

c) O Real decreto 2225/1993, do 17 de decembro, polo que se aproba o Regulamento de procedemento para a concesión de subvencións públicas, en canto se opoña ó establecido nesta lei.

d) Do Real decreto 2188/1995, do 28 de decembro, polo que se desenvolve o réxime de control interno exercido pola Intervención Xeral da Administración do Estado, o segundo parágrafo do punto 1 do artigo 34, o punto 6 do artigo 36, a alínea b) do punto 1 do artigo 37, o punto 3 do artigo 38 bis e os artigos 43, 44 e 45.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial e carácter de lexislación básica.*

1. Esta lei dítase ó abeiro do disposto no artigo 149.1.13.^a, 14.^a e 18.^a da Constitución, constituíndo lexislación básica do Estado os seguintes preceptos:

No título preliminar, o capítulo I e o capítulo II, excepto a alínea d) do punto 4 do artigo 9; o artigo 10; o punto 2 e as alíneas d), e), f), g), h), i), j), k) e l) do punto 3 do artigo 16; os puntos 1, 2, e as alíneas c), f), h), i), j), k), l), m) e n) do punto 3 do artigo 17 e o artigo 21.

No título I, o capítulo I e o capítulo IV, excepto os artigos 32 e 33.

No título II, os artigos 36, 37 e o punto 1 do artigo 40.

No título III, os artigos 45 e 46.

No título IV, o capítulo I e os artigos 59, 65, 67, 68 e 69 do capítulo II.

O punto 1 da disposición adicional segunda e a disposición adicional décimo sexta.

2. As restantes disposicións desta lei resultarán unicamente de aplicación no ámbito da Administración xeral do Estado, das entidades que integran a Administración local e dos organismos e demais entidades de dereito público con personalidade xurídica propia vinculadas ou dependentes destas.

Non obstante, cando as comunidades autónomas asumisen competencias en materia de réxime local, a lei aplicaráselles ás entidades que integran a Administración local no ámbito territorial das referidas comunidades autónomas, de acordo co establecido no punto 1 desta disposición.

Disposición derradeira segunda. *Carácter básico das normas de desenvolvemento.*

As normas que en desenvolvemento desta lei aprobe a Administración xeral do Estado terán carácter