regulació del procediment per establir, modificar i actualitzar els cànons 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 reformes successives de preceptes concrets de la llei que, per la seva 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, ja que ha refós 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 també ha modificat 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 abracen gairebé tots els àmbits de la legislació ferroviària; entre altres aspectes, 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 incloguin plans d'inversió i finançament, l'enrobustiment de la independència i les atribucions dels organismes reguladors del mercat i l'establiment de regles noves i més precises en la tarifació de l'accés a la infraestructura ferroviària.

Mitjançant 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. Malgrat 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 facilitar la interpretació més correcta dels seus manaments, per unificar i concentrar en una nova norma, que ha de substituir 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 en determina l'objecte i els fins.

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

El títol esmentat també regula el règim d'administració de les infraestructures ferroviàries, preveu 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 assumeixin la construcció i administració d'una infraestructura ferroviària.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries ubicades en ports d'interès general, connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, les infraestructures esmentades tenen, bàsicament, la consideració d'instal·lacions de servei, de manera que les autoritats portuàries únicament han d'exercir respecte d'aquestes algunes de les funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, amb les especialitats que preveu aquesta Llei.

El títol II incorpora altres novetats igualment dignes de menció. S'imposa al Ministeri de Foment l'obligació d'aprovar, amb una àmplia participació de les institucions i els agents implicats, i de publicar una estratègia indicativa del desenvolupament, el manteniment i la renovació de la infraestructura ferroviària de competència estatal, que s'ha de desenvolupar amb un horitzó temporal no inferior a cinc anys, i es 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'amplia notablement la relació d'instal·lacions regulades, es preveu l'accés no discriminatori a aquestes de tots els operadors, es classifiquen d'acord amb el que disposa la Directiva 2012/34/UE els diferents tipus de serveis i s'estén el règim d'autoprestació de serveis per les empreses ferroviàries. Aquestes mesures han de permetre a les empreses, en darrera instància, oferir serveis més bons als seus clients.

El títol IV de la Llei reconeix la importància estratègica del transport i els avantatges mediambientals del transport ferroviari i parteix de la consideració d'aquest mode com un servei d'interès general i essencial per a la comunitat que es presta en règim de lliure competència, sense cap altra excepció que les que la Llei preveu expressament per raons de servei públic.

En aquest camp concret, la Llei presenta novetats importants. Es preveu que el Consell de Ministres pugui 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 sigui insuficient o no compleixi unes condicions mínimes de freqüència, qualitat o preu, quedin subjectes al compliment d'obligacions de servei públic. La declaració implica que els serveis els ha de prestar una sola empresa que ha d'assegurar la seva continuïtat i s'arbitren diferents opcions per compensar econòmicament aquestes obligacions: mitjançant l'explotació dels serveis en règim d'exclusivitat o mitjançant subvenció. En cas que les obligacions de servei públic s'imposin a iniciativa de les comunitats autònomes o de les corporacions locals, aquestes són 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 han de ser 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 establerta, 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, dues mesures addicionals: s'imposen als operadors ferroviaris obligacions d'informació a les autoritats responsables del transport ferroviari per garantir la transparència del mercat liberalitzat i s'habilita el Ministeri de Foment per establir condicions generals o contractes tipus per a les diferents classes de serveis destinades a assegurar uns estàndards mínims de qualitat.

La Llei dedica el títol V a la seguretat ferroviària, dota amb valor de llei disposicions recollides anteriorment en normes reglamentàries i n'ordena sistemàticament d'altres

incorporades mitjançant el Reial decret llei 1/2014, de 24 de gener, de reforma en matèria d'infraestructures i transport, i altres mesures econòmiques. Al 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 cadascun dels elements i agents del sistema ferroviari.

El títol V també inclou 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 produeixen en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com els altres accidents i incidents que l'òrgan responsable de la investigació, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, consideri pertinent d'investigar. S'atorga a la Comissió plena independència funcional, es regula la seva 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 i tracta d'assolir 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 seva posada a disposició.

La nova estructura legal dels cànon ferroviaris que s'arbitra és més senzilla i estimuladora del trànsit que el precedent. Se 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'implanten nous criteris de classificació de línies amb la finalitat de vincular el cànon ferroviari a la rendibilitat potencial del mercat i s'insisteix especialment en la regulació de bonificacions i descomptes sobre la quantia del cànon que han d'abonar els operadors per fomentar el desenvolupament dels serveis ferroviaris i l'exploració més eficaç de les línies.

Així mateix, es modifica notablement l'estructura del cànon per utilització de les instal·lacions de servei i es revisa el règim tarifari per la prestació de serveis, de manera que s'avança en el lliure accés a les activitats de serveis sense comprometre la sostenibilitat de la infraestructura ferroviària. Es modifiquen i s'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 determinar la quantia del cànon.

En relació amb 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 realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària, l'import de la qual es destina a finançar les activitats dutes a terme per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

El règim sancionador i d'inspecció es recull al 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. Es 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 vulnereu les regles del transport i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per corregir l'incompliment de les seves decisions.

La Llei es tanca amb disset disposicions addicionals, vuit disposicions transitòries, una disposició derogatòria i sis disposicions finals. La disposició transitòria primera estableix un sistema provisional d'obertura progressiva del mercat interior de transport ferroviari de viatgers, en què l'accés dels nous operadors s'ha de portar a terme mitjançant 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 integrar-hi les noves competències i la modificació de les regles de funcionament dels organismes reguladors del mercat ferroviari que recull 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 dels que es presten a les empreses ferroviàries a les instal·lacions de servei, inclosos els complementaris i auxiliars.

2. No és aplicable el que disposa aquesta Llei als modes de transport que utilitzin cable o cables, tractors i portadors, i que no tinguin camí de rodament fix, els quals es regeixen per la seva normativa específica.

Article 2. *Fins de la Llei.*

Són fins d'aquesta Llei els següents:

- a) Garantir un sistema comú de transport ferroviari al territori de l'Estat.
- b) Satisfer les necessitats de la societat en l'àmbit del transport ferroviari amb el grau d'eficàcia màxim.
- c) Facilitar el desenvolupament de la política europea comuna de transport ferroviari, per tal d'afavorir la interconnexió i la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris i la intermodalitat dels serveis de transport.
- d) Determinar les pautes per coordinar les actuacions dels diferents òrgans de les administracions públiques amb competències en matèries que puguin incidir en el sector ferroviari.
- e) Separar el règim jurídic aplicable a les infraestructures ferroviàries dels serveis de transport que es presten sobre aquestes.
- 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 mitjançant una utilització adequada dels recursos disponibles.
- h) Regular el sistema d'atorgament de llicències que permetin l'accés al mercat de les empreses ferroviàries.
- i) Regular l'accés a la infraestructura ferroviària mitjançant 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 s'hi estableix, 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 faci 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 la matèria esmentada incumbeixen a tots els agents que operen en la Xarxa Ferroviària d'Interès 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 una atenció especial a les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda, per garantir els seus drets a l'accés als serveis de transport ferroviari de viatgers en condicions adequades de qualitat i seguretat i a l'elecció de l'empresa que els presti, 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'entén per infraestructura ferroviària la totalitat dels elements que formin 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 dipòsits o garatges de màquines de tracció. Entre els elements esmentats es troben 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 determinin per reglament.

Les estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies estan 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 arribin o surtin 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 tenen 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 situïn en l'àmbit d'aquestes.

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

1. La Xarxa Ferroviària d'Interès General està integrada per les infraestructures ferroviàries que siguin essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari a tot el territori de l'Estat o l'administració conjunta de la qual sigui necessària per al funcionament correcte d'aquest sistema comú de transport, com les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacin les diferents comunitats autònomes i les seves 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'Interès General, de noves infraestructures ferroviàries quan ho justifiquin raons d'interès general, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades.

Si la infraestructura ferroviària que es vulgui incloure a la Xarxa Ferroviària d'Interès General discorre, íntegrament, pel territori d'una sola comunitat autònoma i sense connexió amb la resta de la xarxa o és titularitat de la comunitat autònoma, per incloure-la és necessari el seu consentiment previ.

3. El ministre de Foment pot excloure, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades, una determinada infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General sempre que hagin desaparegut els motius d'interès general que en van justificar la inclusió. Aquesta infraestructura ferroviària pot ser traspasada a la comunitat

autònoma corresponent. L'expedient de traspàs s'ha de promoure a instància de la comunitat autònoma o del Ministeri de Foment, i ha de ser resolt pel Consell de Ministres.

4. Totes les infraestructures ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'inclouen en el Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en el qual es relacionen les línies i els trams de conformitat amb un codi oficial, i també s'hi expressa el seu origen i destinació i una referència breu a les seves característiques tècniques, així com les estacions de transport de viatgers i les terminals de transport de mercaderies.

En tot cas, per determinar o modificar el catàleg han de ser escoltades les comunitats autònomes per les quals discorren les línies o trams ferroviaris corresponents.

Correspon al Ministeri de Foment establir i modificar el Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que es publica en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

La inclusió o exclusió d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, adoptades d'acord amb el que disposen els apartats 2 i 3, determina la modificació del Catàleg esmentat.

5. La posada en servei de noves infraestructures que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General suposa la seva inclusió automàtica dins del Catàleg esmentat.

No obstant això, cada tres anys, el Catàleg s'ha de revisar d'acord amb el procediment de l'apartat anterior i s'ha de procedir a la seva publicació.

6. L'Estat i les comunitats autònomes amb infraestructures ferroviàries de la seva titularitat han de cooperar per facilitar la connexió entre aquestes infraestructures ferroviàries i la Xarxa Ferroviària d'Interès General, per tal de fomentar la interoperabilitat entre les diferents xarxes.

7. Els ministeris de Foment i de Defensa han d'arbitrar conjuntament les mesures necessàries per assegurar la coordinació deguda en les matèries a què es refereix aquesta Llei quan convingui a les necessitats de la defensa nacional.

CAPÍTOL II

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

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

1. El Ministeri de Foment ha de fer pública l'estratègia indicativa del desenvolupament, el manteniment i la renovació de les infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General destinada a satisfer les necessitats futures de mobilitat. Aquesta estratègia, que cobreix un període temporal de, com a mínim, cinc anys, és renovable, ha d'establir un marc general de prioritats i financer i ha d'estar basada en l'eficiència econòmica i social i en el finançament sostenible del sistema ferroviari, ha de tenir en compte, si s'escau, les necessitats globals de la Unió Europea i s'ha d'establir després de la tramitació del procediment en què, en els termes que s'estableixin per reglament, s'ha de donar audiència a les administracions públiques autonòmiques i locals afectades i als altres interessats.

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

S'han de delimitar per reglament els supòsits en què, per raons d'interès general i social, es poden aprovar inversions no previstes en l'estratègia indicativa, així com la revisió d'aquesta estratègia.

2. Correspon al Ministeri de Foment, un cop escoltats el Consell Assessor de Foment i les comunitats autònomes afectades, la planificació de les infraestructures integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i l'establiment o la modificació de les línies ferroviàries o de trams d'aquestes línies, d'estacions de transport de viatgers i de terminals

de transport de mercaderies. Així mateix, cal atènyer-se a les regles que aquell determini respecte de l'establiment o la modificació d'altres elements que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès 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'Interès General, o la seva modificació significativa des del punt de vista del traçat o de les seves condicions funcionals o d'explotació, és necessària l'aprovació, per part del Ministeri de Foment, d'un estudi informatiu, d'acord amb el que preveuen aquesta Llei i la normativa reglamentària que la desplegui.

L'estudi informatiu comprèn l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si s'escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada. Si s'escau, l'estudi informatiu ha d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i ha de constituir el document bàsic als efectes de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Sense perjudici del que pugui establir la legislació ambiental, no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracti 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 de les que no suposin una modificació substancial del traçat de les línies existents. A aquests efectes, per traçat d'una línia o tram de línia s'entén una franja de terreny les dimensions de la qual s'han de determinar per reglament. Tampoc no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a l'establiment d'estacions de transport de viatgers de proximitats i baixadors i terminals de transport de mercaderies de mida reduïda segons es determini per reglament.

4. Per a la seva tramitació, el Ministeri de Foment ha de remetre l'estudi informatiu corresponent a les comunitats autònomes i entitats locals afectades, per tal que, durant el termini d'un mes, examinin i, si s'escau, informin si el traçat proposat és el més adequat per a l'interès general i per als interessos que representen. Si, un cop transcorregut el termini esmentat, les administracions públiques esmentades no han informat sobre això, s'entén que estan d'acord amb la solució proposada.

En cas que alguna de les administracions esmentades manifesti disconformitat, necessàriament motivada, en relació amb estudis informatius sobre noves línies ferroviàries, trams d'aquestes línies o altres elements de la infraestructura ferroviària no inclosos en el planejament urbanístic vigent dels nuclis de població que afectin, el Ministeri de Foment ha d'obrir un període de consultes amb aquesta per un període no inferior a dos mesos. Si es manté la discrepància, l'expedient s'ha d'eleva al Consell de Ministres, que ha de decidir sobre l'execució del projecte a què es refereix l'estudi informatiu i, si s'escau, ha d'acordar la modificació o revisió del planejament afectat, que s'ha d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des de la seva aprovació.

5. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe a què es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu s'ha de sotmetre, en la forma prevista a 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 30 dies hàbils. Les observacions realitzades en aquest tràmit han 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 ha de sol·licitar 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 ha de remetre l'expedient complet, que ha d'incloure l'estudi informatiu i el resultat dels tràmits d'audiència i informació pública, al Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient als efectes previstos a la legislació ambiental.

7. Un cop completada la tramitació prevista a l'apartat anterior, correspon al Ministeri de Foment l'acte formal d'aprovació de l'estudi informatiu, que ha de suposar la inclusió de la futura línia o tram de la xarxa a què es refereixi l'estudi en la Xarxa Ferroviària d'Interès 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'aprovi un tipus d'instrument diferent al vigent anteriorment, s'han d'incloure les noves infraestructures contingudes en els estudis informatius aprovats definitivament amb anterioritat. A aquest efecte, els estudis informatius han d'incloure una proposta de la banda de reserva de la previsible ocupació de la infraestructura i de les seves zones de domini públic.

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

8. Si, un cop transcorreguts deu anys des de l'aprovació formal d'un estudi informatiu, no s'ha iniciat l'execució de les obres corresponents, deixa de tenir 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'Interès General.

1. Correspon als administradors d'infraestructures ferroviàries a què es refereix l'article 22 d'aquesta Llei l'aprovació dels projectes bàsics i de construcció de les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat, així com la seva construcció.

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

Els projectes de construcció de noves infraestructures o dels que les modifiquin significativament o introdueixin perturbacions rellevants en l'exploració ferroviària, així com les possibles modificacions dels projectes esmentats, s'han de posar en coneixement de les empreses ferroviàries, del Ministeri de Foment i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, abans de la seva aprovació.

Si, un cop transcorreguts cinc anys des de l'aprovació tècnica d'un projecte de construcció, no s'ha iniciat l'execució de les obres corresponents, aquest queda sense efecte.

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

En cas que hagin de quedar afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, es pot optar per l'expropiació o per la reposició d'aquells. En aquest últim supòsit, la titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al seu titular originari. S'ha de regular per via reglamentària l'audiència del titular originari en el procediment corresponent, la seva intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual ha de continuar en tot cas sent del titular originari, llevat d'acord exprés en contra.

3. La potestat expropiatòria és exercida, en tot cas, per l'Administració General de l'Estat i el beneficiari de l'expropiació és l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que assumeix els drets i les obligacions que la legislació d'expropiacions estableix i n'ha d'abonar el cost.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries poden encarregar, mitjançant 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'Interès General. La comanda no comprèn, en cap cas, l'aprovació del projecte de construcció, ni afecta 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'Interès General, independentment de quin hagi estat el procediment de construcció, és necessari disposar d'una autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en què es declari que la línia ferroviària o el tram corresponent poden entrar en servei, ja que compleixen les condicions de seguretat exigides per la normativa aplicable. S'han de determinar per reglament 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 altres instruments generals d'ordenació urbanística han de qualificar els terrenys que ocupin les infraestructures ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com els que s'hagin d'ocupar amb aquesta finalitat, d'acord amb els estudis informatius aprovats definitivament, com a sistema general ferroviari o equivalent, de titularitat estatal, i no han d'incloure determinacions que impedeixin o pertorbin l'exercici de les competències atribuïdes a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Així mateix, en els casos en què s'acordi la redacció, revisió o modificació d'un instrument de planejament urbanístic que afecti línies ferroviàries, trams d'aquestes línies, altres elements de la infraestructura ferroviària o les zones de servei que regula l'article 9, l'òrgan amb facultats per acordar la seva aprovació inicial ha d'enviar, amb anterioritat a aquesta, el contingut del projecte al Ministeri de Foment per tal que aquest emeti, en el termini de dos mesos computats des de la data de la seva recepció i amb caràcter vinculant pel que fa a les matèries de la seva competència, un informe que compregui les observacions que, si s'escau, consideri convenients. Si, un cop transcorregut el termini esmentat, el Ministeri referit no ha evacuat l'informe esmentat, s'entén la seva conformitat amb el projecte urbanístic.

No es poden aprovar instruments de modificació, revisió, desplegament o execució de l'ordenació territorial i urbanística que contravinguin el que estableix un estudi informatiu aprovat definitivament.

En el cas d'estudis informatius en tramitació que, tot i que encara no s'hagin aprovat, hagin estat sotmesos a informació pública, l'administració competent en matèria d'ordenació territorial o urbanística, segons correspongui, ha de procedir en cada cas, a les zones afectades pels traçats i les actuacions ferroviàries objecte de la informació pública esmentada, a la suspensió de l'aprovació de noves classificacions i qualificacions de sòl i dels efectes de les ja aprovades, com també a la suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions i llicències urbanístiques, fins que s'aprovi 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 de l'estudi corresponent, el qual ha de ser prorrogat motivadament pel Ministeri de Foment, per un termini màxim de sis mesos.

S'exclou de l'anterior les actuacions administratives de caràcter territorial, urbanístic o edificatori que sí són compatibles amb la futura actuació ferroviària o es limiten a la mera conservació i manteniment de l'existent, amb l'informe previ vinculant del Ministeri de Foment.

3. Les obres de construcció, reparació o conservació de línies ferroviàries, de trams d'aquestes línies o d'altres elements de la infraestructura tenen la consideració d'obres d'interès general. Els projectes constructius de les obres de construcció s'han de comunicar, prèviament a la seva aprovació, a l'administració urbanística competent per tal

que en comprovi l'adequació a l'estudi informatiu i emeti un informe, que s'entén favorable si no l'ha emès un cop transcorregut un mes des de la comunicació esmentada.

Aquestes obres no estan 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 requereix autoritzacions, permisos o llicències administratives de primera instal·lació, funcionament o obertura, previstes en la normativa vigent per al desenvolupament de les activitats directament vinculades al trànsit ferroviari.

5. Les autoritzacions i, si s'escau, les concessions atorgades a particulars per a la realització d'obres o activitats en la zona de servei ferroviari regulada a l'article 9, no eximeixen els seus titulars d'obtenir els permisos, les llicències i altres autoritzacions que, en cada cas, exigeixin altres disposicions legals.

Article 8. *Passos a nivell.*

1. Els encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb línies fèrries que es produeixin per l'establiment o la modificació de les unes o les altres s'han de fer, en tot cas, a diferent nivell. Només amb caràcter excepcional, i per causes justificades, es pot autoritzar l'establiment provisional de nous passos a nivell pel temps estrictament necessari i en la forma que s'estableixi per reglament.

Correspon als administradors generals d'infraestructures ferroviàries l'autorització per a l'establiment provisional de nous passos a nivell. Aquesta autorització ha 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, han de suprimir, segons permetin les disponibilitats pressupostàries i de conformitat amb els convenis que, si s'escau, es puguin subscriure, els passos a nivell existents i, si s'escau, substituir-los per encreuaments a diferent nivell, en la forma que es determini per reglament.

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 pugui fer a través d'un pas a nivell existent, implica la necessitat de l'eliminació d'aquest pas a nivell, i el cost d'aquesta supressió és a compte del promotor de la urbanització o establiment.

En tot cas, l'entitat promotora ha de presentar davant l'administrador de la infraestructura ferroviària afectada un projecte específic dels accessos a aquesta, inclosos els aspectes de parcel·lació, xarxa viària i serveis urbans que incideixin sobre les zones de domini públic, servitud i afecció del ferrocarril. L'administrador, amb l'informe previ del Ministeri de Foment, ha d'adoptar la resolució que sigui procedent.

4. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries, per tal de preservar i millorar la seguretat dels usuaris de les carreteres i camins i del ferrocarril, poden dur a terme 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 diferent nivell i els de les obres necessàries per a la reordenació, la concentració i la millora dels passos a nivell i dels seus accessos, inclosa la millora de la seva visibilitat, porta annexa la declaració d'utilitat pública, la necessitat d'ocupació i la urgència als efectes de l'expropiació dels béns i drets que puguin ser necessaris amb motiu d'aquestes actuacions. Per a l'aprovació dels projectes esmentats, no és necessària l'existència del tràmit d'informació pública quan les actuacions que s'hagin de portar a terme no suposin una modificació substancial en la funcionalitat de la línia afectada.

Aquestes obres 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'han de sotmetre a informe de l'administració urbanística competent, que s'ha d'entendre favorable si no s'ha emès expressament en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

6. Els passos a nivell han de disposar dels sistemes de protecció i senyalització adequats per garantir la seguretat que, en cada cas, els correspongui d'acord amb la classificació que s'estableixi per reglament.

7. Els passos a nivell particulars existents, establerts per al servei de determinades finques o d'explotacions de qualsevol classe, es regeixen per les condicions fixades a l'autorització corresponent, i en queda prohibida expressament la utilització per persones diferents o per a trànsits o fins diferents dels compresos a l'autorització. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries poden acordar, d'ofici o a proposta de les administracions públiques competents en matèria de carreteres, la clausura dels passos a nivell establerts en camins privats quan els seus titulars no respectin les condicions de l'autorització o no atenguin degudament la seva conservació, protecció i senyalització, o quan l'encreuament de la via es pugui fer per altres passos pròxims, a igual o a diferent nivell. Es poden 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 hagin variat des de la data d'atorgament.

8. No tenen la consideració de passos a nivell als efectes d'aquesta Llei les interseccions de camins o vies de comunicació amb línies ferroviàries quan aquelles es produeixin dins de zones industrials o portuàries o en els seus accessos, sempre que es donin conjuntament les circumstàncies següents:

- a) Que l'entitat explotadora de les línies ferroviàries esmentades comparteixi amb la responsable de la carretera l'ordenació dels trànsits en els punts d'encreuament.
- b) Que la preferència en els punts esmentats quedi fixada en cada moment d'acord amb el referit sistema d'ordenació dels trànsits, i es pot arribar a compartir la plataforma de la línia ferroviària amb el trànsit viari.

Les interseccions esmentades han de disposar de la protecció que correspongui de conformitat amb el que es determini per reglament i els trens hi han de limitar la seva velocitat màxima de circulació a 40 quilòmetres per hora.

9. Igualment, no tenen 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'Interès General o trams d'aquestes línies que siguin susceptibles de ser utilitzats no només 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 compleixin els requisits següents:

- a) Que la configuració física de la línia ferroviària o tram d'aquesta línia respongui a les tipologies i els 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 el tram i les característiques de la seva explotació siguin 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 pot delimitar, especialment en àmbits vinculats a estacions de transport de viatgers o terminals de transport de mercaderies, zones de servei ferroviari que han d'incloure 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 garanteixin 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 poden dur a terme d'altres de caràcter industrial, comercial i de serveis la localització de les quals estigui justificada per la seva relació amb aquelles, de conformitat amb el que determini 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'ha d'ajustar 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 s'ha de fer mitjançant un projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris, que ha d'incloure les activitats que es preveu desenvolupar en les diverses àrees, així com la seva justificació o conveniència. El projecte l'ha d'elaborar l'administrador d'infraestructures ferroviàries i ha de ser aprovat pel ministre de Foment. S'ha d'establir per reglament el contingut, la documentació i el procediment que s'ha de seguir per a la seva aprovació, que ha de comprendre, necessàriament, l'emissió d'un informe per part de les administracions urbanístiques locals i autonòmiques sobre aspectes de la seva competència.

En tot cas, el procediment per aprovar els projectes de delimitació i utilització d'espais ferroviaris ha d'incloure l'informe vinculant del Ministeri de Defensa quan la proposta de delimitació inclogui terrenys, edificacions i instal·lacions, incloses les seves zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional.

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

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

1. Els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbanística han de qualificar els terrenys destinats a zones de servei ferroviari com a sistema general ferroviari o equivalent de titularitat estatal i no han d'incloure determinacions que impedeixin o pertorbin 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 s'ha de desenvolupar a través d'un pla especial d'ordenació de la zona de servei ferroviari o instrument equivalent, que s'ha de tramitar de la manera següent:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot formular el projecte del pla especial referit, que ha de tramitar i aprovar, com a pla d'iniciativa pública, l'autoritat urbanística competent de conformitat amb la legislació aplicable en cada cas.

b) Concloua la tramitació, amb caràcter previ a la seva aprovació, l'autoritat urbanística competent ha de traslladar el projecte del pla a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per tal que emeti un informe sobre les qüestions de la seva competència en el termini màxim d'un mes.

c) En cas que no es traslladi el projecte del pla, en el termini de sis mesos des de la seva remissió per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a l'òrgan encarregat de tramitar-lo, o de desacord entre les dues autoritats sobre el seu contingut, l'administració urbanística no el pot aprovar i ha d'iniciar un període de negociació amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries per tal d'obtenir un acord exprés en el termini de dos mesos. Si no hi ha acord un cop transcorregut aquest termini, l'expedient s'ha de remetre al Consell de Ministres, que ha de resoldre, amb caràcter vinculant, sobre les qüestions que són objecte de discrepància.

3. Les obres que es portin a terme a la zona de servei ferroviari s'han d'adaptar al seu pla especial d'ordenació o a l'instrument equivalent. Per a la constatació d'aquest requisit s'ha de sol·licitar, abans de la seva realització, un informe a l'administració urbanística competent, que s'entén que és favorable si transcorre un mes des de la presentació de la documentació corresponent sense que l'informe s'hagi remès.

4. En cas que no s'hagi 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 dugui a

terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries a la zona de servei ferroviari han de ser compatibles amb el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris.

5. No és procedent la suspensió de l'execució, per part dels òrgans urbanístics, de les obres que faci l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan aquestes es portin 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 tingui rendibilitat des del punt de vista econòmic i social, el Consell de Ministres, a instància del ministre de Foment, amb una sol·licitud prèvia motivada, si s'escau, de l'administrador d'infraestructura corresponent, pot acordar-ne la clausura i l'exclusió consegüent de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i 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 ha de consultar amb les empreses ferroviàries.

2. Amb caràcter previ a l'adopció de l'acord de clausura de la línia o el tram afectat, el Ministeri de Foment ho ha de posar en coneixement de les comunitats autònomes i entitats locals que puguin resultar afectades. Si les comunitats autònomes o entitats locals no assumeixen el finançament per administrar la línia ferroviària o el tram de línia, el Consell de Ministres n'ha d'acordar la clausura, o, si s'escau, el traspàs a la comunitat autònoma corresponent en els termes que preveu l'article 4.3.

Si unes o altres assumeixen el finançament de la línia o el tram, el Ministeri de Foment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les administracions que assumeixin el finançament han de subscriure un conveni en què es fixin els termes del manteniment de la línia o del tram de línia de què es tracti en la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

3. La clausura d'elements diferents de les línies i els trams s'ha d'acordar d'acord amb les condicions que fixi el Ministeri de Foment i de conformitat amb les regles i el procediment previstos als 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 formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General una zona de domini públic, una altra de protecció i un límit d'edificació. Tant les zones referides com el límit d'edificació es regeixen pel que estableixen aquesta Llei i les seves disposicions de desplegament.

Els òrgans de l'Administració General de l'Estat, en l'exercici de les facultats que els corresponguin en relació amb les zones de domini públic i de protecció i amb el límit d'edificació, s'han de coordinar entre si i amb els d'altres administracions públiques als quals, legalment, se'ls confereixin competències en relació amb terrenys que mereixin una salvaguarda especial.

Article 13. *Zona de domini públic.*

1. La zona de domini públic comprèn els terrenys ocupats per les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i una franja de terreny de vuit metres a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'esplanació.

2. Es pot determinar per reglament una distància inferior a la que estableix l'apartat anterior per delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària de què es tracti i de les característiques del sòl pel qual discorre la línia esmentada. No es pot 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 s'escau, dels murs de sosteniment adjacents amb el terreny natural.

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

4. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres similars, com a regla general es poden fixar com a arestes exteriors de l'esplanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i és, en tot cas, de domini públic el terreny comprès entre les línies esmentades. En els casos en què l'altura de l'estructura sigui suficient, es pot delimitar com a zona de domini públic exclusivament la zona necessària per 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 de les línies, delimitada interiorment per la zona de domini públic definida a l'article anterior i, exteriorment, per dues línies paral·leles situades a 70 metres de les arestes exteriors de l'esplanació.

2. En el sòl classificat com a urbà o urbanitzable pel planejament urbanístic, i sempre que disposi del planejament més precís que requereixi la legislació urbanística aplicable, per iniciar la seva execució, les distàncies establertes a l'apartat anterior per a la protecció de la infraestructura ferroviària són de cinc metres per a la zona de domini públic i de vuit metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'esplanació. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries poden reduir aquestes distàncies, amb l'informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seves competències, sempre que s'acrediti la necessitat o l'interès públic de la reducció i no s'ocasioni 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 s'ha d'acompanyar, almenys, d'una memòria explicativa i de plànols en planta i alçat que descriguin de manera precisa l'objecte de la sol·licitud.

Article 15. *Límit d'edificació.*

1. Als dos costats de les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès 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 siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei. Igualment, està 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 és aplicable la línia límit de l'edificació. Tampoc no és aplicable la línia límit de l'edificació quan l'obra a executar sigui una tanca o un 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 de l'aresta.

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

Es pot determinar per reglament una distància inferior a la prevista al 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 l'informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seves competències i de les comunitats autònomes i entitats locals afectades, pot fixar, per raons geogràfiques o

socioeconòmiques, una línia límit d'edificació diferent a l'establerta amb caràcter general, aplicable a determinades línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en zones o àrees delimitades. Aquesta reducció no afecta punts concrets, sinó que és aplicable al llarg de trams complets i de longitud significativa.

4. Quan sigui necessària l'execució d'obres dins de la zona establerta per la línia límit de l'edificació en un punt o àrea concreta, els administradors generals d'infraestructures, amb l'informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'àmbit de les seves competències, poden establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a les que assenyala l'apartat 2, amb la sol·licitud prèvia de l'interessat i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent, sempre que això no contravingui l'ordenació urbanística i no causi perjudici a la seguretat, regularitat, conservació i lliure trànsit del ferrocarril, així com quan no sigui incompatible amb la construcció de noves infraestructures corresponents a estudis informatius que continuïn tenint efectes de conformitat 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 executar, a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària, qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, canviar-ne la destinació o el tipus d'activitat que s'hi pot fer i plantar o talar arbres, es requereix 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 a les zones de domini públic del ferrocarril, estan obligats a prestar a l'administrador de la infraestructura ferroviària les garanties que aquest exigeixi en relació amb l'execució correcta de les activitats autoritzades, de conformitat amb el que, si s'escau, es determini per reglament.

Qualsevol obra que es porti a terme a la zona de domini públic i a la zona de protecció i que tingui per finalitat salvaguardar paisatges o construccions o limitar el soroll que provoca el trànsit per les línies ferroviàries, ha de ser costejada pels seus promotors.

No obstant això, només es poden dur a terme obres o instal·lacions a la zona de domini públic, amb l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan siguin necessàries per a la prestació del servei ferroviari o bé quan ho requereixi la prestació d'un servei d'interès general. Excepcionalment, i per causes degudament justificades, es pot autoritzar l'encreuament de la zona de domini públic, tant aeri com subterrani, per obres i instal·lacions d'interès privat.

En els supòsits d'ocupació de la zona de domini públic ferroviari, el que l'efectuï està obligat a la neteja i la recollida del material situat als terrenys ocupats fins al límit de la zona de domini públic, amb el requeriment previ de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de la línia. Si no s'atén el requeriment dins el termini conferit, l'administrador d'infraestructures ferroviàries de la línia ha d'actuar de manera subsidiària, mitjançant la realització de les tasques de neteja i recollida del material necessàries, i l'ocupant dels terrenys queda obligat a rescabalar les despeses en què s'hagi incorregut per aquesta actuació.

2. A la zona de protecció no s'hi poden fer obres ni s'hi permeten més usos que els que siguin compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari, prèvia autorització, en tot cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Aquest pot utilitzar o autoritzar la utilització de la zona de protecció per raons d'interès general, quan ho requereixi el millor servei de la línia ferroviària o per raons de seguretat del trànsit ferroviari.

Són indemnitzables l'ocupació de la zona de protecció i els danys i perjudicis que es causin per la seva utilització, d'acord amb el que estableix la Llei, de 16 de desembre de 1954, d'expropiació forçosa.

La denegació de l'autorització s'ha de fonamentar 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, instal·lació o activitat afecti la seguretat del trànsit ferroviari, afecti directament o indirectament l'estabilitat de la

plataforma o l'esplanació, causi perjudicis a la integritat de qualsevol element de la infraestructura, dificulti el manteniment normal o impedeixi l'explotació adequada de la infraestructura.

3. Es poden fer cultius agrícoles a la zona de protecció, sense necessitat d'autorització prèvia, sempre que es garanteixi l'evacuació correcta de les aigües de reg i no es causin perjudicis a l'esplanació, i està prohibit cremar-hi rostolls.

4. En les construccions i instal·lacions ja existents s'hi poden fer, exclusivament, obres de reparació i millora, sempre que no suposin augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comportin pugui ser tingut en compte a efectes expropiatoris. En tot cas, aquestes obres requereixen l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, sense perjudici dels altres permisos o autoritzacions que puguin ser necessaris en funció de la normativa aplicable.

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

Article 17. Expropiació de béns existents a 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 pot sol·licitar al Ministeri de Foment l'expropiació de béns, que passen a tenir la consideració de domini públic, entenent-se implícita la declaració d'utilitat pública, i la necessitat de la seva ocupació i la declaració d'urgència, sempre que se'n justifiqui l'interès per a la prestació idònia 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 a les comunitats autònomes, a instància del Ministeri de Foment, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, han de disposar la paralització de les obres o instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes a les autoritzacions. Així mateix, es pot procedir al precintament de les obres o instal·lacions afectades.

2. El delegat del Govern ha de sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries que efectuï la comprovació adequada de les obres paralitzades i els usos suspesos, i ha d'adoptar, en el termini de dos mesos des que es produeixi la instància i l'audiència prèvia dels qui puguin estar afectats directament, 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'ajustin a les autoritzacions atorgades.

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

3. L'adopció dels acords oportuns s'ha de fer sense perjudici de les sancions i de les responsabilitats de qualsevol ordre que siguin 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 a la Xarxa Ferroviària d'Interès General té per objecte el seu manteniment i la seva explotació, així com la gestió

dels seus sistemes de control, de circulació i de seguretat. No es pot encarregar a tercers l'exercici de funcions inherents a la gestió dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

2. L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat que s'ha de prestar en la forma que preveu aquesta Llei.

3. Tenen la consideració d'administradors d'infraestructures ferroviàries les entitats públiques empresarials a què es refereix l'article 22, a les quals s'apliquen les normes incloses al capítol V del títol II de la present Llei.

Els organismes públics que administrin ports d'interès general connectats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General han d'exercir funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries respecte de les infraestructures ferroviàries de cada port, per a la qual cosa són aplicables les normes incloses al capítol VIII del títol II.

4. Sense perjudici del que estableix l'apartat anterior, el ministre de Foment pot 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 administració o només l'administració d'una infraestructura ferroviària determinada que formi part o hagi de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. La selecció del contractista s'ha d'ajustar a les previsions que conté la legislació general sobre contractes del sector públic.

En cas que s'encarregui a les entitats esmentades la construcció d'una infraestructura ferroviària, la supervisió i aprovació dels projectes i la recepció de les obres corresponen al Ministeri de Foment.

Dins de les competències i funcions dels administradors d'infraestructures enumerades a l'article 23, les recollides als apartats h) i k) no es poden encarregar en cap cas a empreses o organismes que prestin serveis de transport ferroviari.

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

Per garantir el dret d'accés a la infraestructura, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de proporcionar a totes les empreses ferroviàries, de manera no discriminatòria i en els termes que preveuen aquesta Llei i les seves normes de desplegament, el conjunt de serveis següent:

- 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, incloses bifurcacions i desviaments de la xarxa.
- d) Control del tren, inclosa la senyalització, la regulació i l'expedició, així com la comunicació i el subministrament d'informació sobre circulació ferroviària.
- e) Utilització de les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguin disponibles.
- f) Informació sobre els serveis de circulació de trens i eventuais retards.
- g) Qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

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

Mitjançant un acord del Consell de Ministres, adoptat a proposta del ministre de Foment, es pot decidir que qualsevol element de la infraestructura ferroviària ja existent i integrat en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, que estigui sent administrat per un dels administradors d'infraestructures que preveu l'article 22, passi a ser administrat per una altra entitat diferent de les que preveu l'article 19.

El canvi en l'entitat administradora implica les modificacions de titularitat o de règim jurídic que siguin necessàries, de conformitat amb el que estableixen aquesta Llei i les seves normes de desplegament, així com les altres normes que siguin aplicables. Aquest canvi s'ha de materialitzar per acord de Consell de Ministres, a proposta del ministre de Foment.

Les transmissions que s'efectuïn en aplicació d'aquest article queden exemptes en tot cas de qualsevol tribut estatal, autonòmic o local, inclosos els tributs cedits a les comunitats autònomes, sense que els sigui aplicable el que preveu l'article 9.2 del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març.

Les transmissions, els actes o les operacions indicats també gaudeixen 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'Interès General.*

L'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins de l'àmbit de competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Foment, que tenen personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar i patrimoni propi i es regeixen 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 li siguin aplicables.

Les referències que en aquesta Llei s'efectuïn als administradors generals d'infraestructures ferroviàries s'entenen referides a les entitats públiques empresarials que preveu 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 seva titularitat que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i la seva construcció, sempre que es porti a terme amb els seus propis recursos i d'acord amb el que determini el Ministeri de Foment.
- b) La construcció amb recursos aliens d'infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el conveni corresponent.
- c) L'administració de les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat i de les que se li encarreguin mitjançant el conveni oportú.
- d) La prestació dels serveis bàsics mínims per a l'accés a la infraestructura ferroviària enumerats a l'article 20.
- e) El control, la vigilància i la inspecció de la infraestructura ferroviària que administri, de les seves zones de protecció i de la circulació ferroviària que sobre aquesta es produeixi.
- f) L'explotació dels béns de la seva titularitat, dels que li siguin adscrits i dels que tingui encarregada la gestió.
- g) L'elaboració, aprovació i publicació de la declaració sobre la xarxa.
- h) L'adjudicació de capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries i restants candidats enumerats a l'article 34 que ho sol·licitin i la subscripció 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 utilització de les infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el règim legal i reglamentari aplicable.

l) La cooperació amb els organismes que en altres estats membres de la Unió Europea administrin les infraestructures ferroviàries, per establir i adjudicar capacitat d'infraestructura que abrasi més d'una xarxa nacional.

m) La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin respecte de la seva actuació.

n) Qualsevol altra que li assignin aquesta Llei o les seves disposicions de desplegament.

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries no poden prestar serveis de transport ferroviari, llevat dels que siguin inherents a la seva pròpia activitat.

3. Per al compliment de les seves funcions, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries poden fer tota classe d'actes d'administració i disposició previstos a la legislació civil i mercantil.

4. En l'exercici de les seves funcions, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries han d'actuar amb autonomia de gestió, dins dels límits establerts pels seus estatuts i tenint en compte, en tot cas, la garantia de l'interès 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 les quals siguin titulars o de les que se li encarreguin en virtut d'un conveni.

2. La construcció i administració de la infraestructura ferroviària pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries s'efectua d'acord amb les regles següents:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries responsable pot emprendre la construcció i administració, inclòs el manteniment, de les línies de la seva 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 han d'ajustar la seva activitat a les normes establertes per a les administracions públiques en la legislació sobre contractes del sector públic, per a la preparació, adjudicació, compliment, efectes i 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 han de contractar 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 casos en què no sigui aplicable aquesta Llei, els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'acomodar la seva actuació a les instruccions internes que, de conformitat amb el que disposa la legislació sobre contractes del sector públic, han d'aprovar les entitats esmentades per a l'adjudicació de contractes no subjectes a regulació harmonitzada.

d) En els contractes en què, de conformitat amb els apartats anteriors, s'inclouguin prestacions la contractació de les quals estigui sotmesa a la legislació sobre contractes del sector públic, juntament amb prestacions la contractació de les quals estigui subjecta a la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, o juntament amb prestacions la contractació de les quals es regeixi per les instruccions internes que aprovi l'entitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de tenir en compte en tot cas, per determinar les normes que hagi d'observar en la preparació i adjudicació, efectes i extinció dels contractes esmentats, el caràcter de la prestació que tingui més importància des del punt de vista econòmic.

3. Quan en aquests casos en què es pretén l'execució de diverses activitats, es posin de manifest, mitjançant 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'article 134, i que les fórmules alternatives de contractació previstes a la normativa que sigui aplicable, segons les regles anteriors, no permeten la satisfacció de les finalitats i els objectius projectats, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot dur a terme la construcció o administració d'infraestructures ferroviàries mitjançant la subscripció de contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat definits a l'article 11 del text refós de la Llei de contractes del sector públic. Aquests contractes es regeixen, amb les especialitats que preveu aquesta Llei, per les normes que siguin aplicables segons el que assenyala el paràgraf primer d'aquest apartat d), excepte en els casos en què s'inclouï entre les actuacions a fer l'execució d'obres de plataforma o de muntatge de via en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'ajustar la seva activitat a les normes establertes 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, independentment del percentatge que representin cadascuna 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 està determinat en funció de l'amortització de les inversions o de les fórmules de finançament que es prevegin, sense que sigui aplicable la limitació prevista a l'article 314 del text refós de la Llei de contractes del sector públic; no obstant això, la durada d'aquests contractes en cap cas no pot excedir els quaranta anys. Així mateix, en tots els contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat el valor estimat dels quals sigui igual o superior a dotze milions d'euros, l'aprovació de l'expedient exigeix amb caràcter previ l'autorització del Consell de Ministres i l'informe preceptiu i vinculant del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques que es pronunciï sobre les repercussions pressupostàries i els compromisos financers que comporta, així com sobre la seva incidència en el compliment de l'objectiu d'estabilitat pressupostària.

4. Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot dur a terme la construcció o administració d'infraestructures ferroviàries mitjançant la subscripció d'un contracte de concessió d'obra pública, que es regeix pel que disposa la legislació sobre contractes del sector públic, amb les especificacions previstes en aquesta Llei.

En el plec de clàusules administratives que regeixi el contracte es pot preveure que el concessionari sigui retribuït per l'execució de l'obra mitjançant el preu que abonin els usuaris per la utilització de les infraestructures, pels rendiments procedents de l'explotació de les zones comercials que hi estan vinculades 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 esbarjo i, si s'escau, mitjançant les aportacions que pugui efectuar 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 poden rebre aportacions econòmiques de l'Estat que siguin coincidents amb l'exercici sostenible de les funcions que tenen atribuïdes, en particular respecte de la construcció, el manteniment, la conservació, la reposició o la millora de les infraestructures, així com també en relació amb la magnitud de la infraestructura i amb les seves necessitats financeres, especialment per fer front a noves inversions. Aquestes aportacions han de tenir en consideració els costos necessaris per tal que una empresa eficient i ben gestionada faci l'activitat.

Sense perjudici de l'anterior, el Govern pot acordar que les inversions que sigui necessari emprendre es puguin efectuar per mitjans diferents al finançament estatal directe, a través dels mitjans de col·laboració publicoprivada establerts en l'ordenament jurídic vigent.

2. El Ministeri de Foment i l'administrador d'infraestructura ferroviària, amb l'informe previ del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, que té caràcter vinculant, han de subscriure un conveni, per un període no inferior a cinc anys, que inclogui en el seu objecte les diferents infraestructures i instal·lacions de servei que administri i que s'ajusti als principis i paràmetres bàsics que indica l'annex II. El conveni ha d'assenyalar els objectius

i fins que s'han d'assolir i ha de proposar la quantia de les aportacions que ha d'efectuar 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 efectuar en virtut del conveni en concepte de finançament a l'administrador d'infraestructures s'han de fixar per a tota la durada del conveni des del moment en què se subscriu.

Prèviament a la seva adopció, el Ministeri de Foment ha de remetre el conveni a les empreses ferroviàries i la resta de candidats, per tal que, durant el termini d'un mes, examini i, si s'escau, facin un informe del conveni esmentat. El conveni s'ha de publicar en el «Butlletí Oficial de l'Estat» en el termini d'un mes des de la seva subscripció.

La Intervenció General de l'Administració de l'Estat ha d'emetre un informe de control financer sobre el grau d'execució de les previsions econòmiques del conveni, en què es reculli la seva opinió tècnica sobre la liquidació de les aportacions que ha d'efectuar l'Estat. El Ministeri de Foment ha de dur a terme el control tècnic sobre la seva execució.

3. Així mateix, el Govern ha d'adoptar les mesures necessàries per 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 reflecteixi 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 reemborsables d'origen privat i el finançament estatal, inclosos, si s'escau, els avançaments abonats per l'Estat, i, de l'altra, les despeses d'infraestructura.

En els segments en què el transport ferroviari sigui competitiu amb altres modes de transport, el Govern pot exigir als administradors d'infraestructures que equilibrin 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, el manteniment i la renovació de la infraestructura ferroviària, els administradors generals d'infraestructures han d'aprovar un programa d'activitat que inclogui plans d'inversió i finançament.

Aquest programa ha d'anar orientat a garantir un ús, subministrament i desenvolupament òptim i eficient de la infraestructura, assegurant al mateix temps l'equilibri financer, i ha de preveure els mitjans necessaris per aconseguir aquests objectius. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de remetre l'esborrany del programa al Ministeri de Foment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, les empreses ferroviàries i la resta de candidats, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i altres interessats, de manera prèvia a la seva aprovació, amb la finalitat de garantir que aquests actors tinguin accés a la informació pertinent que els pugui concernir i també que disposin 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 seva naturalesa, subministrament i desenvolupament, abans de la seva aprovació, així com a la previsió de les actualitzacions dels cànon previstes, de conformitat amb l'article 100.1.

El programa esmentat s'ha d'actualitzar anualment i ha de contenir totes les actuacions relacionades amb l'establiment d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, o qualsevol modificació d'aquestes des del punt de vista del traçat o de les seves condicions funcionals o d'explotació, previstes per als cinc anys següents.

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

6. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries han de portar un registre de tots els actius que administrin, que s'ha d'utilitzar per determinar el finançament

necessari per reparar o substituir aquests actius i que ha d'incloure informació detallada sobre la despesa en la renovació i modernització de la infraestructura.

Així mateix, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de sotmetre a l'aprovació del Ministeri de Foment un mètode d'assignació de costos a les diferents categories de serveis oferts a les empreses ferroviàries. Aquest mètode s'ha d'actualitzar periòdicament per tal que inclogui les millors pràctiques comptables internacionals.

Aquests mètode d'assignació de costos i les seves actualitzacions han de ser objecte prèviament d'un informe per part 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 poden ser qualsevol dels que enumera 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 constitueixen els recursos propis de l'ens.

2n Els que obtingui per la gestió i l'explotació del seu patrimoni o d'aquell que tingui encarregada la gestió i per la prestació de serveis a tercers.

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

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

5è Els fons comunitaris que li puguin ser assignats.

6è L'import dels cànon que percebi per la utilització de les infraestructures ferroviàries i per la prestació de serveis bàsics mínims i també l'import que percebi per les tarifes i els preus per la prestació de serveis complementaris i auxiliars.

7è Les transferències corrents o de capital que, si s'escau, es puguin incloure en els pressupostos generals de l'Estat.

8è 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.

9è Les donacions.

10è Els que obtingui per l'execució dels convenis que subscriu amb les comunitats autònomes, entitats locals o amb entitats privades.

11è Qualsevol altre ingrés financer o no financer i altres que obtingui d'acord amb el que preveuen la Llei o les normes reglamentàries que la despleguin.

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

1. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries han de tenir, 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 dels quals siguin titulars.

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

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

2. Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries poden exercir, en qualsevol moment, respecte dels béns de domini públic de la seva 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 correspon establir el règim d'ús dels béns de domini públic de la seva titularitat i atorgar les autoritzacions i altres títols que permetin la seva utilització per tercers.

3. Són de domini públic totes les línies ferroviàries, els terrenys ocupats per aquestes línies i les instal·lacions que estiguin situades íntegrament a la zona de domini públic.

Els administradors generals d'infraestructures ferroviàries poden desafectar els béns de domini públic de la seva titularitat que siguin innecessaris per prestar els serveis d'interès general i essencials per a la comunitat.

Aquesta desafectació l'han de portar 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 l'informe previ preceptiu del Ministeri de Foment, i determina la incorporació dels béns desafectats al seu patrimoni propi.

Els béns desafectats poden ser objecte d'alienació o permuta sempre que s'hagin complert els requisits que estableix 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 seva contractació s'ha d'ajustar al dret laboral, de conformitat amb el que preveu l'article 55.1 i 2 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril.

2. Els règims pressupostari, l'economicofinancer, el de comptabilitat, el d'intervenció i el de control financer dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries han de ser determinats en els seus estatuts, de conformitat amb el que estableix la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

Article 29. Règim tributari.

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

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 portar a terme els administradors generals d'infraestructures ferroviàries ha de ser realitzat pel Ministeri de Foment, bàsicament a través dels procediments següents:

a) Mitjançant la seva 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 siguin necessaris i que porti a terme el mateix Ministeri o l'entitat que aquest designi i sense perjudici de les funcions pròpies de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

c) A través de la comunicació per part dels administradors d'infraestructures ferroviàries de les dades i els acords relatius a les qüestions que determini, i pot requerir, en tot cas, la documentació que consideri necessària, i realitzar, directament, l'examen de la comptabilitat o altres aspectes de la gestió, quan ho consideri convenient.

d) A través de les actuacions inspectores sobre la prestació dels serveis i l'administració de les infraestructures, així com les que corresponguin a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en els termes previstos a les normes reguladores de la seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

e) Supervisant que els programes d'activitat aprovats pels administradors d'infraestructures s'adaptin a la política general que determini el Govern, a l'estratègia

indicativa del desenvolupament, el manteniment i la renovació de la infraestructura ferroviària, en particular pel que fa a la prioritització de les actuacions que s'han de dur a terme sobre la xarxa, i als convenis que se subscriuguin en virtut del que preveu l'article 25.2.

2. El control pressupostari i financer dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries s'ha d'efectuar 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, ha d'aprovar mitjançant un reial decret els estatuts dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries, en què, a més de les qüestions que preveu l'article 62 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, s'han de regular l'estructura organitzativa bàsica, els òrgans superiors de direcció i les seves 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 ha d'exposar les característiques de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries i ha d'informar sobre la capacitat i les condicions tècniques de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés. El seu contingut s'ha d'atènyer al que recull l'annex III.

2. Els administradors d'infraestructures ferroviàries, amb la consulta prèvia al Ministeri de Foment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, les empreses ferroviàries i la resta de candidats, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, i altres interessats, han d'elaborar, aprovar i publicar la declaració sobre la xarxa corresponent al seu àmbit d'actuació, així com les seves actualitzacions. La declaració sobre la xarxa s'ha de publicar en idioma castellà i, almenys, en una altra llengua oficial de la Unió Europea. El contingut de la declaració sobre la xarxa s'ha de poder obtenir gratuïtament en format electrònic al portal web del respectiu administrador d'infraestructures i s'hi ha de tenir accés, si s'escau, a través d'un portal web comú dels diferents administradors.

3. La declaració sobre la xarxa s'ha de publicar com a mínim quatre mesos abans que finalitzi 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, de les franges horàries definides en la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents, amb la finalitat que un tren o un vehicle ferroviari pugui circular entre dos punts durant un període de temps determinat.

Article 34. *Candidats.*

1. Poden sol·licitar l'assignació de capacitat d'infraestructura les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin les empreses esmentades.

2. Així mateix, poden sol·licitar capacitat d'infraestructura, en la forma i amb els requisits que s'estableixin per reglament, les administracions públiques amb competències

en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat, i els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat. En aquests casos, per a la utilització de la capacitat d'infraestructura és necessari que els candidats designin una empresa ferroviària i comuniquin aquesta circumstància a l'administrador d'infraestructures.

3. Totes les empreses que acreditin el seu interès en l'obtenció d'una llicència d'empresa ferroviària poden formular una consulta a l'administrador sobre la capacitat disponible en cada moment.

Article 35. *Requisits als candidats.*

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el que es disposi per reglament i amb la finalitat de protegir les seves expectatives legítimes en matèria d'ingressos i la futura utilització de la infraestructura que gestionin, poden imposar requisits als candidats, sempre que aquests siguin adequats, transparents i no discriminatoris.

Aquests requisits s'han d'especificar en la declaració sobre la xarxa i es refereixen exclusivament a la idoneïtat per presentar ofertes conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura i l'aportació de garanties econòmiques, les quals no poden superar un màxim adequat, proporcional al nivell d'activitat que prevegi el candidat.

El procediment reglamentari per a l'aplicació d'aquests requisits s'ha d'adaptar als criteris que fixi 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.*

S'han de regular per reglament el calendari i el procediment d'adjudicació de capacitat als candidats, especificant els seus drets i les seves obligacions i els de l'administrador d'infraestructures ferroviàries pel que fa a l'adjudicació de capacitat. El procediment d'adjudicació de capacitat s'ha d'ajustar a principis de transparència, objectivitat i no-discriminació.

Aquesta regulació ha de preveure la coordinació de sol·licituds de capacitat i les mesures que han d'adoptar els 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 abracin trams de línies gestionades per diferents administradors d'infraestructures.

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

1. En cas d'accident, de fallada tècnica o de qualsevol altra incidència que pertorbi significativament el trànsit ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restablir la situació de normalitat tan aviat com sigui possible. Amb aquesta finalitat, ha d'elaborar 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 hagi quedat temporalment inutilitzable, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot suspendre, sense avisar, la prestació dels serveis ferroviaris sobre les infraestructures esmentades per a la realització, amb caràcter urgent, de les reparacions oportunes. Les empreses ferroviàries afectades no tenen dret a exigir cap compensació o indemnització.

3. En els casos que preveu aquest article, les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els recursos que aquest consideri apropiats en cada cas i a prestar-li la col·laboració que els sigui requerida.

Article 38. Drets d'ús de capacitat.

1. El dret d'ús de capacitat d'infraestructura és adjudicat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i, una vegada atribuït a un candidat, no es pot cedir a una altra empresa. No es considera cessió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària que operi a compte d'un candidat adjudicatari de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En aquest cas, l'esmentada utilització de capacitat s'ha de portar a terme per complir els fins propis de l'activitat de l'adjudicatari, que ha de ser algun dels que preveu l'article 34.2.

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

No es considera transmissió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària que operi a compte d'un candidat.

3. Els administradors d'infraestructures i els candidats poden establir acords marc per a la reserva de capacitat en què s'especifiquin les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei.

4. Els acords marc no han de determinar els solcs ferroviaris en detall, no han d'impedir la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per a altres serveis i es poden modificar o limitar per permetre un millor ús de la infraestructura ferroviària.

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

Tanmateix, es pot acordar un període superior a cinc anys quan estigui justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos. Per a serveis que utilitzin una infraestructura especialitzada que requereixi inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, es poden concertar acords marc per un període de vigència de fins a quinze anys.

És 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, i especialment quan aquestes siguin objecte de compromisos contractuals que incloguin un pla d'amortització plurianual. En aquest cas, les necessitats del candidat poden requerir que es defineixin amb precisió les característiques de la capacitat, amb inclusió de les freqüències, el volum i la qualitat de les franges ferroviàries, que s'han d'adjudicar al candidat durant la vigència de l'acord marc. En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot reduir la capacitat reservada quan, en un període d'almenys un mes, aquesta hagi estat utilitzada per sota de la quota assignada al candidat.

6. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar els acords marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i, respectant la confidencialitat de les dades amb rellevància comercial, ha d'informar els interessats, quan aquests li ho requereixin, de les línies generals de cada acord marc.

CAPÍTOL VIII**Infraestructures ferroviàries en els ports i aeroports d'interès general****Article 39. Règim aplicable.**

1. Les infraestructures ferroviàries de titularitat d'una autoritat portuària que en cada moment existeixin en les zones de servei dels ports d'interès general i estiguin connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, formen part d'aquesta i s'han d'incorporar al Catàleg d'infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interès General a què es refereix l'article 4.4 d'aquesta Llei.

2. L'autoritat portuària ha d'exercir, respecte de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat anterior existents en els ports d'interès general, i en els termes que preveu la disposició addicional setena, les competències que s'atribueixen a l'administrador

d'infraestructures ferroviàries als 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'Interès General es recull en la declaració sobre la xarxa i està regulada per un conveni. Aquest conveni l'ha de subscriure conjuntament l'autoritat portuària corresponent, l'administrador general d'infraestructures ferroviàries corresponent i Ports de l'Estat per a cada port d'interès general, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, i s'hi han d'establir les obligacions i els drets de cadascuna de les parts, d'acord amb els principis següents:

a) L'administrador general d'infraestructura i l'autoritat portuària han d'establir, d'acord amb les directrius que estableixi 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 s'han de definir les línies de connexió del port amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

b) Les autoritats portuàries han d'establir, respecte dels ports d'interès general i amb l'informe favorable previ 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 pertorbi el funcionament adequat de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

El conveni ha de recollir qualsevol aspecte operatiu de la xarxa i les regles que han 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'interès general.

4. A les infraestructures ferroviàries existents en els ports que no pertanyin a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, però que estiguin connectades o es pretenguin connectar amb la xarxa gestionada per l'administrador general d'infraestructures ferroviàries, s'han d'aplicar les regles acordades per aquest i l'autoritat portuària, que s'han de poder incorporar al conveni previst a l'apartat 3.

La connexió de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat 1 amb altres xarxes que no formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'ha de regular en un conveni entre els titulars de les dues xarxes, amb l'informe favorable previ de Ports de l'Estat.

5. Les infraestructures ferroviàries que, en cada moment, existeixin a les zones de servei dels aeroports d'interès general i estiguin connectades amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General formen part d'aquesta i es regeixen per les normes generals contingudes en aquesta Llei, sense perjudici del conveni oportú que, per coordinar les seves competències respectives, s'estableixi entre l'entitat pública que gestioni els aeroports i l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

6. Quan un port o aeroport d'interès general estigui ubicat en el territori d'una comunitat autònoma que disposi de xarxa ferroviària de la seva titularitat, es poden subscriure convenis entre els titulars de les diferents infraestructures per facilitar la interconnexió i 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·lectivament.

2. Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada que discorri pel territori de més d'una comunitat autònoma, és necessari obtenir, prèviament, l'autorització administrativa corresponent que habiliti per a això. Amb anterioritat a l'atorgament de l'autorització per part del Ministeri de Foment, el sol·licitant ha de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia que inclogui, com a

mínim, una memòria explicativa dels fins que es persegueixen mitjançant l'establiment o l'explotació de la infraestructura projectada, amb els seus plans generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'hagin de prestar sobre aquella, la descripció de les obres i les seves circumstàncies tècniques de realització, que s'han d'ajustar a les normes que, en matèria de seguretat i interoperabilitat, estableixi per reglament el Ministeri de Foment. El Ministeri de Foment ha de sotmetre el projecte d'establiment o explotació de la línia a l'informe dels òrgans competents de les comunitats autònomes pel territori de les quals hagi de discórrer la infraestructura, amb anterioritat a la seva autorització. Aquest informe ha de ser emès en el termini d'un mes comptat des que se sol·liciti, i s'entén que és favorable si no es remet en aquest termini.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada, es pot portar 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 sigui, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, el Ministeri de Foment pot habilitar el seu titular per ocupar els terrenys de domini públic que siguin necessaris i, si s'escau, per adquirir els de propietat privada a través del procediment d'expropiació forçosa en què aquell té la condició de beneficiari.

Article 41. *Elements que complementin la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

La connexió de les infraestructures ferroviàries no pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, especialment dels carregadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General únicament es pot dur a terme quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries ho autoritzi expressament. El titular de la infraestructura ferroviària no pertanyent a la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha de facilitar la connexió en els termes que determini l'autorització. S'han de determinar per reglament les condicions en què s'ha d'efectuar la connexió de les infraestructures ferroviàries esmentades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès 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, inclosos 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, incloses les instal·lacions per a maniobres.
 - d) Les vies d'apartador.
 - 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 requereixin instal·lacions específiques.
 - f) Altres instal·lacions tècniques, com ara les instal·lacions de rentatge 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'amplada i d'eixos.

2. Les disposicions d'aquest títol s'apliquen a les instal·lacions referides a l'apartat anterior que ofereixin serveis relacionats amb el transport ferroviari en la Xarxa Ferroviària d'Interès General a més d'un client final, independentment de qui sigui el titular de la instal·lació o l'explotador dels serveis prestats a les empreses.

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

3. Si l'explotador d'alguna de les instal·lacions de servei relacionades a 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 presti serveis de transport ferroviari per als quals s'utilitzi la instal·lació i hi tingui una posició dominant, ha de tenir personalitat jurídica diferenciada, a fi de garantir la transparència i la no-discriminació en l'accés a aquestes instal·lacions i a la prestació de serveis.

Per a totes les instal·lacions de servei que preveu l'apartat 1, l'explotador de la instal·lació i l'organisme o empresa esmentat que presti serveis de transport ferroviari han de mantenir comptes separats, inclosos els balanços i comptes de resultats separats, sense perjudici de l'obligació general d'elaborar comptes anuals.

4. La declaració sobre la xarxa ha d'incloure 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 a les instal·lacions esmentades, o ha d'indicar un lloc web en què aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.

5. Quan una instal·lació de servei no s'hagi utilitzat durant dos o més anys consecutius i hi hagi empreses ferroviàries que manifestin interès per accedir-hi sobre la base de necessitats demostrades, el titular ha d'oferir públicament la possibilitat que l'explotació de la instal·lació sigui assumida per un tercer llevat que acrediti que un procés de reconversió en curs impedeix la utilització de la instal·lació per part de les empreses ferroviàries interessades.

6. Les instal·lacions de servei s'han de declarar d'utilitat pública als efectes de l'expropiació forçosa dels béns i drets necessaris per al seu establiment o ampliació.

Per al reconeixement de la utilitat pública d'una instal·lació és necessari que l'empresa interessada, que ha de tenir la consideració de beneficiària de conformitat amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa, ho sol·liciti al Ministeri de Foment, per a la qual cosa ha d'aportar el projecte d'execució de la instal·lació i una relació concreta i individualitzada dels béns o drets que el sol·licitant consideri d'expropiació necessària.

La petició s'ha de sotmetre a informació pública i s'ha de sol·licitar l'informe dels organismes afectats. El procediment d'expropiació s'ha de dur a terme de conformitat amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa.

Així mateix, els titulars de les instal·lacions tenen dret a utilitzar els terrenys de domini públic que siguin 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 explotadors restants de les instal·lacions de servei han de facilitar, de manera no discriminatòria, a totes les empreses ferroviàries i als altres candidats l'accés, inclòs l'accés per via fèrria, a les instal·lacions esmentades i als serveis que s'hi presten.

2. Les sol·licituds de les empreses ferroviàries i dels altres candidats per accedir a les instal·lacions de servei i als serveis que s'hi presten han de ser respostes pels explotadors d'aquestes en un termini raonable, no superior al màxim que estableixi la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència. Només poden ser denegades les sol·licituds si existeixen alternatives viables que permetin 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 implica

l'obligació per al responsable de la instal·lació de servei de fer les inversions en recursos o equips que siguin necessàries per atendre totes les sol·licituds que es formulin.

Si l'explotador de la instal·lació de servei es troba en la situació descrita a l'article 42.3, ha 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 rebi simultàniament sol·licituds de diferents empreses ferroviàries les ha d'intentar atendre totes amb l'eficiència més gran possible.

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

Article 44. *Serveis complementaris i auxiliars.*

1. Els serveis complementaris i auxiliars s'han de prestar a les empreses ferroviàries i a altres candidats tal 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, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

3. Les empreses ferroviàries poden sol·licitar, com a serveis auxiliars, qualsevol dels que enumera el punt 19 de l'annex I. L'explotador de la instal·lació de servei no té l'obligació de prestar aquests serveis, però si ofereix la seva realització a alguna empresa ferroviària els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

4. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de conèixer de les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i els candidats restants en relació amb la prestació dels serveis complementaris, i les ha de resoldre, així com dels serveis auxiliars quan s'entengui 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 a l'article 22.*

1. La prestació de serveis complementaris i auxiliars a les instal·lacions esmentades s'ha d'efectuar en règim de dret privat i pot 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, al seu risc i ventura.

2. Les empreses ferroviàries poden prestar per a si mateixes o en règim de col·laboració amb altres empreses ferroviàries, directament o mitjançant 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 comporta la pertinent sol·licitud de capacitat per part de l'empresa ferroviària a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que aquest ha d'assignar d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada, i abans que s'iniciï la realització del servei, l'empresa ferroviària ha de donar la seva conformitat a les condicions d'ús de la instal·lació, per tal de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions. Amb aquesta finalitat, l'administrador d'infraestructura ha de fer públics els criteris d'assignació de la capacitat i les condicions d'ús de les instal·lacions en la declaració sobre la xarxa.

En cas que les empreses ferroviàries prestin serveis auxiliars per si mateixes, només han 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 pugui oferir, aquests s'han de regular mitjançant el corresponent contracte d'arrendament a un cost raonable i amb una durada equivalent al període d'autoprestació.

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

3. La realització de serveis complementaris i auxiliars, ja sigui per gestió directa o per gestió indirecta amb contractes amb tercers, requereix el compliment dels requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitadors pertinents del personal ferroviari. Amb aquesta finalitat, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructura han de disposar dels procediments adequats en els seus sistemes de gestió de seguretat per garantir el compliment dels requisits esmentats durant la prestació de serveis, tant per la seva part com per tercers.

4. Es pot regular per reglament el règim de prestació de serveis a les instal·lacions de servei gestionades pels administradors generals d'infraestructures ferroviàries previstos a l'article 22, de conformitat 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 als ports d'interès general i la prestació de serveis complementaris i auxiliars en aquestes s'han d'ajustar al que disposa la legislació portuària. A aquest efecte els serveis bàsics d'accés a la infraestructura i els serveis complementaris i auxiliars tenen la consideració de servei general i serveis o activitats comercials, respectivament.

En tot cas, l'explotació de les instal·lacions esmentades i la prestació d'aquests serveis estan subjectes a les regles de transparència i no-discriminació establertes als articles anteriors.

2. Els serveis a què es refereix l'article 20 els poden prestar, en l'àmbit dels ports d'interès general, els administradors generals d'infraestructures ferroviàries o altres entitats públiques o privades, amb l'acord previ entre l'entitat esmentada i l'autoritat portuària corresponent.

3. Les condicions econòmiques d'explotació de les instal·lacions de servei en línies que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i siguin administrades per una entitat privada a l'empara del que preveu l'article 19.4 s'han de recollir en el contracte en què es formalitzi la comanda d'administració.

L'accés a les instal·lacions i la prestació de serveis en aquestes estan 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 utilitzant vehicles adequats que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. El transport ferroviari és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat, i pot ser de viatgers i de mercaderies. Aquest servei es presta 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 que estableix aquesta Llei. Les empreses ferroviàries han d'aportar, en tot cas, la tracció. Així mateix, es consideren empreses ferroviàries les que aportin exclusivament la tracció.

Article 49. *Llicència d'empresa ferroviària.*

1. La prestació del servei de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies no es pot dur a terme sense obtenir, prèviament, la corresponent llicència d'empresa ferroviària. L'entitat que sol·liciti la llicència ha de formular, en tot cas, la declaració d'activitat, que ha de comprendre els tipus de serveis que pretengui prestar. Tota sol·licitud de llicència s'ha d'acompanyar de la documentació que s'especifiqui en una ordre del ministre de Foment.

Tanmateix, no requereixen llicència d'empresa ferroviària les entitats dedicades al manteniment i la reparació d'infraestructura ferroviària o del material mòbil ferroviari, sempre que es limitin al transport de material, d'equips o d'elements necessaris per al desenvolupament de la seva activitat, inclosa la realització de proves en via del material esmentat. No obstant això, sí que estan 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 atorgar les llicències d'empresa ferroviària. La resolució corresponent, que posa fi a la via administrativa, s'ha de produir dins dels tres mesos següents a la presentació de sol·licitud o al moment en què es completi la documentació exigible, i ha de ser motivada en cas que sigui desestimatòria de la sol·licitud formulada.

Si, un cop transcorregut el termini esmentat, no s'ha dictat una resolució expressa, la sol·licitud s'entén desestimada.

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

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

5. Les empreses ferroviàries no poden dur a terme activitats que no estiguin expressament emparades per la llicència, sense perjudici que sol·licitin, si s'escau, la seva ampliació o la modificació del seu contingut.

6. La llicència d'empresa ferroviària és intransmissible.

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

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

1. Les llicències s'han d'obtenir amb l'acreditació prèvia per part del sol·licitant del compliment dels requisits següents:

a) Revestir la forma de societat anònima, d'acord amb la legislació espanyola. La societat s'ha d'haver constituït per un temps indefinit i les seves accions han de tenir caràcter nominatiu. En cas que la societat estigui o hagi d'estar controlada, de manera directa o indirecta, per una o diverses persones domiciliades en un Estat no membre de la Unió Europea, la llicència es pot denegar o se'n poden limitar els efectes quan les empreses ferroviàries espanyoles o comunitàries no es beneficiïn, en l'Estat referit, del dret a l'accés efectiu a la prestació del servei ferroviari.

- b) Disposar de capacitat financera per fer front a les seves obligacions presents i futures.
 - c) Garantir la competència professional del seu personal directiu.
 - d) Tenir cobertes les responsabilitats civils que li puguin ser exigibles.
2. Les entitats que pretenguin prestar serveis de transport ferroviari han de tenir per objecte principal la realització de l'activitat esmentada.
3. No poden obtenir una llicència les entitats següents:
- a) Aquelles amb administradors o membres del seu personal directiu que pateixin o hagin patit, a Espanya o fora d'Espanya, una pena privativa de llibertat fins que transcorrin cinc anys des del seu compliment íntegre, els declarats en situació concursal o els inhabilitats o suspesos per 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 l'esmentada declaració, inhabilitació o suspensió estigui vigent.
 - b) Les sancionades per infraccions penals greus, en el termini de cinc anys des de la fermesa de la sanció.
 - c) Les que estiguin 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, hagin estat sancionades per incomplir les normes que regulin el règim duaner, en el termini de cinc anys des de la fermesa de la resolució sancionadora.

Article 51. Capacitat financera dels sol·licitants.

1. S'entén complert el requisit de capacitat financera quan l'empresa sol·licitant acrediti que pot fer front a les seves obligacions reals i potencials, durant un període de dotze mesos a comptar de la sol·licitud de la llicència.
2. La capacitat financera s'ha d'avaluar d'acord amb els comptes anuals auditats de l'empresa. Per a aquesta avaluació són determinants els elements següents:
- a) Els recursos financers disponibles, inclosos dipòsits en bancs, avançaments consignats 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 efectuades, incloses les portades a terme per adquirir 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 seva capacitat financera s'ha d'avaluar en funció de la seva xifra de capital social i de les garanties que prestin els seus accionistes o la mateixa societat per assegurar el compliment de les obligacions d'aquelles.
4. En tot cas, es considera que l'entitat sol·licitant no disposa de prou capacitat financera quan no estigui al corrent en el compliment de les seves obligacions tributàries, en els termes establerts a la Llei 58/2003, de 17 de desembre, general tributària, i a les normes dictades per al seu desplegament, o de les seves obligacions amb la Seguretat Social.

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

S'ha de complir el requisit de competència professional quan l'entitat sol·licitant disposi o es comprometi a disposar, en el moment d'inici de les seves activitats, d'òrgans directius amb els coneixements i l'experiència necessaris per 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 ha de tenir o s'ha de comprometre a tenir suficientment garantida, en el moment d'inici de les activitats per tal que el faculti la llicència i durant el seu desenvolupament, la responsabilitat civil en què pugui incórrer, en particular la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. Igualment, aquesta garantia ha de cobrir la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries.

2. S'han d'establir per reglament l'import i les condicions de cobertura de responsabilitat civil, en funció de la naturalesa dels serveis que s'hagin de prestar.

Article 54. Conservació d'eficàcia de la llicència.

La llicència conserva la seva eficàcia mentre l'empresa ferroviària compleixi els requisits exigits per al seu atorgament. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària verificar el compliment per part de l'empresa dels requisits indicats. Aquesta verificació ha de tenir lloc:

- a) Almenys cada cinc anys des de l'atorgament de la llicència o des de la finalització del procediment de verificació anterior.
- b) Quan l'Agència tingui indicis del possible incompliment per part d'una empresa ferroviària dels requisits exigits.
- c) Quan l'empresa ferroviària pateixi 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.

L'empresa ferroviària ha de notificar aquestes circumstàncies a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en el termini d'un mes des que es produeixin. La referida 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 pot comprovar en tot moment si l'empresa ferroviària titular d'una llicència segueix complint els requisits necessaris per a la seva autorització i pot suspendre, amb caràcter total o parcial, els efectes de la llicència concedida a una empresa ferroviària. Quan la suspensió sigui parcial, té l'abast que, expressament, es determini. La resolució que l'adopti posa fi a la via administrativa.

2. La suspensió de la llicència es pot acordar quan es doni algun dels supòsits següents:

- a) Obertura d'un expedient sancionador per infracció molt greu. L'acord de suspensió es produeix 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 hagi interromput les seves operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que s'acordi, de conformitat amb el que preveu l'article següent, la revocació de la llicència.

3. La suspensió només s'ha d'acordar quan, si es dóna una de les causes assenyalades anteriorment, la mesura sigui convenient per garantir la seguretat i la

prestació eficaç del servei del transport ferroviari. La suspensió es pot acordar per un termini màxim de vint-i-quatre mesos.

4. S'ha de desplegar per reglament 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 part de l'empresa ferroviària dels requisits que exigeix l'article 50.1 per atorgar-la, així com estar incursa en alguna de les causes que enumera l'article 50.3, epígrafs d) i e). No obstant això, quan la llicència sigui revocada per incompliment del requisit de capacitat financera, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot concedir, per raons d'interès general, a l'empresa ferroviària una llicència temporal, sempre que no es comprometi la seguretat del servei de transport ferroviari. Aquesta llicència temporal té validesa durant un període màxim de sis mesos.

b) La declaració en estat concursal, llevat que l'Agència de Seguretat Ferroviària constati que dins d'un termini raonable l'empresa pot tenir viabilitat financera. L'obertura de la fase de liquidació dona lloc a la revocació sempre que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària arribi 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 que preveu 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 dues sancions per infraccions molt greus en el termini de dotze mesos, en els termes que preveu l'article 109.4.

2. En cas que una empresa ferroviària interrompi les seves operacions durant sis mesos o no les hagi començat en el termini dels sis mesos següents a l'obtenció de la llicència, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de decidir, a la vista de les circumstàncies que concorrin en cada cas i mitjançant una resolució motivada, si escau revocar o suspendre la llicència.

3. La revocació de la llicència l'ha d'acordar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. La resolució posa fi a la via administrativa i és immediatament executiva. En allò que no preveu aquesta Llei, la revocació de la llicència s'ha d'ajustar al procediment establert al títol VI de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

4. S'ha de desplegar per reglament 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 tingui indicis del possible incompliment dels requisits exigits per una empresa ferroviària a la qual hagi atorgat la llicència una autoritat d'un altre Estat membre, n'ha d'informar, sense demora, a l'autoritat esmentada.

2. En cas que l'Agència tingui coneixement que a una empresa ferroviària d'un altre Estat membre de la Unió Europea que operi a Espanya li ha estat suspesa o revocada la llicència, ha d'acordar, immediatament, les mesures pertinents perquè no dugui a terme la prestació de serveis emparada pel títol habilitador esmentat.

3. Sempre que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària hagi concedit, modificat, suspès o revocat una llicència, n'ha d'informar immediatament a l'Agència Ferroviària Europea.

Article 58. Obligacions de les empreses ferroviàries.

1. Les empreses ferroviàries han de portar i publicar separatament els comptes de pèrdues i guanys i els balanços relatius, d'una banda, als serveis de transport de mercaderies per ferrocarril i, de l'altra, als serveis de transport de viatgers. Els fons públics que s'abonin en concepte d'activitats relatives a la prestació de serveis de transport en règim de servei públic han de figurar separatament en els comptes corresponents i no s'han de transferir 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 han de facilitar la informació estadística i comptable que s'estableixi per ordre del ministre de Foment, que ha de fixar, així mateix, els sistemes de control, inspecció i auditoria i la periodicitat amb què s'ha de subministrar la informació esmentada.

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

4. Així mateix, les empreses ferroviàries l'objecte de les quals sigui el transport ferroviari de viatgers han de:

a) Establir un sistema d'atenció de les reclamacions que presentin els usuaris, en els termes que es despleguin per reglament.

b) Determinar unes normes de qualitat del servei i implantar un sistema de gestió de la qualitat, per assegurar-ne el manteniment. Aquestes normes de qualitat del servei han d'incloure els aspectes que es determinin per reglament pel que fa a:

Informació i bitllets.

Puntualitat dels serveis i principis generals per fer front a les seves perturbacions.

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, reemborsaments 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 han de facilitar a aquests la informació en formats adequats, accessibles i comprensibles i també han de vetllar perquè els serveis es prestin 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 han de controlar els seus propis resultats en matèria de qualitat del servei. A més, han de publicar cada any, juntament amb el seu informe anual, un informe sobre els resultats assolits en aquest camp. Aquest últim s'ha de remetre al Ministeri de Foment i s'ha de publicar a la pàgina web de l'empresa.

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

1. El Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, pot 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'Interès General queda subjecta a obligacions de servei públic. La declaració s'ha de produir quan l'oferta de serveis de transport de viatgers que realitzarien els operadors, si consideressin exclusivament el seu propi interès comercial i no rebessin cap compensació, resulta insuficient o no s'adequa a les condicions de freqüència, qualitat o preu necessàries per garantir la comunicació entre diferents localitats del territori espanyol.

En la seva declaració, el Consell de Ministres s'ha de basar 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 s'han de prestar en règim d'exclusivitat, llevat que l'acord del Consell de Ministres determini un altre règim de prestació.

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

2. Per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic, les empreses ferroviàries han de disposar d'una autorització que ha d'atorgar el Ministeri de Foment, amb l'informe favorable previ 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'ajusti als principis de publicitat, transparència i no-discriminació.

No obstant això, l'autorització pot ser objecte d'adjudicació directa, en la mesura que no contravingui la legislació comunitària, quan el cost anual de prestació del servei no excedeixi el milió d'euros.

En els supòsits d'adjudicació directa, l'autorització corresponent ha de preveure la necessitat que, mitjançant els mecanismes oportuns, l'empresa prestadora del servei compleixi els principis d'eficiència i bona gestió empresarial.

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

Les autoritzacions han de definir els drets i les obligacions de les empreses prestadores, entre les quals han de figurar les destinades a garantir la continuïtat dels serveis, i han de determinar, si s'escau, les compensacions que tinguin dret a percebre per l'explotació dels serveis en les condicions establertes 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 l'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, ha de desplegar el règim de les autoritzacions per prestar serveis de transport ferroviari subjectes a obligacions de servei públic, el procediment per al seu atorgament, 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 resultin del procediment de licitació únicament es poden modificar en la mesura i amb l'abast en què hagin estat previstos en l'autorització.

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

conformitat amb el que s'estableixi per reglament. Quan les modificacions repercuteixin econòmicament en l'explotació del servei s'ha d'actualitzar la quantia de la compensació.

5. Als efectes de finançar el cost del servei, el Ministeri de Foment pot subscriure convenis amb les comunitats autònomes i les entitats locals. En els convenis esmentats es pot acordar el següent:

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

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

7. No s'ha d'adjudicar capacitat d'infraestructura a una empresa per dur a terme serveis de transport ferroviari de viatgers, l'itinerari dels quals coincideixi 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, resolgui, amb l'informe previ de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, que l'assignació de capacitat compromet l'equilibri econòmic de les condicions establertes per a la prestació del servei públic, i la seva rendibilitat o repercuteixi sensiblement en la compensació del seu finançament amb càrrec a fons públics.

Abans d'adoptar la seva decisió, el Ministeri de Foment ha d'escoltar 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 ha de donar coneixement a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència de qualsevol restricció a 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, pot acordar l'assumpció per part de l'Administració General de l'Estat de la gestió de determinats serveis de transport per ferrocarril o l'explotació de certes infraestructures ferroviàries per garantir la seguretat pública i la defensa nacional.

2. Quan el procediment de licitació per atorgar una autorització per a la prestació de serveis subjectes a obligacions de servei públic sigui declarat desert, el Ministeri de Foment pot imposar la prestació dels serveis esmentats, com a obligació de servei públic, a l'empresa ferroviària que disposi de mitjans adequats i suficients i exploti altres serveis ferroviaris en la mateixa àrea geogràfica. L'empresa ha de ser rescabada, si s'escau, en la forma que es determini 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 a aquests, o els presta en condicions que no garanteixen la seguretat de les persones, el Ministeri de Foment ha d'adoptar totes les mesures necessàries per garantir-ne una prestació correcta.

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 seva organització i funcionament s'ha de fer per mitjà d'un reial decret. En el Registre s'han d'inscriure,

d'ofici, les dades relatives a les entitats i les persones físiques i jurídiques l'activitat de les quals estigui vinculada al sector ferroviari i requereixin per al seu exercici la pertinent llicència, autorització, certificat o habilitació, o bé així ho estableixi expressament algun precepte legal o reglamentari. En la inscripció també hi han de figurar les condicions imposades a les entitats i persones esmentades per a l'exercici de la seva activitat pròpia i les seves modificacions, així com les possibles sancions imposades a aquestes, als efectes de l'aplicació de les regles d'agreujament de les infraccions tipificades en aquesta Llei.

Així mateix, en el registre s'ha d'inscriure el material rodant que circula per la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les entitats encarregades del seu manteniment.

3. En les seccions del Registre especial ferroviari s'han d'anotar les dades exigides per la normativa comunitària relatiu al sector ferroviari que siguin de competència estatal.

CAPÍTOL V

Drets dels usuaris dels serveis de transport ferroviari

Article 62. Drets dels usuaris.

1. Els usuaris tenen dret a l'ús dels serveis de transport ferroviari en els termes que estableixen la reglamentació de la Unió Europea i altres normes aplicables en la matèria i, si s'escau, els contractes que subscriuin amb les empreses ferroviàries.

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

2. Per ordre del ministre de Foment es poden establir condicions generals o contractes tipus per a les diferents classes de serveis de transport ferroviari, tant de viatgers com de mercaderies.

3. Les empreses ferroviàries han de tenir, a disposició dels usuaris dels serveis, un llibre de reclamacions, editat d'acord amb el model que es determini per reglament.

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

Article 63. Assistència integral als afectats per accidents ferroviaris.

Les víctimes dels accidents que es produeixen en l'àmbit del transport ferroviari de competència estatal i els seus familiars tenen dret a una assistència integral que garanteixi una atenció i un suport adequats, en els termes que es determinin per reglament.

En el desplegament reglamentari esmentat s'han de concretar les obligacions mínimes de les empreses i entitats que intervinguin en el transport ferroviari en l'assistència a víctimes i als seus familiars, incloses les que tinguin contingut econòmic.

En tot cas, les empreses ferroviàries que operin en l'àmbit del transport de competència estatal, així com els administradors d'infraestructura de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, han de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i als seus familiars en cas d'accident ferroviari en les condicions que determini el desplegament reglamentari esmentat. Aquest pla d'assistència ha de ser aprovat pels centres directius corresponents del Ministeri de Foment en els seus àmbits de competència respectius, amb l'informe previ 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'Interès General està subjecta a les normes de seguretat previstes en aquesta Llei i en les seves normes de desplegament.

2. La seguretat en la circulació ferroviària comprèn 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, inclosos els mètodes de seguretat, i el foment i la supervisió de la seva aplicació per part dels agents del sistema ferroviari.

c) Els requisits que han de complir els sistemes de gestió de la seguretat per obtenir el 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 hagi estat modificat substancialment, així com les del seu manteniment.

e) Les condicions i els requisits per autoritzar i posar en servei tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per al funcionament adequat 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'Interès General, incloses 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 exerceixi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària, inclosos els criteris per a la seva habilitació.

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

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

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

S'ha de donar prioritat a les actuacions tendents a la millora contínua de les condicions de seguretat del sistema ferroviari amb l'objectiu principal de la prevenció dels accidents ferroviaris.

4. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès 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 han d'aplicar les regles i normes de seguretat i han de disposar d'uns sistemes de gestió de la seguretat, adequats al que disposen aquesta Llei i les seves disposicions de desplegament, que han d'incloure les mesures necessàries per a l'avaluació i el control dels riscos de la circulació ferroviària i el seu seguiment. També s'han de responsabilitzar de la seguretat

de la part del sistema ferroviari que els afecta, inclòs 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 són responsables, de conformitat amb la legislació vigent, de la formació i qualificació dels seus empleats i de les altres persones que duguin a terme per a ells un treball amb possible afectació en 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 són responsables que els subministraments de material rodant, instal·lacions, accessoris, equip i material que facilitin, així com els serveis que prestin, siguin conformes amb els requisits i amb les condicions d'utilització previstes, de manera que les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures ferroviàries els puguin utilitzar d'una manera segura.

6. Correspon al Ministeri de Foment establir les condicions tècniques sobre projecció, construcció, entrada en servei i administració de les infraestructures, i també respecte del material rodant que circuli sobre aquestes infraestructures.

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'Interès General. Com a tal, exerceix les funcions següents en matèria de seguretat:

a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General mitjançant la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en aquesta matèria, així com l'exercici de la potestat sancionadora, si s'escau, 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 seu compliment per part dels 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 esmentat.

h) Organitzar i gestionar el Registre especial ferroviari.

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

L'Agència no pot 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 és independent, en la seva organització, estructura i capacitat decisòria, de qualsevol empresa ferroviària, administrador de la infraestructura, sol·licitant i entitat adjudicadora, ha d'exercir les seves funcions de manera transparent i no discriminatòria, ha de donar audiència a les parts interessades i ha de motivar les seves decisions.

Ha de respondre sense dilació a les peticions i sol·licituds que se li formulin i, una vegada se li hagi facilitat tota la informació sol·licitada, ha d'adoptar totes les seves decisions en un termini no superior a quatre mesos.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar en qualsevol moment l'assistència tècnica dels administradors d'infraestructures ferroviàries i de les empreses ferroviàries, així com de qualsevol altre intervingent 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 ha de consultar totes les parts participants i interessades, inclosos els administradors de la infraestructura, les empreses ferroviàries, els fabricants i empreses de manteniment, els usuaris i els representants del personal.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot portar a terme totes les inspeccions i investigacions que siguin necessàries per al compliment de les seves funcions i ha de tenir accés a tots els documents pertinents i als locals, les instal·lacions i l'equip dels administradors d'infraestructures, de les empreses ferroviàries i altres agents del sector ferroviari.

5. S'han de regular per reglament el funcionament dels serveis d'inspecció i supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, les seves atribucions, les facultats del seu personal i els seus procediments d'actuació.

6. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de cooperar 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'Interès General, les empreses ferroviàries han 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 ha d'utilitzar i de les condicions del seu manteniment, amb l'objecte de controlar els riscos i operar en la xarxa de manera segura.

3. S'ha de determinar per reglament el contingut del certificat de seguretat i s'ha de regular el procediment per al seu atorgament, renovació, modificació o revocació, així com els requisits que ha de complir l'esmentat sistema de gestió de la seguretat i els elements que aquest ha de contenir, tot això de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria esmentada.

4. Les empreses ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions establertes en els seus certificats de seguretat. L'incompliment per part de les empreses ferroviàries d'aquestes condicions determina la revocació dels certificats esmentats, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador previst en aquesta Llei.

Article 67. *Autorització de seguretat.*

1. Per exercir les funcions d'administració de la Xarxa Ferroviària d'Interès General els administradors d'infraestructures ferroviàries han 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, inclosos els referits als coneixements i requisits exigibles al seu personal relacionat amb la seguretat en la circulació, així com, si s'escau, els relatius al manteniment i l'explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització.

3. S'ha de determinar per reglament el contingut de l'autorització de seguretat i s'ha de regular el procediment per al seu atorgament, renovació, modificació o revocació, així com els requisits que ha de complir el referit sistema de gestió de la seguretat i els elements que aquest ha de contenir, tot això de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria esmentada.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries estan obligats a complir, en tot moment, les condicions establertes en la seva autorització de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions determina, si s'escau, la seva revocació, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador establert en aquesta Llei.

CAPÍTOL III

Règim de seguretat aplicable als diferents elements del sistema ferroviari

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

1. Per mitjà d'un reial decret, a proposta del ministre de Foment i a iniciativa de l'Agència de Seguretat Ferroviària, s'han de regular 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 al funcionament adequat dels subsistemes de naturalesa funcional.

2. Mitjançant un ordre del ministre de Foment, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, s'han d'establir 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, ha de regular les condicions i els requisits per autoritzar i inscriure en el Registre especial ferroviari el material rodant que circuli pels trams i les 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 del seu manteniment i d'autorització i funcionament dels centres homologats de manteniment dels vehicles.

Article 69. Règim aplicable al personal ferroviari.

1. El personal que presti els seus serveis en l'àmbit ferroviari ha de tenir la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les garanties degudes de seguretat i d'eficiència.

2. Per 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, s'han de regular les condicions i els requisits per obtenir els 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 esmentat.

3. El personal ferroviari que dugui a terme activitats amb repercussió sobre la seguretat en la circulació ferroviària no les pot dur a terme quan es trobi amb taxes d'alcohol superiors a les que s'estableixin per reglament, o amb presència en l'organisme de medicaments o substàncies que pertorbin o disminueixin les seves 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, s'han de regular 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 portades a terme durant l'exercici de la seva activitat professional. També s'han de regular 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 el manteniment dels títols habilitadors del personal referit, s'han d'incloure continguts sobre el coneixement d'aquests aspectes: alcohol, drogues i substàncies psicoactives i medicaments. Al seu torn, les entitats ferroviàries han de fomentar, entre el personal esmentat, l'ús responsable de medicaments que puguin alterar, pertorbar o modificar les seves facultats psicofísiques en l'exercici de les seves funcions.

Article 70. *Reglament de circulació ferroviària.*

1. El Reglament de circulació ferroviària ha d'establir les regles i els procediments operatius necessaris per tal que la circulació dels trens i altres vehicles ferroviaris pels trams i les línies que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General es faci d'una manera segura i eficient.

2. El Consell de Ministres ha d'aprovar 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. Han de ser objecte d'una investigació tècnica els accidents ferroviaris greus que es produeixin sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i els altres accidents i incidents ferroviaris quan la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ho consideri procedent per la seva repercussió potencial en la seguretat de la circulació ferroviària.

2. La investigació tècnica té per finalitat l'establiment de les causes d'un accident o incident i la formulació, si s'escau, de les recomanacions de seguretat que resultin pertinents. En cap cas no s'ha d'ocupar 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 similars als anteriors, les conseqüències dels quals fessin necessari modificar la normativa de seguretat ferroviària o de la gestió de la seguretat.

Per grans danys s'entenen aquells el cost dels quals es pugui avaluar de manera 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 dur a terme 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 amb interessos que puguin entrar en conflicte amb les seves funcions.

3. En l'acompliment de les seves funcions, ni el personal ni els membres del Ple de la Comissió poden 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 actua com a vicepresident, i el secretari, que té veu però no vot.

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

2. Abans de la seva designació, el ministre de Foment ha de posar en coneixement de la comissió competent del Congrés dels Diputats el nom de les persones proposades com a president i vocals de la Comissió d'Investigació, i li ha de traslladar els seus currículums.

Dins del termini d'un mes natural des de la recepció de la comunicació corresponent, la comissió competent del Congrés dels Diputats ha de manifestar la seva acceptació de la persona proposada com a president o el seu veto raonat. Durant aquest termini, la comissió parlamentària pot acordar la compareixença del candidat proposat per a president per tal que exposi les línies bàsiques d'actuació que ha de desenvolupar la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris durant el seu mandat.

Si, un cop transcorregut el termini esmentat, no hi ha manifestació expressa del Congrés, s'entén acceptada la proposta i el ministre de Foment ha de designar el candidat com a president.

Article 74. *Mandat.*

1. El mandat del president i els vocals és de sis anys, sense possibilitat de reelecció. Els vocals de la Comissió s'han de renovar parcialment cada dos anys, d'acord amb els criteris de renovació que estableixin les normes de funcionament de la Comissió. Tots els membres de la Comissió han d'actuar amb independència en l'exercici de les seves funcions.

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

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

Article 75. *Atribucions dels investigadors.*

1. Els funcionaris que tinguin la condició de tècnics d'investigació de la Comissió tenen la consideració d'agents de l'autoritat quan actuïn en l'exercici de la seva funció investigadora. Durant l'exercici de la seva activitat, i amb l'autorització judicial prèvia en aquells casos en què sigui necessària, poden:

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 manera controlada i custodiada, d'instal·lacions d'infraestructura o peces, als efectes de l'examen corresponent.

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 s'escau, 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 pugui ser rellevant per a la investigació ferroviària.

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

f) Interrogar el personal ferroviari implicat i altres testimonis.

g) Accedir a qualsevol informació o documentació pertinent de què disposin l'administrador de la infraestructura, les empreses ferroviàries implicades i 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 té caràcter reservat i els tècnics investigadors estan obligats a preservar-lo.

3. S'han d'establir per reglament 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. Constitueix el fet imposable de la taxa per expedició de la llicència d'empresa ferroviària, el seu atorgament, modificació o renovació.

2. És subjecte passiu de la taxa l'empresa ferroviària a favor de la qual s'atorgui.

3. La taxa té tres modalitats:

a) Per atorgament.

b) Per modificació de llicència.

c) Per renovació de llicència

Article 77. *Meritació.*

1. Les taxes s'han de meritjar en el moment de l'atorgament de la llicència, la seva modificació o la seva renovació.

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

Article 78. *Gestió i afectació.*

1. La gestió, liquidació i recaptació de la taxa per l'atorgament o 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'ha d'ingressar en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 79. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determina per primera vegada a la Llei de pressupostos generals de l'Estat i pot ser actualitzada posteriorment mitjançant una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió ha de disposar d'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. Constitueix 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, la seva expedició o la seva modificació, renovació o revisió.

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

3. La taxa té 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 merita 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 revocació del certificat de seguretat no dóna dret a la devolució de l'import de la taxa.

Article 82. *Gestió i afectació.*

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

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

Article 83. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determina per primera vegada a la Llei de pressupostos generals de l'Estat i pot ser actualitzada posteriorment mitjançant una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió ha de disposar d'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. Donen dret a l'exacció de les taxes compensatòries del cost dels tràmits i actuacions necessàries, d'acord amb el que disposa aquest capítol, la gestió precisa per a:

a) Homologació de centres de reconeixement mèdic i de formació del personal ferroviari, i les seves renovacions o ampliacions, ja sigui autoritzant noves instal·lacions o impartint 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, renovació o ampliacions de les homologacions, títols, llicències, certificacions o autoritzacions corresponents, així com dels serveis realitzats per a les convocatòries per obtenir el títol, llicència de conducció i de consellers de seguretat en relació amb el transport de mercaderies perilloses.

3. Són subjectes passius de les taxes, segons els casos, la persona natural o jurídica que efectuï la sol·licitud per a tots els casos que descriu el punt anterior.

4. Hi ha les modalitats de taxes següents:

- 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 portin a terme fora de Madrid.

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

En el cas de convocatòries realitzades davant la sol·licitud de diversos centres de formació, les quanties anteriors són repartides proporcionalment entre els diferents centres sol·licitants, de manera que l'import dels apartats anteriors i), iii) i, si s'escau, iv) es reparteix entre el nombre de centres de formació que aportin 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 determini respecte de cada tipus de material, en funció de les seves condicions tècniques o del seu valor econòmic.

Article 85. *Meritació.*

Les taxes es meriten 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 les taxes s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 87. *Revisió.*

La quantia de les taxes regulades en aquesta secció es determina per primera vegada a la Llei de pressupostos generals de l'Estat i poden ser actualitzades posteriorment mitjançant una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió ha de disposar d'una memòria economicofinancera ajustada a 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 realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària

Article 88. *Règim jurídic.*

1. Constitueix 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. Són els subjectes passius de la taxa les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures ferroviàries a què es refereixi el fet imposable respectiu.

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

Els conceptes de les taxes són 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 l'últim import esmentat no el pot incorporar l'administrador d'infraestructura dins dels costos que es consideren en el càlcul de futures actualitzacions de les quanties dels cànons 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 de conformitat 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 merita en el moment de realització de l'activitat o servei corresponent, i es liquida 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'ingressa en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 92. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determina per primera vegada a la Llei de pressupostos generals de l'Estat i pot ser actualitzada posteriorment mitjançant una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió ha de disposar d'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 aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari

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

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

No s'exigeix el pagament de la taxa a les persones físiques o persones jurídiques, que no siguin societats de capital, quan la utilització privativa o aprofitament especial de béns de domini públic no comporti una utilitat econòmica per al concessionari, persona autoritzada o adjudicatari o, encara que existeixi aquesta utilitat, la utilització o aprofitament comporti condicions o contraprestacions per al beneficiari que anul·lin o facin irrellevant aquella. S'ha de fer constar aquesta circumstància en els plecs de condicions o clàusules de l'autorització o concessió.

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

2. La meritació de la taxa es produeix amb l'atorgament inicial i el manteniment anual de la concessió, autorització o adjudicació i és exigible en la quantia que correspongui i en els terminis que s'assenyalin en les condicions de la concessió, autorització o adjudicació.

3. Són subjectes passius de la taxa els concessionaris, les persones autoritzades o els adjudicataris o, si s'escau, els qui se subroguin en lloc d'aquells.

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

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

6. La quota tributària és la resultant d'aplicar a la base imposable la quantia que es determina a 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 faci la prestació de serveis o sigui titular del domini públic ferroviari ha de gestionar la taxa i ingressar en el seu patrimoni el producte de la recaptació.

La liquidació de la taxa s'ha de notificar al subjecte passiu i el seu pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació.

Article 95. *Revisió.*

La quantia de la taxa regulada en aquesta secció es determina per primera vegada a la Llei de pressupostos generals de l'Estat i pot ser actualitzada posteriorment mitjançant una ordre del ministre de Foment.

La proposta de revisió ha de disposar d'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 han de percebre de les empreses ferroviàries que utilitzin les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com les estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servei, l'abonament de les taxes que regula aquesta secció, que han de rebre el nom de cànon ferroviari.

La present secció estableix el marc general dels cànon, que permet als administradors generals d'infraestructures ferroviàries la determinació dels que siguin aplicables a cadascuna de les línies, els trams, les estacions de transport de viatgers, les terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servei de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que administri.

2. En tot cas, queden afectes al patrimoni dels administradors d'infraestructures ferroviàries els ingressos obtinguts pel cobrament dels cànon referits, independentment de les tarifes o els preus privats que pugui percebre de les empreses ferroviàries i de tercers.

3. Els cànon es fixen 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 quantificar els cànon d'utilització de les infraestructures ferroviàries, s'han de prendre en consideració els costos directament imputables al servei ferroviari.

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

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

5. En el marc del conveni regulat a l'article 25.2, es poden establir aportacions a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'explotació, el manteniment, la conservació i la reposició de les infraestructures ferroviàries la utilització de les quals constitueix el fet imposable dels cànon previstos en la present secció, en la mesura que els cànon esmentats no permetin 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 poden prendre en consideració els costos mediambientals, en particular els efectes del soroll, d'accidents i de la infraestructura que no gravin els modes de transport diferents del ferroviari, a fi de reduir-ne la quantia.

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

8. Per incentivar que les empreses ferroviàries i el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries redueixin al mínim les pertorbacions del trànsit en la Xarxa

Ferrovial d'Interès General, s'ha d'establir un sistema d'incentius, els principis bàsics del qual s'han d'aplicar a tota la xarxa. Aquest sistema pot incloure la imposició de penalitzacions per accions que pertorbin el funcionament de la Xarxa, la concessió d'indemnitzacions a les empreses que les pateixin i la concessió de primes als resultats més bons del que s'hagi previst.

Mitjançant una ordre del ministre de Foment s'han de desenvolupar i actualitzar els principis bàsics d'aplicació del sistema d'incentius esmentat. L'ordre ha d'establir, almenys:

- a) Procediments de càlcul de temps de viatge i marges de puntualitat.
- b) Classificació dels retards i les perturbacions.
- c) Procediments de còmput de retards i d'imputació de responsabilitats de la perturbació.
- 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 poden desenvolupar i completar els elements que componen l'esmentat marc general dels cànon, que ha de recollir especialment les mesures reglamentàries destinades a incentivar la reducció dels costos de posada a disposició de la infraestructura o la quantia dels cànon i els sistemes usats per compensar, per l'ús de la infraestructura ferroviària, els costos mediambientals, d'accidents i d'infraestructura que no paguin els modes de transport competidors.

En particular, aquesta ordre pot 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 d'aplicació i criteris de quantificació de l'addició a la modalitat B del cànon per utilització de les línies ferroviàries recollits a l'article 97.5.2n b).

10. Les ordres esmentades han de ser objecte d'un informe, abans que s'aprovin, per part de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics i per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

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

1. Fet imposable.

Constitueix el fet imposable del cànon la utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès 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 amb la finalitat 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.

Són subjectes passius del cànon les empreses ferroviàries que utilitzin o siguin adjudicatàries de capacitat per poder circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Igualment, tenen 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 tenir la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguin adjudicació de capacitat.

3. Meritació, exigibilitat i pagament.

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

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar les modalitats d'aquest cànon per mesos naturals.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon s'ha de notificar al subjecte passiu i el seu pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des del dia en què es produeixi la notificació.

4. Base imposable.

La base imposable d'aquest cànon són els trens quilòmetres i, si s'escau, les places tren quilòmetre, distingint per cada modalitat del cànon, tipus de línia, tipus de servei i 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 consisteix a aplicar a la base imposable la quantitat que determini la Llei de pressupostos generals de l'Estat per a cada modalitat del cànon per cada tren quilòmetre, en funció del tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.

Per a la determinació de la quota íntegra s'ha de tenir 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 determina en funció de cada tren quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos del procés d'adjudicació de capacitat, els de gestió del trànsit, 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 determina en funció dels trens quilòmetre circulats, distingint per tipus de línia i tipus de servei.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i conservació de la infraestructura ferroviària directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

Aquest cànon no grava 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 determina en funció dels trens quilòmetre circulats per línies ferroviàries electrificades, distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen 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. Tenen la consideració d'instal·lacions d'electrificació les subestacions, inclosos 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 és el resultat d'aplicar sobre la quota íntegra una addició per a cadascuna 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'aplica, d'acord amb les quanties que estableixi 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 ha utilitzat, per tipus de línia i tipus de servei.

L'addició s'aplica 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 diferència esmentada sigui superior al 2 per cent de la capacitat adjudicada i en allò que excedeixi el percentatge esmentat.

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 sigui superior al 15 per cent de la capacitat adjudicada i en allò que excedeixi el percentatge esmentat.

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

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de revisar cada tres anys els percentatges de diferències mínimes entre capacitat adjudicada i utilitzada, sobre la base de la seva evolució i per tal que continuïn sent un element incentivador de l'ús eficient de la xarxa ferroviària. Els nous percentatges s'han d'actualitzar mitjançant la seva publicació a 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'amplada variable o altres situacions d'elevada intensitat de trànsit en determinats períodes horaris.

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

La quantia de l'addició es fixa a la Llei de pressupostos generals de l'Estat atenent els criteris següents:

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

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

6. Bonificacions o descomptes.

1r Bonificació per 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 ha d'aplicar

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

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

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

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

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

c) El percentatge de bonificació objectiu per als trànsits incrementals, B_{obj} : aplicable als trànsits incrementals quan s'assoleixi el trànsit objectiu fixat d'acord amb les expectatives de creixement de trànsit; si l'increment correspon a un valor intermedi entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, s'aplica una bonificació inferior a la bonificació objectiu, aplicant un sistema progressiu.

La bonificació es calcula de la manera següent:

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

Si el trànsit realitzat T queda per sota 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 determina 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, $B = B_{obj} \times (T - T_{ref}) / (T_{obj} - T_{ref})$.

Si el trànsit realitzat T és superior al trànsit objectiu, és el percentatge corresponent a la bonificació objectiu, per tant $B = B_{obj}$.

Increment de trànsit repercutible a cada subjecte passiu (I_{EF}): es distribueix l'increment global de trànsit respecte del trànsit de referència als diferents 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 subjecte passiu esmentat és: $I_{EF} = (T - T_{ref}) \times T_{EF} / T$.

Quantia objecte de bonificació de cada subjecte passiu (CB_{EF}): és 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 determina 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 es pot projectar amb caràcter plurianual, si bé l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot revisar anualment els valors anteriors pels motius següents:

a) Trànsit de referència:

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

Evolució previsible 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 pot 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 seves expectatives de trànsit.

En els casos en què l'empresa ferroviària sigui diferent del candidat que ha sol·licitat la capacitat, als efectes de bonificació es computen els cànon meritats per la modalitat A com si corresponguessin a l'empresa ferroviària que ha dut a terme el trànsit.

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

2n Bonificació per incentivar la implantació del sistema ERTMS.

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

Aquestes bonificacions afecten exclusivament les línies integrades en els corredors de ferrocarril que especifica la Decisió 2009/561/CE, sempre que per a les circulacions comercials no sigui obligatori en les infraestructures esmentades la utilització de trens equipats amb ERTMS.

3r Bonificació per 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 pot introduir una bonificació en el cànon per utilització de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès 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. Aquesta bonificació s'ha de publicar a la Llei de pressupostos generals de l'Estat, i es guia pels criteris següents:

S'han de determinar les franges horàries bonificades. Aquestes franges poden abraçar una línia o un tram d'aquesta o bé es poden determinar com un conjunt de franges horàries que abracin una línia o un tram d'aquesta, diverses línies o trams d'aquestes o una àrea geogràfica determinada mitjançant trams de línies ferroviàries.

S'ha de determinar l'interval temporal dins del període de vigència de l'horari de servei durant el qual està vigent la bonificació.

S'ha de relacionar el trànsit en les franges bonificades amb la bonificació establerta per al cànon. El trànsit es pot determinar mitjançant els trens-quilòmetre, nombre de freqüències, nombre de passatgers o nombre de passatgers - quilòmetre. Es poden establir bonificacions diferents dins del mateix interval temporal i per a diferents volums de trànsit.

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

En funció del volum del trànsit s'ha de determinar el cànon total del període temporal que ha d'abonar l'operador, i aplicar la bonificació que li correspon.

L'operador ha d'abonar el cànon resultant del període complet mensualment durant el termini de vigència de la bonificació en parts iguals.

Únicament és objecte de devolució la part del cànon corresponent als trànsits no efectuats per sota del trànsit compromès per l'empresa ferroviària quan la baixada de trànsit esmentada no sigui imputable a l'empresa ferroviària.

L'administrador pot establir que, en cas que l'empresa ferroviària efectui trànsits superiors al trànsit compromès, es bonifiqui els trànsits esmentats 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 seves 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 seva longitud.

B1 i B2: comprèn els trajectes interciutats, inclosos els seus enllaços i bypass, utilitzats principalment per serveis de viatgers, o que siguin essencials per a aquests. Es consideren línies B1 les que permeten una velocitat superior a 160 quilòmetres/hora i inferior o igual a 200 quilòmetres/hora en 2/3 de la seva longitud.

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

Que el trànsit de viatgers sigui majoritari i representin com a mínim 10 circulacions per dia.

Que corresponguin a un enllaç amb frontera.

Que corresponguin a l'accés a un Centre de Tractament de Trens (CTT).

Que corresponguin a un enllaç entre trajectes classificats com a B.

C1 i C2: són els trajectes que conformen els nuclis de proximitats. Es consideren C1 els nuclis de proximitats amb una densitat de circulació per quilòmetre de línia igual o superior a 80 circulacions per dia. La resta de nuclis de proximitats es qualifiquen com a C2.

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

Que el tràfic de mercaderies sigui majoritari i representin almenys dues 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).

Que existeixi 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 ha de publicar anualment a la declaració de xarxa la classificació de les diferents línies que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General, d'acord amb la tipologia descrita.

Els tipus de servei són els següents:

VL: serveis de viatgers de llarga distància. Es distingeixen 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'amplada variable, sempre que almenys un 10 per cent del seu recorregut total discorri per línies d'amplada ibèrica, exclosos els designats com a VL3.

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

VCM: serveis de viatgers urbans o suburbans i interurbans.

Serveis urbans o suburbans: els que recorren íntegrament dins d'un nucli de proximitats.

Serveis interurbans: els que no són urbans ni suburbans, però 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, incloses màquines aïllades, moviment de trens en buit, formació i proves.

M: serveis de mercaderies; tots els serveis de mercaderies, inclosos els carregats, els buits i les proves.

El tipus de tracció diferencia:

E: trens de tracció elèctrica.

D: trens de tracció dièsel.

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

1. Fet imposable.

Constitueix 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 utilització esmentada, en les modalitats següents:

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

B) Cànon per pas per canviadors d'amplada (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 la utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, de subministrament de combustible (Modalitat D).

E) Cànon per la 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 són a compte del subjecte passiu les despeses per consums o subministraments que faciliti o presti l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Obligats tributaris.

Són subjectes passius del cànon en les modalitats A, B i C les empreses ferroviàries que utilitzin 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 utilitzin 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 utilitzin 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 necessita l'obtenció de capacitat en la instal·lació, que és requerida pel subjecte passiu a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, qui n'ha de regular l'assignació mitjançant el corresponent procés reglat d'adjudicació i publicat a la declaració sobre la xarxa; està totalment prohibida la cessió a terceres parts de la capacitat concedida. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adjudicar la 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 pot ser utilitzada per diversos clients al mateix temps, encara que estigui assignada inicialment a un client (adjudicatari principal), per a un període de temps i sempre que no estigui saturada.

3. Meritació, exigibilitat i pagament.

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

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar 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, s'ha de liquidar aquest període; i per a períodes d'utilització superiors a l'any, amb sol·licitud prèvia del subjecte passiu, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar les modalitats D i E per períodes anuals anticipats aplicant una bonificació que s'ha de determinar anualment en funció dels costos de finançament de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i s'ha de recollir en la proposta d'actualització de la quantia dels cànon.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon s'ha de notificar al subjecte passiu, i el seu pagament s'ha d'efectuar en el termini de 20 dies hàbils des del dia en què es produeixi la notificació.

4. Quota tributària.

Es consideren elements de quantificació per a la determinació del cànon en cadascuna de les modalitats esmentades els següents:

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

Mitjançant aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei es repercuteixen els costos associats al manteniment i la conservació de les estacions, a la seva reposició i a la prestació dels serveis bàsics mínims de les estacions, les despeses financeres en el cas de les estacions classificades a 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 determina d'acord amb el que preveu l'apartat A.1 per a estacions de categories 1 a 5, i es distingeix segons la categoria de l'estació i el tipus de parada, i 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 determina 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 a l'estació, tenint-se en consideració el tipus de parada, el tipus de tren i la capacitat de places totals del tren. Les quanties € / parada tren les determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

La quota líquida és el resultat d'aplicar sobre la quota íntegra anterior una addició que prevegi la intensitat de l'ús de les instal·lacions de l'estació. Aquesta addició es calcula a partir del nombre de viatgers que han pujat o baixat efectivament a l'esmentada parada en l'estació.

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

La tarifa que s'ha d'aplicar a una estació per a cada viatger que ha pujat o baixat passa a ser la corresponent a la categoria immediatament inferior quan el nombre de serveis bàsics prestats sigui 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 reitera si així ho determina el nombre de serveis prestats.

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

L'administrador d'infraestructures ha de notificar als operadors ferroviaris aquesta circumstància tan aviat com es conegui.

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

A.2) En estacions de categoria 6:

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

El cànon s'estableix per línia o nucli de proximitats i any, i el seu pagament es fracciona en dotze mensualitats.

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

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

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

Les quanties aplicables per hora i fracció les determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

B) Cànon de pas per canviadors d'amplada (Modalitat B).

La quantia d'aquesta modalitat és la que resulti d'aplicar una quantitat unitària que determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat a cada passada d'un tren per un canviador d'amplada 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 la reposició dels canviadors d'amplada.

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).

Als efectes d'aquest cànon s'estableixen les dues 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 1a categoria on hi ha problemes de saturació.

Amb caràcter general s'estableix un període de 15 minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

Als efectes de còmput del temps d'estacionament en andanes no es consideren les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en els quals l'administrador d'infraestructures ferroviàries decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

La quantia del cànon és la que resulti d'aplicar a cada tren la quantitat unitària per tren que determini 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 utilitza per a la seva liquidació els gràfics d'ocupació de via en estacions per trens programats de l'últim exercici vigent, que estan 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 la conservació de les instal·lacions utilitzades.

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

La quantia del cànon és la que resulti d'aplicar la tarifa que determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat en funció de la categoria de l'estació i del tipus d'operació que s'ha de dur a terme al tren, al nombre d'operacions de cada tipus efectuades.

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

Les operacions efectuades al tren es classifiquen 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 preses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge del vàter i altres d'anàlogues.

Els costos que es poden repercutir en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei corresponen als directament associats al manteniment i la 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, rentat 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 ara la via, la catenària, els desviaments i l'equipament addicional.

La quantia d'aquesta modalitat és la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, l'import associat a l'equipament amb el qual està dotada aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicar l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents i efectuar el prorrateig 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:

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

On:

$$C_{\text{base}} = (\text{Longitud de la via} \times C_{\text{via}}) + (\text{Longitud de catenària} \times C_{\text{catenària}}) + (\text{núm. desviaments} \times C_{\text{desviament}})$$

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

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

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

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

T = Núm. d'hores autoritzades/8760 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	Coefficient 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 seves característiques i el seu equipament s'ha de publicar a la declaració sobre la xarxa.

Les quanties corresponents a cada component les determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat mitjançant l'esquema següent:

Components base:

C _{via}	Euros/ml de via-any
C _{catenària}	Euros/ml de catenària-any
C _{desviament tipus I (manual)}	Euros/u.-any
C _{desviament tipus II (telecomandament)}	Euros/u.-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 recollida greixos	Euros/u.-any
C Safata recollida carburant	Euros/u.-any
C Escales d'accés a cabina	Euros/u./any
C Fossa-forat de descàrrega	Euros/u./any
C Fossat de manteniment (sense preses)	Euros/u./any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	Euros/u./any
C Presa per a subministrament d'aigua, subministrament elèctric o subministrament d'aire comprimit	Euros/u.-any

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat D per sol·licitud per a cada instal·lació la fixa anualment la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

Aquesta modalitat pot quedar afectada, en els termes que s'indiquin, per les bonificacions o descomptes i addicions o penalitzacions següents:

1a Bonificacions.

a) Bonificació per concurrència. Quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris, l'import del cànon es calcula de la manera següent:

Per als adjudicataris secundaris és 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 part d'un segon adjudicatari, l'import del cànon és 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 adjudicatari o als segons adjudicataris. La resta de paràmetres es mantenen segons el càlcul inicial.

b) Bonificació per a l'apartat de material de llarga durada.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'assenyalar les vies especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari per a llarga durada, i els ha d'aplicar un descompte al cànon d'aquesta Modalitat D en els components base, i que 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 hagin obtingut una adjudicació de capacitat per a una determinada instal·lació i període, i cancel·lin la reserva esmentada amb anterioritat a la finalització del període adjudicat; l'import de la penalització queda determinat d'aquesta manera:

a) Per a les instal·lacions sense capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús puntual, per un dia complet o per hores:

Les cancel·lacions efectuades amb més de 24 hores d'antelació a l'ús de la instal·lació no tenen cap penalització.

Les cancel·lacions efectuades amb menys de 24 hores d'antelació a l'ús de la instal·lació han d'abonar el cent per cent del cànon.

b) Per a les instal·lacions amb capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús continuat o bé per a un període d'ús puntual per dies complets, les cancel·lacions s'han d'efectuar amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

Si no s'ha utilitzat el 50 per cent del període adjudicat han 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 tenen cap penalització.

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

Per determinar la quantia d'aquesta modalitat s'apliquen els mateixos elements, criteris, bonificacions i penalitzacions que a la modalitat D, amb la particularitat que a la fórmula de càlcul hi ha un component bàsic associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a la via (platja), que permet dur a terme la transferència de la mercaderia (màxim 8 m); la quantia varia en funció de l'acabat d'aquesta.

Els costos que es poden repercutir en aquesta modalitat del cànon són els directament imputables al manteniment i la reposició de les instal·lacions.

A les terminals intermodals de transport de mercaderies de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que estiguin explotades directament per aquest o per altres explotadors i que prestin el servei de càrrega i descàrrega d'unitats de transport intermodal (UTI) sobre i des del vagó, no els és aplicable aquesta modalitat.

No obstant això, si les empreses ferroviàries requereixen per a la realització per si mateixes de serveis auxiliars, a més de l'ús del punt de càrrega, altres espais, equipaments

o mitjans que l'administrador d'infraestructures pugui oferir, aquests es regulen mitjançant el contracte d'arrendament corresponent.

La quantia d'aquesta modalitat és la resultant d'aplicar la fórmula:

$$\text{Cànon}_E = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipament}}) \times T \times K$$

On:

$$C_{\text{base}} = (\text{Longitud de la via} \times C_{\text{via}}) + (\text{Longitud de catenària} \times C_{\text{catenària}}) + (\text{núm. desviaments} \times C_{\text{desviament}}) + (\text{Longitud de platja} \times C_{\text{platja}})$$

Component base

$C_{\text{platja tipus I (formigó/lamborda)}}$	Euros/ml-any
$C_{\text{platja tipus II (aglomerat)}}$	Euros/ml-any
$C_{\text{platja tipus III (tot-u)}}$	Euros/ml-any

La resta de paràmetres de conformitat amb el cànon modalitat D).

El catàleg de punts de càrrega disponibles, les característiques dels seus components bàsics i equipament s'ha de publicar a la declaració sobre la xarxa.

Les quanties corresponents a cada component bàsic i d'equipament les determina la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat E és l'equivalent a la d'un període mínim d'ús de 8 hores.

5. Categories d'estacions de transport de viatgers.

Les estacions de transport de viatgers es classifiquen en categories considerant les seves característiques tècniques, la prestació de serveis que suporten i la seva intensitat, i són aplicables 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 seves característiques respecte als cinc criteris següents: nombre de viatgers, nombre de trens, mida 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 proximitats amb parada de trens urbans o suburbans exclusivament.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de publicar anualment a la declaració sobre la xarxa la classificació de les diferents estacions que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General, d'acord amb les categories descrites anteriorment. Totes les estacions s'enquadren en una única categoria de les establertes. La classificació d'estacions s'ha d'actualitzar amb la informació de l'any natural immediatament anterior. Les noves estacions es classifiquen a la data de la seva posada en explotació, i es valoren pel que fa als criteris de nombre de viatgers i nombre de trens de conformitat amb la informació efectiva disponible o a les expectatives de menys trànsit.

La categoria d'una estació en els nivells 1 a 4 es determina com a resultat de les puntuacions obtingudes a cadascun dels cinc criteris establerts d'acord amb la formulació següent:

$$C = \sum_{i=1}^5 (K_i \cdot P_i)$$

On:

Ki és el valor del coeficient obtingut per cada estació en cadascun dels cinc criteris establerts, amb un valor enter entre 1 i 5 d'acord amb els cinc rangs de característiques o serveis definits per a cada criteri.

Pi és el valor del pes definit en cadascun dels cinc criteris establerts. La suma de tots els pesos Pi és igual a 1.

C és la suma de les puntuacions obtingudes en cadascun dels cinc criteris establerts; el valor de cada coeficient multiplicat pel seu pes. El valor de C és entre un mínim d'1, quan tots els coeficients siguin 1, i un màxim de 5, quan tots els coeficients tinguin 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 consideren 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 Ki són els següents:

Nombre de viatgers (V): comptabilitza el nombre de viatgers en trens que entren/surten a/d'una estació, total de viatgers que han pujat més els que han baixat.

El valor V s'avalua en mitjana de viatgers al dia. Per a cada rang de quantificació s'estableix 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 inclosos els viatgers de trens urbans-suburbans. En estacions que prestin serveis a diferents tipus de trànsit és aplicable el coeficient de més puntuació dels 2 obtinguts.

– Nombre de trens (T): comptabilitza el nivell de servei ferroviari a què es fa referència en termes del nombre de trens amb parada que presten servei a l'estació, de sortides, d'arribades i trens de passada.

– El valor T s'avalua en nombre de trens al dia, calculat com la suma del nombre de trens segons tipologia multiplicat pel coeficient corresponent a cada tipus de tren. Els trens de passada 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 conflueixin diferents tipus de línia, als trens de llarga distància i interurbans se'ls aplica el coeficient de la línia de valor més alt.

Mida 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 del seu ús es diferencien tres tipus d'àrees; aquestes i els coeficients de ponderació que s'han d'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 proper als accessos a l'estació.

El valor I s'avalua segons el nombre de connexions, en consideració a la presència o no-presència a l'estació d'informació associada, i en consideració a la configuració d'estació-intercanviador de transport quan es donin les situacions d'intermodalitat tren-autobús o tren - metro - altres ferrocarrils dins de la mateixa estació i els viatgers comparteixen els mateixos espais públics. Comprèn 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 seva ubicació en capitals de província o capitals de comunitats autònomes, sense que es tracti d'estacions específiques de trànsit urbà o suburbà, i la seva ubicació en línies tipus A o tipus B. En el cas de l'avaluació del nombre d'andanes es tenen en compte els de servei comercial.

En cada criteri els rangs de valors que defineixen els valors dels coeficients K_i i els pesos de ponderació que s'han de considerar són 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
Mida 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 tractar-se d'un intercanviador	0,10
Ubicació i nombre d'andanes (U)	Resta situacions	En línies tipus B i núm. andanes ≥ 3	En línies tipus A i núm. andanes ≥ 2	En capital de província o de comunitat autònoma i núm. andanes ≥ 2	En línies tipus A i capital de província o de comunitat autònoma	0,10

6. Tipus de trens.

Els trens es classifiquen als efectes de la Modalitat A d'aquest cànon de la manera següent:

Llarga distància: trens amb trajecte origen-destinació superior o igual a 300 quilòmetres. S'hi 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 seu recorregut discorre fora d'un nucli de proximitats. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància.

Urbans o suburbans: trens el recorregut dels quals discorre íntegrament dins d'un nucli de proximitats.

7. Tipus de parades.

Les parades s'han de classificar 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 ha de publicar anualment a la declaració sobre la xarxa els horaris d'obertura i tancament de les diferents 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 ha de publicar anualment a 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 correspon als administradors d'infraestructures ferroviàries, els quals poden 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 tenen consideració de declaracions tributàries.

2. Les diferents modalitats dels cànon poden ser objecte de liquidació individualitzada o conjunta, per a un mateix subjecte passiu i període. Les liquidacions resultants tenen els elements i requisits que estableix la Llei general tributària. Els terminis per al pagament d'aquests cànon són els que amb caràcter general estableixi igualment la Llei general tributària.

3. L'import del que s'hagi recaptat per aquests cànon forma 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 ha de ser elaborada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, juntament amb la corresponent memòria economicofinancera sobre el cost o valor del recurs o l'activitat de què es tracti i la justificació de la quantia proposada, la qual s'ha d'ajustar al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril.

Aquesta proposta s'ha de sotmetre a consulta de les empreses ferroviàries i a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, i ha d'establir els valors concrets dels paràmetres dels cànon i particularitzar, si s'escau, en cada línia, element de la xarxa o períodes d'aplicació.

2. Els valors obtinguts d'aquesta manera s'han de remetre al Ministeri de Foment per a la seva inclusió a l'avantprojecte de la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

3. El programa d'activitat dels administradors generals d'infraestructura que preveu l'article 25.4 ha de contenir una previsió de les actualitzacions dels cànon durant el període de vigència del programa esmentat. La proposta de modificació o actualització indicada a l'apartat 1 anterior s'ha de basar en la proposta esmentada de manera que les quanties no es poden incrementar individualment en més d'un 5 per cent respecte a les

indicades al programa d'activitat, excepte per causes excepcionals que s'han de justificar a la memòria economicofinancera corresponent a l'exercici esmentat.

CAPÍTOL II

Tarifes

Article 101. Règim general.

1. La prestació dels serveis complementaris està subjecta al pagament de tarifes, que es determinen de conformitat amb el que disposa l'article següent i que tenen el caràcter de preus privats.

La prestació de serveis auxiliars està subjecta a preus acordats lliurement entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis es prestin per part d'un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

2. No es meriten tarifes ni preus per les activitats i els serveis subjectes al pagament dels cànon ferroviaris que regula aquest títol.

Article 102. Fixació, quantia i exigibilitat.

1. Les tarifes dels serveis complementaris prestats a les instal·lacions de servei, independentment de qui en sigui el titular, han de ser aprovades per l'explotador de la instal·lació de servei, amb l'informe previ de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, qui ha d'emetre informe en un termini d'un mes. Si en aquest termini no s'ha emès l'informe, aquest es considera favorable.

Una vegada aprovades, les tarifes s'han de publicar a la declaració sobre la xarxa o en un lloc web en què la informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.

2. L'import de les tarifes s'ha de fixar al cost que representi la prestació dels serveis, més un benefici raonable.

Mitjançant una ordre del ministre de Foment, amb l'informe previ del Ministeri d'Economia i Competitivitat, es pot desenvolupar un marc general tarifari que ha de contenir, entre d'altres, els elements de quantificació per determinar l'estructura de costos dels serveis complementaris en funció de la qual s'hagin de fixar les tarifes, així com condicions generals de prestació de serveis.

Les tarifes aprovades per la prestació de serveis complementaris tenen la consideració de tarifes màximes de referència, i permeten descomptes o incentius sobre les tarifes en instal·lacions concretes, per a determinats serveis i sota unes condicions d'aplicació establertes prèviament, 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'apliquen de manera objectiva, transparent i no discriminatòria, i garantint la igualtat de tracte a tots els clients que compleixin les condicions d'aplicació.

3. Les tarifes són exigibles des que se sol·liciti la prestació del servei, l'exercici de l'activitat o la utilització de què es tracti, i s'han de fer efectives en les condicions que estableixi la declaració de la xarxa en el moment de la seva fixació o actualització.

En cas que no es facin efectives en aquestes condicions, l'explotador de la instal·lació de servei té 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 exigir el pagament de les tarifes per serveis prestats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries prescriu al cap de cinc anys des de la prestació del servei.

5. L'administrador d'infraestructures ferroviàries o l'explotador de la instal·lació de servei pot suspendre la prestació del servei en el supòsit d'impagament de les tarifes corresponents, amb la comunicació expressa prèvia dirigida a l'obligat al pagament. La suspensió del servei es manté mentre que no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute.

6. Igualment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries o l'explotador de la instal·lació de servei poden sol·licitar dipòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per al cobrament de l'import de les tarifes pels serveis que presti.

7. Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de les controvèrsies que se susciten en relació amb la determinació o el pagament de les tarifes a què es refereix aquest capítol, sense que siguin aplicables a l'efecte els procediments d'exacció executiva que preveu per als casos d'impagament 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 aquesta Llei estableixi expressament una altra cosa, la responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'exigeix a les persones físiques o jurídiques que exerceixin les activitats ferroviàries que regula aquesta Llei o que estiguin afectades pel seu contingut i als usuaris dels serveis de transport ferroviari o als quals amb la seva conducta pertorbin la prestació normal o la integritat dels béns subjectes a aquesta, sense perjudici que unes i altres puguin deduir les accions que al seu judici siguin procedents contra les persones a les quals siguin imputables materialment 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'Interès 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 prestar els serveis de transport ferroviari o per exercir les activitats a què es refereix aquesta Llei i, en general, tots els afectats pels seus preceptes estan obligats a facilitar l'accés a les seves instal·lacions i mitjans materials al personal dels serveis d'inspecció en l'exercici de les seves funcions. També han de permetre a aquest personal portar a terme el control dels elements subjectes a la prestació dels serveis a què es fa referència. Aquesta obligació afecta, en tot cas, tots els llibres, documents de gestió, control o estadístiques l'emplenament o la gestió obligatòria dels quals estigui establert a la normativa econòmica, fiscal, social i laboral o mediambiental que sigui aplicable als subjectes assenyalats anteriorment. Per tal com es refereix als usuaris del transport de viatgers, estan obligats a identificar-se a requeriment del personal de la inspecció quan aquest estigui exercint les seves funcions en relació amb el servei utilitzat per aquells.

3. El personal dels serveis d'inspecció que tingui aquesta condició, en els termes que preveu la legislació vigent, pot sol·licitar a les persones físiques i jurídiques o entitats afectades per les obligacions que estableixen aquesta Llei o les seves normes de desplegament, les informacions que consideri necessàries per a l'exercici de la seva funció inspectora.

4. Correspon 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, necessàries per a la seva explotació. A més, han de controlar el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar tota 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, i formular les denúncies que, si s'escau, siguin procedents.

5. Els funcionaris del Ministeri de Foment i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i el personal facultat expressament pels administradors d'infraestructures ferroviàries per assegurar el compliment de la normativa sobre seguretat en la circulació ferroviària, en els seus actes de servei o amb motiu d'aquests tenen la consideració d'agents de l'autoritat, als efectes de l'exigència, si s'escau, de la responsabilitat corresponent als qui ofereixin resistència o cometin atemptat o desacatament contra ells, d'obra o de paraula.

En l'exercici de les funcions assenyalades a l'apartat anterior, el personal esmentat pot requerir a les persones a les quals es refereix l'apartat 3 les informacions que consideri necessàries i, si s'escau, ha de denunciar davant l'òrgan competent per a incoació del corresponent expedient sancionador, les conductes i actuacions que contravinguin les disposicions que estableixen aquesta i les seves normes de desplegament.

Així mateix pot sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari de les forces i cossos de seguretat.

6. Els fets constatats pel personal a què es fa referència a l'apartat anterior tenen valor probatori quan es formalitzin en un document públic i observin els requisits legals pertinents, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus respectius drets o interessos puguin assenyalar o aportar els mateixos interessats.

7. En l'exercici de la seva funció, els funcionaris del Ministeri de Foment i de l'Agència de Seguretat Ferroviària i el personal facultat expressament pels administradors d'infraestructures ferroviàries estan autoritzats per:

a) Dur a terme materialment les actuacions inspectores necessàries a qualsevol lloc en què s'exerceixin activitats afectades per la legislació ferroviària. No obstant això, quan es requereixi l'accés al domicili de persones físiques, jurídiques o entitats i no prestin el seu consentiment per a això, és necessària l'obtenció prèvia de l'autorització judicial pertinent.

b) Dur a terme les proves, investigacions o exàmens que siguin necessaris per cerciorar-se de l'observança de les disposicions legals vigents del sector ferroviari que siguin aplicables.

c) Si els òrgans responsables de la inspecció, en vista de les greus circumstàncies existents que comprometin la seguretat ferroviària dels transports, decideixen la paralització de serveis, obres o activitats, ho han de comunicar immediatament als òrgans competents als efectes que s'instrueixi el procediment sancionador corresponent.

8. L'exercici de les atribucions que regulen els apartats anteriors per part d'administradors d'infraestructures ferroviàries que no siguin organismes públics s'ha de dur a terme d'acord amb el que disposi el contracte administratiu pel qual se'ls atorgui aquest caràcter, sense que en cap cas pugui 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 a la seguretat del sistema ferroviari.

1.1 La circulació ferroviària o la prestació de serveis de transport sense disposar de 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 posi 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 mitjançant declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular de la llicència d'empresa ferroviària o de qualsevol altre títol habilitador, certificació, autorització o document que habiliti per a l'exercici de les activitats i professions que regulen aquesta Llei i les seves normes de desplegament i que hagi de ser expedit per l'administració o, si s'escau, per organismes acreditats o reconeguts, a favor del sol·licitant o de qualsevol de les dades que hagin de constar en aquells, inclosos els títols de personal ferroviari, les homologacions com a centre de formació o de reconeixement mèdic del personal esmentat, així com les homologacions, habilitacions o 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, certificació, autorització o document que habiliti per a l'exercici de les activitats i professions que regulen aquesta Llei i les seves normes de desplegament i que hagi de ser expedit per l'administració o, si s'escau, per organismes acreditats o reconeguts, a favor del sol·licitant o de qualsevol de les dades que hagin de constar en aquells, inclosos els títols de personal ferroviari, les homologacions com a centre de formació o de reconeixement mèdic del personal esmentat, així com les homologacions, habilitacions o certificacions com a centre de manteniment o entitat encarregada de manteniment de material rodant ferroviari.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon tant a les persones que hagin falsificat el títol, o col·laborat en la seva falsificació o comercialització coneixent el caràcter il·lícit de la seva actuació, com a les que l'hagin utilitzat per encobrir l'exercici d'activitats no autoritzades.

1.6 L'exercici d'activitats sense disposar del certificat de seguretat o l'autorització de seguretat preceptius o en condicions que pugui 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 posi en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

1.8 L'incompliment de les normes de circulació que siguin aplicables, incloses les ordres, circulars i consignes establertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de conformitat amb la normativa de seguretat en la circulació, de tal manera que produeixin perturbacions greus en el trànsit ferroviari o afectin la seguretat.

1.9 L'entrada de vehicles a les vies fèrries i el trànsit per aquestes per llocs o en condicions diferents dels que, si s'escau, s'indiquin per a això, excepte en cas d'autorització expressa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan hagi afectat greument la seguretat del trànsit ferroviari o hagi 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'estableix per reglament, així com l'obstrucció o la negativa a col·laborar amb el personal investigador de la comissió esmentada que impedeixi o dificulti l'exercici de les funcions.

1.11 L'incompliment per part de les entitats ferroviàries de l'obligació de tenir a la 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 reclamin, en compliment dels plans de contingències acordats, en els supòsits que preveu aquesta Llei.

1.13 L'exercici per part del personal ferroviari d'activitats i professions regulades en aquesta Llei i la seva normativa de desplegament sense disposar de la preceptiva llicència, títol de conducció, habilitació o certificat corresponents, així com l'incompliment de les condicions de les autoritzacions concedides.

1.14 L'incompliment pel personal que tingui encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació de la normativa en matèria de seguretat, inclosos el Reglament de circulació, les normes reglamentàries que el despleguin i la documentació tècnica de vehicles i instal·lacions, quan concorrin circumstàncies de perill per a la seguretat del trànsit ferroviari o es posin en risc persones o mercaderies, i en particular les conductes següents:

- a) La conducció de màquines excedint els temps màxims de conducció que es fixin per reglament.
- b) La conducció de màquines de manera negligent o temerària.
- c) La ingestió de begudes alcohòliques, amb taxes superiors a les que s'estableixin per reglament o d'estupefaents, psicòtrops o qualsevol altra substància d'efectes anàlegs que pertorbin o disminueixin les facultats psicofísiques del personal, així com la negativa a fer les proves pertinents que s'estableixin per a la detecció de possibles consums.
- d) L'omissió de socors en cas de necessitat o accident.
- e) La utilització durant la conducció de qualsevol dispositiu que disminueixi l'atenció a la conducció, contravenint la normativa aplicable.
- f) Permetre, sent l'encarregat de la conducció, que condueixin el vehicle persones no autoritzades.

La responsabilitat per aquestes infraccions s'exigeix directament al personal implicat, excepte en el supòsit que preveu l'epígraf a) en què respon l'empresa per a la qual presti serveis el personal esmentat.

1.15 L'ús per part de les entitats ferroviàries de personal que no tingui 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 tracti.

1.16 L'exercici d'activitats pròpies d'un centre de formació o de reconeixement mèdic de personal ferroviari sense disposar de l'homologació preceptiva, així com l'incompliment de les condicions relatives a l'homologació concedida.

1.17 L'exercici d'activitats pròpies d'un centre de manteniment o entitat encarregada de manteniment de material rodant ferroviari sense disposar de la preceptiva homologació, habilitació o certificació o incomplint les condicions del seu atorgament.

1.18 L'ús per part de les entitats ferroviàries de material rodant que no estigui autoritzat o que no satisfaci les condicions tècniques i de seguretat exigides, coneixent les deficiències esmentades, així com l'ús de vehicles ferroviaris modificats sense notificació prèvia sobre la necessitat o no d'una nova autorització.

1.19 L'incompliment de la normativa en matèria d'autorització i posada al mercat de components i elements de la infraestructura ferroviària, dels equips d'energia, control i senyalització dels vehicles.

1.20 La negativa o obstrucció a 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 que impedeixi totalment o parcialment l'exercici per part d'aquests de les funcions que tinguin atribuïdes, així com la desatenció total o parcial de les seves instruccions, 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 realització deficient de revisions, reparacions i intervencions de manteniment de material rodant i instal·lacions ferroviàries, quan afectin greument la seguretat, així com el fet d'incórrer en falsedat en la documentació o certificació de les intervencions esmentades.

2. Infraccions en matèria de transport ferroviari.

2.1 L'exercici d'activitats o la prestació de serveis regulats en aquesta Llei sense disposar de l'autorització administrativa o títol habilitador necessari que faculti per a això o sense estar expressament emparat per aquests.

Es considera inclosa en aquesta infracció la realització de serveis de transport sense tenir algun dels títols habilitadors necessaris quan es requereixi legalment més d'un títol.

2.2 La cessió no autoritzada d'autoritzacions o qualsevol títol habilitador per part dels seus titulars a favor d'altres persones o l'establiment d'un altre negoci jurídic no autoritzat sobre aquests, llevat que existeixi una autorització administrativa expressa quan sigui possible legalment.

2.3 La prestació de serveis de transport ferroviari sense haver obtingut la preceptiva adjudicació de capacitat d'infraestructura o l'obtenció d'aquesta mitjançant declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular.

2.4 La cessió del dret d'ús de capacitat d'infraestructura o l'establiment 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 hagi el consentiment de l'administració ni una altra causa que el justifiqui.

2.6 La prestació de serveis sotmesos a obligacions de servei públic o per als quals requereixin títol habilitador, quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

a) La falta d'explotació del servei per l'empresa que ha obtingut l'autorització o el títol habilitador de l'administració, fora dels supòsits permesos expressament.

b) L'incompliment dels trànsits o del nombre mínim d'expedicions que estableix l'autorització o el títol habilitador, quan no s'hagi de qualificar de conformitat amb el que assenyala l'apartat anterior d'aquest article.

c) La denegació de la venda de bitllets o de l'accés al vehicle als qui els hagin adquirit, llevat que es donin circumstàncies establertes per llei o per reglament que ho justifiquin.

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 que assenyala l'autorització.

g) L'incompliment de qualsevol de les condicions que assenyala l'autorització o 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 finançar, d'acord amb el que estableix aquesta Llei, les responsabilitats derivades de les activitats que exerceixi l'empresa ferroviària.

2.8 La carència de l'assegurança o de la garantia financera que cobreixi la responsabilitat civil dels propietaris de vagon.

2.9 La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció de transport ferroviari, que impedeixi l'exercici per part d'aquests de les funcions que tinguin atribuïdes, així com la desatenció total o parcial de les seves instruccions.

3. Infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses.

La realització de transports de mercaderies perilloses, incloses les operacions de càrrega o descàrrega, quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

a) La falta d'informació sobre la immobilització del comboi ferroviari a causa d'accident o incident greu, o la no-adopció de les mesures de seguretat i protecció que corresponguin en aquests supòsits, excepte en els casos en què això hagi estat impossible.

b) La utilització de vagon cisterna que presentin fugues.

c) La carència del certificat d'aprovació del vagó, en els casos que sigui necessari, expedit per l'organisme competent, on s'acrediti que respon a les prescripcions exigibles per reglament per al transport al qual va destinat, així com tenir aquest certificat caducat o que sigui diferent de l'exigit per a la mercaderia transportada.

d) El transport de mercaderies a granel quan no estigui autoritzat per la regulació específica aplicable.

e) La utilització de vagons, dipòsits o contenidors que no tinguin panells, plaques o etiquetes de perill o, si s'escau, qualsevol altra senyalització o marca exigible, així com portar-los il·legibles.

f) El transport de mercaderies per ferrocarril quan no estigui permès fer-ho.

g) La utilització de vagons o dipòsits diferents dels que prescriuen les normes que regulin el transport de les mercaderies de què es tracti.

En tot cas és constitutiva d'aquesta infracció la utilització de cisternes, vagons bateria o contenidors de gas d'elements múltiples l'ús dels quals no estigui permès per al transport de la mercaderia perillosa de què es tracti.

h) La carència a bord de la locomotora de la carta o les cartes de port que cobreixin totes les mercaderies transportades, o portar-la sense consignar siguin quines siguin.

i) El transport de mercaderies sense tenir el permís, l'autorització especial o l'autorització prèvia que, si s'escau, sigui necessari, o incomplint les condicions assenyalades en aquests.

j) La falta d'identificació del transport de mercaderies perilloses a l'exterior del vagó.

k) La consignació de manera inadequada a la carta o les cartes de port de la mercaderia transportada o les mercaderies transportades.

l) L'incompliment de les normes sobre el grau d'ompliment o sobre la limitació de les quantitats que s'han de transportar.

m) La utilització de vagons, dipòsits 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 que siguin aplicables per al transport de la mercaderia de què es tracti.

Es considera inclòs en aquesta infracció l'ús d'envasos o embalatges no homologats o que estiguin greument deteriorats o presentin fugues o que no tinguin algun dels requisits tècnics exigits.

p) El transport, la càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses quan les empreses involucrades en aquestes operacions no tinguin el conseller de seguretat preceptiu o en tinguin un que no estigui habilitat per actuar com a tal en relació amb la matèria o activitat de què es tracti.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions tipificades en aquest apartat correspon:

1r A l'empresa ferroviària per la infracció tipificada a la lletra a).

2n A l'empresa ferroviària i al carregador, per les infraccions tipificades a les lletres b), c), d) i e).

3r A l'empresa ferroviària i al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades a les lletres f), g), h), i) i j).

4t Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades a les lletres k), l), m), n), ñ) i o).

5è A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat, per la infracció tipificada a 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 a la zona de domini públic o a les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries, sense disposar de

l'autorització preceptiva o incomplint les prescripcions que imposen les autoritzacions atorgades, quan afectin la seguretat del trànsit ferroviari.

4.2 El llançament o dipòsit d'objectes en qualsevol punt de la via i els seus veïns i instal·lacions annexes o en passar els trens i, en general, qualsevol conducta que per acció o omissió pugui representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de tot tipus.

4.3 Les conductes següents quan afectin 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 afecti la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la modificació intencionada de les seves característiques.

d) El trencament de les ordres de paralització d'obres.

Article 107. *Infraccions greus.*

U. Són infraccions greus:

1. Infraccions a la seguretat del sistema ferroviari.

1.1 L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències i certificats quan no constitueixin una infracció molt greu.

1.2 L'incompliment de les normes de circulació, incloses les ordres, circulars i consignes establertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de conformitat amb la normativa de seguretat en la circulació, quan aquest incompliment no constitueixi una infracció molt greu.

1.3 La negativa a facilitar als òrgans responsables de la seguretat ferroviària la informació que aquests requereixin legalment.

1.4 L'obstrucció que dificulti 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 donin 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 estiguin obligades a proporcionar en matèria de seguretat.

1.6 La utilització de material rodant que no compleixi les normes i els requisits tècnics que per raons de seguretat hagin de reunir, quan aquest comportament no sigui constitutiu d'una infracció molt greu.

1.7 La carència, inhabilitat o 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 entitats encarregades del manteniment de material rodant, quan no constitueixin una infracció molt greu.

1.9 L'incompliment per part dels 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 que estableixi 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 finalitats diferents de les d'aprenentatge.

1.11 L'incompliment de la normativa en matèria d'autorització i posada al mercat de components i elements de la infraestructura ferroviària, dels equips d'energia, control i senyalització dels vehicles, quan no constitueixi una infracció molt greu.

1.12 L'incompliment dels administradors d'infraestructures ferroviàries del deure de comunicar sense demora a l'òrgan competent d'emetre les autoritzacions de seguretat qualsevol modificació essencial de l'autorització concedida, tant pel que fa a la infraestructura ferroviària, als sistemes de senyalització o de subministrament d'energia o als principis i normes bàsiques que regeixen la seva explotació i manteniment.

1.13 L'incompliment de les empreses ferroviàries de l'obligació de comunicar sense demora a l'òrgan competent d'atorgar els certificats de seguretat qualsevol modificació en les condicions acreditades per al seu atorgament, així com de les variacions fonamentals que es produeixin respecte del personal ferroviari habilitat i del material rodant que tingui autoritzat.

1.14 L'incompliment de les normes de seguretat per part del personal que tingui encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació sempre que no tingui la consideració d'infracció molt greu, així com les conductes descrites a l'apartat 1.13 de l'article anterior quan no concorrin circumstàncies de perill per a la seguretat del trànsit ferroviari ni es posin 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 l'autoritat nacional de seguretat l'informe anual de seguretat.

1.16 L'incompliment per part dels titulars dels vehicles ferroviaris de l'obligació de marcatge amb el seu corresponent número de vehicle europeu.

1.17 L'accés indegut a la plataforma ferroviària i l'acció de creuar-la per llocs o en moments no autoritzats, així com l'accés al tren o l'abandonament d'aquest, fora de les parades establertes o mentre el tren està en moviment, amb alteració o afectació dels elements de seguretat, quan no s'hagi de qualificar com a infracció molt greu de conformitat amb el 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 constitueixin 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 estigui 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 s'han de prestar els serveis o les activitats permeses per la llicència o un altre títol habilitador i el dels requisits establerts 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 víctimes i familiars d'un accident ferroviari, així com la seva no-execució o 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 constitueixi una infracció molt greu.

2.8 La negativa a facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclami d'acord amb aquesta Llei o el falsejament de les dades subministrades, no relacionades amb la seguretat ferroviària, que les entitats estiguin obligades a proporcionar.

2.9 El falsejament de documents comptables, estadístics o de control, no relacionats amb la seguretat, que l'empresa ferroviària estigui obligada a portar.

2.10 La prestació de serveis de transport de viatgers que contravinguin la normativa sobre accessibilitat als vehicles ferroviaris de les persones amb discapacitat que, en cada

cas, siguin aplicables, llevat que s'hagi de considerar 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 s'hagi de considerar una infracció molt greu en virtut del que disposa l'article anterior.

2.12 La carència d'un sistema de gestió de la qualitat per mantenir la qualitat del servei a 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 terme.

2.14 La carència del llibre de reclamacions o del document en què s'hagin de formular les reclamacions dels usuaris, la negativa o obstaculització per utilitzar-lo, l'ocultació del seu contingut o el retard injustificat en la seva 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 concorri alguna de les circumstàncies següents:

a) La carència a bord de la locomotora de les instruccions escrites que siguin exigibles.

b) L'incompliment del que disposen les normes aplicables o les instruccions escrites corresponents 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 de manera diferent a la que preveu la normativa aplicable.

d) La utilització d'embalums o cisternes en el transport que no s'hagin tancat correctament, fins i tot quan aquestes últimes estiguin buides si no s'han netejat prèviament.

e) El transport d'embalums de mercaderia en un contenidor que no sigui adequat estructuralment.

f) La carència del certificat de neteja de la cisterna en els casos en què calgui.

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 s'hagi de considerar una infracció molt greu.

i) L'absència de consignació a la carta o cartes de port d'alguna de les dades que hi han de figurar, o fer-ho inadequadament, quan no s'hagi de considerar una infracció molt greu.

j) L'etiquetatge o la col·locació de marques inadequats als embalum.

k) L'omissió, a les plantes carregadores o descarregadores, de les comprovacions que siguin 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 informes d'accidents.

n) L'incompliment de l'obligació de conservar els informes anuals durant el termini establert legalment.

ñ) L'incompliment de l'obligació de proporcionar als treballadors que intervenen en el maneig de mercaderies perilloses la formació adequada per prevenir riscos ocasionals.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions tipificades en aquest apartat correspon:

1r A l'empresa ferroviària per les infraccions tipificades a les lletres a), b) i c).

2n A l'empresa ferroviària i al carregador per les infraccions tipificades a les lletres d) i e).

3r A l'empresa ferroviària i al carregador o descarregador, segons el cas, per la infracció tipificada a la lletra f).

- 4t Al carregador per les infraccions tipificades a les lletres g) i h).
- 5è Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions tipificades a les lletres i) i j).
- 6è Al carregador o descarregador per les infraccions tipificades a la lletra k).
- 7è A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat per les infraccions tipificades a les lletres l), m) i n).
- 8è A l'empresa de qui depenguin els treballadors per la infracció tipificada a 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 a la zona de domini públic o a les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries sense disposar de l'autorització preceptiva o incomplint les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no constitueixin una infracció molt greu.

Dos. Tenen, amb caràcter general, la consideració d'infraccions greus, les conductes tipificades a l'article anterior quan les circumstàncies que concorrin en cometre-les no pertorbin la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari, no afectin la seguretat del trànsit ferroviari o quan per la seva naturalesa, ocasió o circumstància no s'hagin de qualificar de molt greus; l'existència d'aquestes circumstàncies s'ha de justificar a la resolució corresponent.

Article 108. *Infraccions lleus.*

U. Són infraccions lleus:

1. Infraccions a la seguretat del sistema ferroviari.

1.1 L'obstaculització o 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 de les que siguin 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 trobi 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 les dades a què estiguin obligats d'acord amb la normativa d'aplicació.

1.4 Els comportaments que impliquin perill per als usuaris o que suposin el deteriorament del material dels vehicles o de les instal·lacions, sempre que no tinguin la consideració d'infracció greu.

2. Infraccions en matèria de transport ferroviari.

2.1 La inexistència d'algun rètol o avís que sigui obligatori exhibir per a coneixement del públic i, específicament, el rètol que indiqui l'existència del llibre de reclamacions als llocs en què sigui obligatori.

2.2 La falta d'informació sobre el viatge al viatger que regula 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 que estableix 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 que estableix 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 als cotxes i locals.

2.11 L'incompliment de totes les obligacions formals que s'imposin als qui portin a terme les activitats que regula 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 concorri alguna de les circumstàncies següents:

a) La utilització de panells, plaques, etiquetes, marques, lletres, figures o símbols d'una mida que no s'ajusti a l'exigida.

b) La carència a bord de la locomotora d'un document d'identificació amb fotografia per a cada membre de la tripulació, quan sigui exigible.

c) La subjecció incorrecta de les plaques, els panells o les etiquetes de perill.

d) La utilització de documents de transport o acompanyament en els quals no s'hagi fet constar tota la informació obligatòria, quan no s'hagi de considerar una infracció greu o molt greu de conformitat amb el que disposen els articles anteriors.

e) L'omissió als informes anuals o als informes d'accidents d'alguna 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 de què disposi l'empresa i les seves àrees de responsabilitat.

g) L'incompliment de l'obligació de conservar els informes anuals durant el termini establert reglamentàriament, sempre que s'hagin remès als òrgans competents.

h) L'incompliment de l'obligació de remetre a les autoritats competents l'informe anual o els informes d'accident fora dels terminis establerts reglamentàriament.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu aquest apartat correspon:

a) A l'empresa ferroviària per les infraccions tipificades a les lletres a), b) i c).

b) Al carregador o expedidor, segons el cas, per la infracció tipificada a la lletra d).

c) A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat per les infraccions tipificades a les lletres e), f), g) i h).

Dos. Tenen, amb caràcter general, la consideració d'infraccions lleus, les conductes tipificades a l'article anterior quan en atenció a les circumstàncies concurrents no s'hagin de qualificar d'infraccions molt greus o greus, i l'existència d'aquestes circumstàncies s'ha de justificar en la resolució corresponent.

Article 109. *Sancions.*

1. Les infraccions tipificades als articles anteriors s'han de sancionar:

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 ha de ser 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 ha de ser 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 ha de ser de fins a 750 euros.

2. Quan, com a conseqüència de la infracció, s'obtingui un benefici quantificable, la quantia de la multa es pot incrementar fins arribar al triple del benefici obtingut.

3. En tots els supòsits en què l'interessat decideixi voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorrin els 30 dies següents a la notificació de l'inici de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció proposada inicialment es redueix en un 30 per cent.

El pagament de la multa amb anterioritat al dictat de la resolució sancionadora implica la conformitat amb els fets denunciats, la renúncia a formular al·legacions per part de l'interessat i la terminació del procediment; no obstant això, s'ha de dictar una resolució expressa. Encara que el procediment sancionador es doni per acabat d'aquesta manera, l'interessat pot interposar recursos idèntics als que li haurien correspost en el supòsit que el procediment hagués acabat de manera ordinària.

4. La comissió d'una infracció molt greu pot 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 exercir l'activitat per un període màxim d'un any. En el cas de comissió d'infraccions greus, es pot acordar la suspensió de les habilitacions esmentades durant un termini màxim de sis mesos. En tots dos casos es pot acordar, si s'escau, el precintament de la maquinària i del material rodant amb el qual s'hagi efectuat l'activitat infractora.

La imposició, per resolució definitiva, d'una nova sanció per la comissió d'una infracció molt greu en els dotze mesos següents a la de la inicial, comporta la revocació de les habilitacions que s'enumeren al paràgraf anterior. En el còmput del termini referit no es tenen en compte els períodes en què no hagi estat possible dur a terme l'activitat per haver estat retirada temporalment la llicència corresponent.

Quan per aplicació del règim que preveu aquest apartat es pugui veure afectada la continuïtat o regularitat de la prestació d'obligacions de servei públic, el Ministeri de Foment ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir-ne la salvaguarda.

5. La comissió d'infraccions molt greus o greus comeses pel personal que tingui encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació pot comportar a més la revocació de la llicència, el títol de conducció, l'habilitació, el certificat o qualsevol altre títol habilitador de personal ferroviari. Aquesta revocació és immediata en el cas de reiteració de sancions greus o molt greus en el termini de dotze mesos següents a la inicial, sense computar els períodes de suspensió de les habilitacions. En el cas de comissió d'infraccions greus, es pot acordar la suspensió de les habilitacions esmentades per un termini d'un any.

Del pagament de les multes respon solidàriament l'empresa ferroviària en la qual presti els seus 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 a la zona de domini públic o de protecció de les infraestructures ferroviàries pot comportar l'obligació de la seva demolició i la reposició de la situació al seu estat originari, i el cost de la demolició o reposició és a compte de l'infractor.

7. Quan com a conseqüència de la infracció es produeixi un dany a la infraestructura o als mitjans de transport, l'interessat està obligat a indemnitzar els danys causats.

8. La imposició de sancions s'ha de fer constar al Registre especial ferroviari. Una vegada transcorreguts cinc anys des del compliment de la sanció, la inscripció es cancel·la d'ofici.

9. El Ministeri de Foment i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de comunicar a la Comissió Europea i a les autoritats competents dels altres estats membres de la Unió Europea que hagin concedit llicència o un altre títol habilitador a una empresa que operi a Espanya, qualsevol resolució sancionadora que l'afecti i que impliqui una restricció de la seva activitat.

Article 110. *Graduació de les sancions.*

1. La quantia de les sancions que s'imposin es gradua 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 la 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 pot ser inferior al benefici obtingut.
- e) La circumstància d'haver procedit l'infractor, 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 hagi estat declarat per resolució ferma en via administrativa.

2. Quan s'apliquin aquests factors, s'han de reflectir expressament a l'expedient sancionador que s'instrueixi.

Article 111. *Multes coercitives.*

Independentment de les sancions que corresponguin, l'autoritat competent pot imposar multes coercitives quan prossegueixi la conducta infractora i no s'atengui el requeriment de cessament d'aquesta, i reiterar-ho cada lapse de temps que sigui suficient per complir el que s'ordena. Cadascuna de les multes coercitives no ha d'excedir el 10 per cent de la sanció fixada per a la infracció comesa.

Article 112. *Competència per imposar sancions.*

1. Són competents per imposar les sancions que regula 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 és competent per imposar les sancions per l'incompliment de les seves resolucions, tipificat com a infracció a l'article 106, apartat 1.2, i a l'article 107, apartats 2.1 i 2.2.

Article 113. *Procediment sancionador i mesures provisionals.*

1. En allò que no prevegin aquesta Llei ni les seves normes de desplegament, són aplicables al procediment sancionador les normes de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, i les seves disposicions de desplegament.

El procediment sancionador l'han d'iniciar d'ofici els serveis dependents de l'òrgan competent per imposar la sanció, d'acord amb el que preveu l'article anterior. No obstant això, en el cas d'infraccions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari, el procediment l'han d'iniciar d'ofici les delegacions del Govern a les comunitats autònomes.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'informar les delegacions de Govern de les actuacions en relació amb la infraestructura i el domini públic ferroviari que puguin constituir infraccions tipificades en aquesta Llei.

2. El termini de caducitat del procediment és de dotze mesos comptats des de la data de l'acord d'iniciació.

3. L'òrgan competent per resoldre pot, en qualsevol moment i d'ofici o a instància de part, adoptar, mitjançant un acord motivat, les mesures provisionals que consideri oportunes per assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure 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'adoptin mesures provisionals abans de la iniciació del procediment sancionador, aquest s'ha d'iniciar en el termini de quinze dies i l'acord d'iniciació s'ha de pronunciar sobre el seu manteniment, modificació o terme. Altrament, queden sense efecte.

4. Les mesures de caràcter provisional han de ser proporcionals pel que fa a intensitat i condicions als objectius que es volen garantir, i poden 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 donar lloc a la seva adopció, les mesures es poden 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 pot acordar la immobilització del vagó o del comboi o, si s'escau, la denegació d'entrada en territori nacional fins que no se solucioni la causa que va motivar la infracció; a aquest efecte, s'ha d'ordenar que s'adoptin les mesures de seguretat oportunes llevat que, per les circumstàncies concurrents, la immobilització suposi un increment del risc existent.

Article 114. *Prescripció.*

Les infraccions i sancions de la legislació reguladora del sector ferroviari prescriuen en els terminis i les condicions que estableix 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 que estableix el capítol III del títol II és de cinc anys per a les infraccions molt greus, de tres anys per a les greus i d'1 any per a les lleus, comptats a partir del moment en què el presumpte responsable provi 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 a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, fora de les zones de serveis dels ports d'interès general o de les línies o trams gestionades 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), de conformitat amb el que estableixen el Reial decret llei 15/2013 i l'Ordre PRE/2443/2013.

Mitjançant un acord del Consell de Ministres es poden produir traspassos d'infraestructures ferroviàries entre ADIF i ADIF-Alta Velocitat quan hi hagi raons d'explotació o de desenvolupament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que així ho aconsellin. La transferència d'actius entre les dues entitats s'ha d'efectuar i registrar pel valor comptable pel qual estiguin registrats a la comptabilitat de l'entitat cedent, i el Consell de Ministres ha de fixar els termes de la transmissió.

2. ADIF-Alta Velocitat i ADIF es poden encarregar de la realització de determinades activitats mitjançant la subscripció d'un conveni. En aquest conveni s'ha de determinar la compensació econòmica corresponent a la prestació dels serveis encomanats. En particular, totes dues entitats es poden encarregar de la gestió de la capacitat d'infraestructures i, a causa de la interconnexió de les xarxes l'administració de les quals tenen atribuïda totes dues entitats, i com a excepció al que preveu l'article 19.1, també de la gestió dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

En cas que una de les entitats esmentades encarregui a l'altra la realització de tasques relacionades amb la seguretat ciutadana i la protecció civil, el responsable d'aquestes matèries ha de ser el mateix a les dues entitats.

3. El Ministeri de Foment ha d'establir les directrius bàsiques que han de presidir l'administració de les xarxes de titularitat de cadascuna de les entitats esmentades, i ha d'assenyalar els objectius, les finalitats i els costos que s'han d'assolir i els nivells de qualitat en la prestació del servei.

Disposició addicional segona. *Taxes i cànonns ferroviaris.*

Les taxes i els cànonns ferroviaris que regula el capítol I del títol VI d'aquesta Llei s'han d'ajustar 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.*

Tant els òrgans competents de l'Administració General de l'Estat com les empreses ferroviàries han de complir els requisits necessaris perquè en la projecció, construcció, posada en servei, rehabilitació, renovació, explotació i manteniment dels elements que integrin el sistema ferroviari transeuropeu, vinculats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i al material rodant que hi circuli damunt, se'n garanteixi la interoperabilitat i intermodalitat. Mitjançant un reial decret s'han de determinar els requisits tècnics esmentats i s'han d'establir els mitjans per 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 disposin de llicència d'empresa ferroviària atorgada per un Estat membre de la Unió Europea tenen lliure accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per a l'explotació de serveis internacionals de transport de viatgers.

No és aplicable al transport internacional de viatgers el règim sobre gestió del transport ferroviari de viatgers que estableix 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 creui almenys una vegada la frontera d'Espanya i que tingui com a objecte principal transportar viatgers entre estacions de transport de viatgers situades en estats membres diferents. El tren es pot formar o dividir, i les diferents parts que el constitueixin poden tenir procedències i destinacions diferents, sempre que tots els cotxes creuin almenys una frontera. S'entén per trànsit el pas a través del territori espanyol que s'efectua sense que es recullin o deixin viatgers o sense que hi hagi càrrega o descàrrega de mercaderies.

3. Durant la realització dels serveis internacionals de transport de viatgers, les empreses ferroviàries poden recollir i deixar viatgers en qualsevol de les estacions de transport de viatgers situades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, sempre que aquestes parades tinguin 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, hagi determinat prèviament que l'objecte principal del servei internacional de transport ferroviari de viatgers que es vulgui portar a terme és transportar viatgers entre estacions de transport de viatgers espanyoles i les d'altres estats membres de la Unió Europea.

b) No es permet recollir ni deixar viatgers en estacions diferents a 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, resolgui que amb això es compromet l'equilibri econòmic de les condicions establertes per a la prestació del servei públic.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha d'efectuar una anàlisi econòmica objectiva i de criteris predefinitos, consultar totes les parts interessades i resoldre en el termini màxim de dos mesos a partir de la recepció de tota la informació pertinent.

La Comissió ha d'exposar els motius de la seva decisió i precisar en quin termini i en quines condicions les autoritats competents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries,

l'empresa ferroviària que efectuï el servei públic o l'empresa ferroviària prestadora del servei de transport internacional poden sol·licitar la revisió de la decisió esmentada.

Les resolucions de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència tenen eficàcia executiva i són 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 ha de publicar abans del 16 de desembre de 2016 l'estratègia indicativa del desenvolupament, el manteniment i la renovació de la infraestructura ferroviària de competència estatal que preveu l'article 5.1.

Disposició addicional sisena. *Trens històrics.*

Els serveis ferroviaris que es prestin amb vehicles motors, remolcats o automotors catalogats com a històrics, amb viatgers i sense, que tinguin com a finalitat última 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 regeixen per la seva normativa específica.

Disposició addicional setena. *Aplicació del règim previst per als ports d'interès general.*

1. La planificació, construcció, modificació i ampliació d'infraestructures ferroviàries als ports d'interès general es regeixen 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 a la zona de servei dels ports d'interès general s'han de sotmetre, pel que fa a la seva incidència sobre el planejament urbanístic, al règim que estableix el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, i han de ser qualificades pels plans i altres instruments generals d'ordenació urbanística com a sistema general portuari.

3. Les determinacions contingudes al capítol III del títol II no són 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 tenen la naturalesa de domini públic portuari. La zona de protecció i el límit d'edificació només són aplicables als terrenys adjacents amb la zona de servei del port quan, per no superar la distància a la línia ferroviària que estableix aquesta Llei, sigui procedent.

4. Els serveis de tramitació de sol·licituds de capacitat i de posada a disposició de la capacitat, previstos a les lletres a) i b) de l'article 20, s'han d'ajustar 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 que recull aquesta Llei, en l'àmbit de la zona de servei dels ports d'interès general, s'ha d'ajustar 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 prestin serveis ferroviaris sobre aquestes.

7. En els ports d'interès general amb zones de servei que incloguin infraestructures ferroviàries, les autoritats portuàries han de disposar d'un sistema de gestió de la seguretat que garanteixi el control dels riscos creats per l'activitat ferroviària dins de la zona de servei portuari i del pla d'autoprotecció pertinent en les seves instal·lacions.

Aquest sistema de gestió de la seguretat s'ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària dins dels dos mesos següents a la data de signatura del conveni de connexió entre l'administrador general d'infraestructures ferroviàries i l'autoritat portuària corresponent.

8. En els supòsits de perturbacions del trànsit ferroviari, les empreses ferroviàries que operin dins de l'àmbit del port estan obligades a posar a disposició de l'autoritat portuària els recursos que aquesta reclami i a prestar-li la col·laboració que se'ls requereixi.

Per la utilització d'aquests recursos, s'ha de satisfer a les empreses ferroviàries que no hagin estat les causants de la perturbació en el trànsit ferroviari la contraprestació que correspongui.

9. Sense perjudici de les obligacions que corresponen a l'autoritat portuària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot comprovar que els subsistemes ferroviaris dins de l'àmbit portuari s'exploten i mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents. Així mateix, l'Agència esmentada pot supervisar la correcta aplicació per part dels agents responsables en l'àmbit portuari del marc normatiu en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

Disposició addicional vuitena. *Projectes de línies ferroviàries que incideixin sobre zones d'interès 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 ha de preveure, amb caràcter bàsic, l'informe previ vinculant del Ministeri de Defensa, quan els projectes esmentats incideixin sobre zones declarades d'interès per a la defensa nacional o bé sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloses les seves zones de seguretat, vinculats a les finalitats 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 seva modificació significativa s'han de remetre al Ministeri de Defensa per tal que, durant el termini de dos mesos, examini i, si s'escau, emeti l'informe vinculant sobre la incidència de l'actuació proposada sobre zones declarades d'interès per a la defensa nacional o bé sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloses les seves zones de seguretat, vinculats a les finalitats de la defensa nacional. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi emès l'informe esmentat, es pot continuar la tramitació tendent a l'aprovació de l'estudi informatiu de què es tracti.

2. Les subjeccions i limitacions imposades per a la zona de protecció de qualsevol línia ferroviària no són aplicables als terrenys declarats expressament d'interès per a la seguretat i la defensa nacional d'acord amb la seva legislació específica, si bé en aquests supòsits i amb acord previ amb el Ministeri de Defensa, també s'ha de tenir en compte qualsevol implicació que es derivi per a la seguretat ferroviària.

Disposició addicional desena. *Ús de mitjans electrònics.*

La tramitació dels procediments administratius que regula aquesta Llei i el funcionament del Registre especial ferroviari s'han de portar a terme per mitjans electrònics.

Disposició addicional onzena. *Absència d'impacte en costos de personal.*

Les mesures que inclou aquesta Llei s'han de portar a terme sense que s'incrementin les dotacions de personal, les seves retribucions ni altres despeses de personal.

Disposició addicional dotzena. *Sostenibilitat financera d'ADIF-Alta Velocitat.*

1. ADIF-Alta Velocitat, de conformitat amb el principi de sostenibilitat financera, ha de garantir que la ràtio de cobertura dels costos de producció amb ingressos per vendes, tal com estan configurats a la normativa reguladora de la comptabilitat nacional, permetin la seva classificació com a unitat pública inclosa dins del sector «societats no financeres».

2. La pressupostació i l'execució de les inversions s'ha d'ajustar en el temps i en la quantia de manera que en cap cas es puguin emprendre inversions que posin en risc la consideració d'ADIF-Alta Velocitat com a societat no financera als efectes de comptabilitat nacional.

3. Qualsevol desviació en l'execució dels pressupostos d'explotació i de capital de l'entitat que suposi una caiguda de la ràtio que posi en risc la qualificació d'ADIF-Alta Velocitat com a societat no financera comporta la reprogramació de les inversions en curs fins que la ràtio assolida elimini el risc esmentat.

4. Els contractes, els convenis de col·laboració, així com qualsevol altra actuació d'ADIF-Alta Velocitat, que afectin les despeses han de valorar les seves repercussions i efectes en la ràtio, i han de supeditar la seva execució de manera estricta al compliment del valor mínim de referència per complir la seva classificació com a societat no financera als efectes de comptabilitat nacional.

5. Amb aquesta finalitat, trimestralment ha d'informar el Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques de l'evolució d'aquestes magnituds i de la ràtio existent i la previsió de la seva evolució. Si, a la vista de la informació remesa, el Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques aprecia l'existència de riscos que afectin el compliment de la ràtio de cobertura exigida, ho ha de fer saber a ADIF-Alta Velocitat als efectes que s'adoptin les mesures oportunes, i ha d'informar d'aquesta circumstància la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics.

6. Independentment del que s'indica anteriorment, ADIF-Alta Velocitat està obligada a facilitar a la Intervenció General de l'Administració de l'Estat tota la informació que aquest centre directiu li sol·liciti per contrastar el compliment de les ràtios de cobertura de despeses i informar, en els termes que siguin procedents, les autoritats de la Comissió Europea.

7. Les actuacions que afectin els seus ingressos presents o futurs s'han d'orientar a la cobertura dels costos complint el principi de sostenibilitat.

Disposició addicional tretzena. *Transport d'encàrrecs en expedicions dedicades al transport de viatgers.*

En tot cas, la llicència d'empresa ferroviària habilita el seu titular per transportar l'equipatge dels viatgers que ocupin el vehicle utilitzat.

Així mateix, habilita per transportar, d'acord amb el que es determini reglamentàriament, objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers, quan el seu transport sigui compatible amb les característiques del vehicle i no impliqui molèsties o inconvenients injustificats per als viatgers.

Disposició addicional catorzena. *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 seves competències respectives, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de col·laborar entre si, intercanviar informació i es poden transmetre recomanacions sobre les seves activitats amb vistes a prevenir possibles efectes negatius per a la competència o la seguretat ferroviària. Aquestes recomanacions s'han de tenir en compte abans d'adoptar la decisió que, si s'escau, correspongui.

Disposició addicional quinzena. *Relació de serveis complementaris i auxiliars.*

S'habilita el ministre de Foment per modificar la qualificació de determinats serveis complementaris continguts a l'apartat 18 de l'annex I d'aquesta Llei, per incloure'ls en la relació de serveis auxiliars continguda a l'apartat 19, quan les circumstàncies tècniques i les condicions de seguretat permetin que els presti una empresa o entitat diferent de l'administrador d'infraestructures sense detriment del desenvolupament normal del servei ferroviari en termes de prestació eficaç i segura, quan això no sigui contrari a la legislació comunitària.

Disposició addicional setzena. *Lloguer i manteniment de material ferroviari.*

1. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SA, ha de facilitar l'accés dels operadors al material de manera transparent, objectiva i no discriminatòria, i ha de donar publicitat a la seva oferta de manera que el seu contingut pugui ser conegut per totes les empreses ferroviàries que hi estiguin interessades.

L'entitat pública empresarial Renfe-Operadora ha d'assegurar 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, ha de prestar així mateix els serveis de manera transparent, objectiva i no discriminatòria.

3. L'entitat pública empresarial Renfe-Operadora ha d'assegurar que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SA, i Renfe Fabricación y Mantenimiento, SA, guardin la confidencialitat deguda en el maneig de la informació rellevant relativa al negoci de tercers a la qual, si s'escau, tinguin accés en l'exercici de la seva activitat.

Disposició addicional dissetena. *Seccions frontereres.*

1. Es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la Xarxa Ferroviària d'Interès General situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions s'han d'identificar com a tals al Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General definit a l'article 4, amb indicació de les estacions que les limiten.

2. Reglamentàriament es poden establir, per tal de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que són aplicables a les circulacions que tinguin origen o destinació en l'estació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que delimita la secció fronterera.

3. Els administradors d'infraestructures han d'incloure la relació de les seccions frontereres en les declaracions sobre la xarxa, juntament amb informació sobre les condicions operatives particulars sota les quals es regeixin les circulacions que tinguin com a origen o destinació l'estació que les limita. Aquestes condicions operatives s'han 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 s'ha de fer, amb la finalitat 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 s'ha de prestar en règim de lliure competència segons el que estableix l'article 47.2.

Als efectes d'aquesta Llei, tenen la consideració de transport ferroviari de viatgers amb finalitat prioritàriament turística els serveis en què, tinguin caràcter periòdic o no, la totalitat de les places ofertes al tren es presten en el marc d'una combinació prèvia, venuda o oferta en venda per una agència de viatges d'acord amb un preu global en el qual, a part del servei de transport ferroviari, s'inclouguin, com a principals, serveis per satisfer d'una manera general les necessitats de les persones que efectuen desplaçaments relacionats amb activitats recreatives, culturals o d'oci, i el servei de transport per ferrocarril és complement dels anteriors. En cap cas no es pot assimilar a aquesta activitat la que tingui com a objecte principal o predominant el transport de viatgers per ferrocarril.

Mitjançant una ordre del ministre de Foment s'han de regular les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis.

3. Els serveis de transport ferroviari interior de viatgers diferents als que regulen l'apartat 2 anterior i l'article 59 poden ser prestats per les empreses ferroviàries establertes a Espanya que obtinguin un títol habilitador.

El Consell de Ministres ha de determinar el nombre de títols habilitadors que cal atorgar per a cada línia o conjunt de línies en les quals s'ha de prestar el servei en règim de concurrència, així com el període de vigència dels títols habilitadors esmentats.

4. El Ministeri de Foment ha d'atorgar els títols habilitadors a través del procediment de licitació corresponent. Aquest procediment és públic i ha de garantir la competència efectiva de tots els operadors concurrents.

Mitjançant un reial decret, a proposta del ministre de Foment, s'han de determinar els requisits i les condicions exigibles per participar en els procediments de licitació assenyalats al paràgraf anterior, així com els criteris d'adjudicació que siguin aplicables i les diferents fases del procediment esmentat. En tot cas, és 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, mentre no es dicti el reial decret que reguli les licitacions, la Llei de contractes del sector públic i les seves normes de desplegament.

En aquest reial decret s'han de determinar els drets i les obligacions aplicables a les empreses ferroviàries durant el període de vigència dels títols habilitadors, així com el règim aplicable a la modificació i l'extinció d'aquests títols habilitadors. Així mateix, al reial decret s'han de concretar les prerrogatives que té l'administració, dins de les que preveu l'article 210 del text refós de la Llei de contractes del sector públic i amb subjecció als límits, requisits i efectes assenyalats a la Llei esmentada, amb l'objecte de garantir la continuïtat del servei.

S'aplica de manera subsidiària als títols esmentats, en allò que resulti compatible amb la seva naturalesa, la regulació continguda al text refós de la Llei de contractes del sector públic respecte del contracte de gestió de serveis públics, pel que fa a la convocatòria de la licitació, a l'adjudicació, a l'execució excepte el que s'estableix sobre prestacions econòmiques, al compliment, a les causes de resolució i a la formalització dels títols habilitadors.

Renfe-Operadora ha de disposar d'un títol habilitador per operar els serveis en tot el territori sense necessitat d'acudir al procés de licitació.

5. Les normes que recull aquesta disposició estan en vigor fins que, de conformitat amb la legislació comunitària, s'acordi 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 poden continuar efectuant l'autoprestació de serveis en les instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries en les quals s'hagi implantat la modalitat de prestació esmentada en entrar en vigor aquesta Llei.

En la resta d'instal·lacions de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries poden accedir a la realització per si 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, amb la comunicació prèvia a les empreses ferroviàries usuàries de les instal·lacions, poden anticipar la possibilitat d'autoprestació del servei de maniobres en les instal·lacions que compleixin les condicions exigibles per a això, i han de reflectir aquestes instal·lacions en la declaració sobre la xarxa o indicar un lloc web en el qual es pugui obtenir aquesta informació 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 és vigent fins que finalitzin els contractes

vigents entre les administracions i Renfe-Operadora per a la prestació dels serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril de «Rodalies», «Media Distancia» i «Ancho Métrico» subjectes a obligacions de servei públic.

2. El cànon per ús d'instal·lacions de servei en la seva modalitat D és aplicable a partir de l'1 de gener de 2017, i té una bonificació del seixanta per cent. A partir de l'1 de gener de 2018, només té com a bonificacions les que estableix l'article 98.

Disposició transitòria quarta. Aplicació provisional dels cànon ferroviaris i de les tarifes dels serveis complementaris.

Fins que no es fixin, de conformitat amb les regles que estableix el títol VI, els cànon ferroviaris i les tarifes dels serveis complementaris en les instal·lacions de servei dependents dels administradors d'infraestructures als quals es refereix l'article 22, segueixen sent aplicables les vigents en entrar en vigor aquesta Llei.

L'adequació dels cànon ferroviaris al que disposa el títol VI s'ha d'incloure, en tot cas, en el primer projecte de llei de pressupostos generals de l'Estat que es tramiti després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Disposició transitòria cinquena. Aplicació provisional de les taxes ferroviàries.

Fins que no es fixin les quanties de les taxes ferroviàries que recull el títol VI, segueixen sent aplicables les vigents en entrar en vigor aquesta Llei.

Disposició transitòria sisena. Convenis vigents amb societats mercantils estatals.

Els convenis signats per l'Administració General de l'Estat i els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'una banda, i les societats mercantils estatals de les que preveu l'article 166.2 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques, de l'altra, en el marc que preveu 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, mantenen la seva vigència fins a la finalització total de les actuacions que s'hi preveuen i la liquidació dels convenis, i es regulen per les disposicions a què s'hi fa referència.

Disposició transitòria setena. Normes reglamentàries.

Mentre no s'aprovi el desplegament reglamentari que preveuen els articles 8, 36, 68.1 i 69.4, són aplicables les ordres ministerials que regulen la matèria actualment.

Disposició transitòria vuitena. 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, s'acordi la plena obertura al mercat del transport ferroviari de viatgers i en la mesura que no contravingui la legislació esmentada, l'autorització per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic ha de ser objecte d'adjudicació directa quan el cost anual de prestació del servei no excedeixi el milió d'euros, quan no hi hagi una pluralitat d'oferta de serveis al mercat ferroviari suficient per acudir a la licitació o quan es refereixi 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'oposin 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, té la redacció següent:

«Article 11. *Supervisió i control en el sector ferroviari.*

U. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de supervisar i controlar el funcionament correcte del sector ferroviari. En particular, ha d'exercir les funcions següents:

1. Salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les seves zones de servei ferroviari, i vetllar perquè aquests siguin 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 cànons i tarifes entre empreses ferroviàries o candidats i els administradors d'infraestructures i intervenir-hi quan prevegi que el resultat d'aquest procés pot contravenir les disposicions vigents.

5. Vetllar perquè els cànons i tarifes ferroviaris compleixin el que disposen les seves normes reguladores i no siguin discriminatoris.

6. Autoritzar l'administrador d'infraestructura per aplicar cànons que gravin 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 s'escau, 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 establertes per a la prestació d'un servei de transport subjecte a obligacions de servei públic per l'assignació de capacitat per realitzar serveis internacionals de transport ferroviari de viatgers totalment o parcialment coincidents.

10. Informar, quan així ho sol·liciti el Ministeri de Foment, sobre els procediments de licitació per a l'atorgament d'autoritzacions per prestar serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic.

11. Sol·licitar a la Comissió Europea que examini 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 cànons o l'adjudicació de capacitat.

12. Realitzar qualssevol altres funcions que li siguin atribuïdes mitjançant una llei o una norma reglamentària.

Dos. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de consultar de manera periòdica, i en tot cas almenys una vegada cada dos anys, els representants dels usuaris dels serveis de transport ferroviari de mercaderies i viatgers per tenir en

compte els seus punts de vista sobre el mercat ferroviari en l'exercici de les seves 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, té la redacció següent:

«f) En el sector ferroviari, correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència conèixer i resoldre les reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i els restants candidats, que versin 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 exigeixin o se'ls puguin exigir.

4t Qualsevol tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures o als serveis lligats a aquestes que es produeixi per actes duts a terme per altres empreses ferroviàries o candidats.

5è La prestació de serveis en els corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.

6è La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de cooperar 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'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi 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, té la redacció següent:

«2. En la resolució dels conflictes a què fa referència l'apartat anterior, la Comissió ha de resoldre sobre qualsevol denúncia i adoptar, a petició de qualsevol de les parts, una resolució per resoldre el litigi com més aviat 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 és de 6 setmanes.

La resolució que dicti la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en els casos previstos en l'apartat anterior és vinculant per a les parts, sense perjudici dels recursos que siguin procedents d'acord amb el que disposa l'article 36 d'aquesta Llei.»

Disposició final segona. Incorporació de dret de la Unió Europea.

Mitjançant 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 únic europeu.

Disposició final tercera. Habilitació reglamentària.

1. El Govern i el ministre de Foment, segons els casos, han d'adoptar les mesures necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei.

2. En l'elaboració de les normes de desplegament d'aquesta Llei s'han d'escoltar el Consell Nacional de Transports Terrestres i les entitats representatives del sector ferroviari i, quan escaigui, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

3. Els requisits que es determinin per reglament per a l'exercici de les activitats que regula aquesta Llei han 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 modificar, mitjançant un reial decret, els elements determinants de l'avaluació de la capacitat financera dels sol·licitants d'una llicència d'empresa ferroviària que preveu l'article 51.2, de conformitat amb les resolucions que adopti a aquest efecte la Comissió Europea d'acord amb el 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 atribueix a l'Estat la competència sobre «bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica», «ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma» i «obres públiques d'interès general o la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma», respectivament.

S'exclou de l'anterior 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 entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin 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, com a mínim, de dues empreses ferroviàries establertes en estats membres de la Unió Europea diferents, a fi de prestar serveis de transports internacionals entre estats membres.
3. Apartador: infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via (o a una terminal de transport de mercaderies), que serveix per complementar la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
4. Candidats: les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin les empreses esmentades. Així mateix, les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat o els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat.
5. Capacitat d'infraestructura: la capacitat per programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un període determinat.
6. Coordinació: el procediment mitjançant el 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, terminis, procediments i criteris relatius als sistemes de cànon i adjudicació de capacitat. Conté, així mateix, qualsevol altra informació que pugui ser necessària per 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 que estableix aquesta Llei. Les empreses ferroviàries han d'aportar, en tot cas, la tracció. Així mateix, es consideren empreses ferroviàries les que aportin exclusivament la tracció.
9. Esplanació: la franja de terreny en la qual s'ha modificat la topografia natural del sòl i sobre la qual es construeix la línia fèrria, s'hi disposen els elements funcionals i s'hi ubiquen les instal·lacions.
10. Franja horària: la capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli 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 diferents sol·licituds de capacitat.
12. Llicència: una autorització concedida per un Estat a una empresa a la qual es reconeix la seva 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, desviaments i aparells), obres civils, com ara ponts, passos superiors, viaductes i túnels, totes les instal·lacions d'electrificació (inclosos 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 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 mitigar les limitacions de capacitat que hagin motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

15. Pla de contingències: és el que elabora l'administrador d'infraestructures ferroviàries que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics que han d'estar informats en cas d'incident important o de perturbació greu del trànsit ferroviari. S'ha d'adequar al que estableix la legislació estatal sobre protecció civil, i ha de 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 travessi, almenys, una de les fronteres espanyoles. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents seccions poden tenir diferents orígens i destinacions, sempre que tots els vagons travessin, almenys, una frontera.

17. Servei internacional de transport de viatgers: el servei de transport de viatgers en què el tren travessi almenys una de les fronteres espanyoles i l'objecte principal del qual sigui transportar viatgers entre estacions situades en diferents estats. El tren es pot compondre o dividir i les diferents parts que el constitueixin poden tenir procedències i destinacions diferents, sempre que tots els vagons travessin 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 s'han de mostrar a 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) Preescalfament 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, poden 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, i aquests són els que requereixen instal·lacions específiques en què es realitzin tasques que no es porten a terme com a part de les operacions diàries de rutina i que requereixen que el vehicle sigui retirat del servei.

f) Els serveis de maniobres i qualsevol altre de 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 a l'article 42, o de la prestació a empreses ferroviàries d'un o diversos dels serveis complementaris i auxiliars definits en aquest annex.

ANNEX II

Principis i paràmetres bàsics dels convenis a subscriure entre el Ministeri de Foment i els administradors d'infraestructura ferroviària

Els convenis han de recollir les disposicions de l'article 25 i han d'incloure, almenys, els elements següents:

1. L'àmbit d'aplicació dels convenis quant a infraestructura i instal·lacions de servei, que ha de cobrir tots els aspectes de la gestió de la infraestructura, inclòs el manteniment

i la renovació de la infraestructura ja en explotació. Quan escaigui, també pot quedar coberta la construcció de nova infraestructura.

2. L'estructura dels pagaments o fons assignats als serveis que s'han de prestar a les empreses ferroviàries, al manteniment i renovació, així com al treball ocasionat pels retards acumulats en el manteniment i la renovació. Quan escaigui, pot 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 cobreixin 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'han d'anar eliminant gradualment i que, per això, generen diferents fluxos financers.

5. Els incentius previstos per 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, inclosa la informació que s'ha de publicar anualment.

7. La durada del conveni ha d'estar sincronitzada amb la durada del programa d'activitat previst a l'article 25.4, si s'escau, i amb el marc general de cànon.

8. Les normes per tractar les pertorbacions importants de l'explotació i les situacions d'emergència, inclosos 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 seves obligacions contractuals o en circumstàncies excepcionals que afectin la disponibilitat de finançament públic; s'inclouen aquí les condicions i els procediments per a la renegociació i la rescissió anticipada.

ANNEX III

Contingut mínim de la declaració sobre la xarxa prevista a l'article 32

La declaració sobre la xarxa regulada a l'article 32 ha d'incloure, almenys, la informació següent:

1. Un capítol en el qual s'exposi la naturalesa de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries i les condicions d'accés a aquesta. La informació en aquesta secció ha de concordar, sobre una base anual, amb els inventaris de la infraestructura de la xarxa ferroviària dels registres d'infraestructura ferroviària que s'han de publicar d'acord amb les normes reguladores de la interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. Un capítol dedicat als cànon i principis dels cànon, que exposi amb el detall degut tant el sistema de cànon com informació suficient sobre els cànon, així com altra informació important sobre l'accés aplicable als serveis a què es refereixen l'article 20 i el títol III que presti un sol proveïdor. Ha d'incloure la metodologia, les reglamentacions i, quan siguin aplicables, els barems utilitzats per aplicar el sistema dels cànon ferroviaris i les tarifes per prestació de serveis. A més, ha de contenir informació sobre qualsevol canvi ja decidit o previst en relació amb els cànon, en els cinc anys següents, si està disponible.

3. Un capítol relatiu als principis i criteris que regeixen l'adjudicació de capacitat, que exposi les característiques de capacitat generals de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries, així com qualssevol restriccions del seu ús, incloses les

necessitats previsibles de capacitat per al manteniment. Aquest capítol també ha de detallar els procediments i terminis del procediment d'adjudicació de capacitat. S'han d'incloure els criteris específics utilitzats en el procediment esmentat 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 els procediments d'adjudicació i els procediments que s'han de seguir per 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 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 tenen en compte els nivells d'ús precedents de la capacitat per a l'establiment de prioritats en el procediment d'adjudicació.

S'han de consignar amb detall les mesures adoptades per garantir un tracte adequat als serveis de mercaderies, els serveis internacionals i les sol·licituds supeditades al procediment extraordinari. Així mateix, s'ha d'incloure un model de formulari per a sol·licituds de capacitat. L'administrador d'infraestructures també ha de publicar 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 què s'indiqui un lloc web en el qual aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.

5. Un capítol sobre 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 a 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 al títol III. Els explotadors d'instal·lacions de servei que no estiguin controlades per l'administrador d'infraestructures han de facilitar 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 seva inclusió en la declaració sobre la xarxa, o han d'indicar un lloc web en què aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.

7. Un model d'acord per subscriure acords marc entre l'administrador d'infraestructures i qualsevol candidat de conformitat amb l'article 38.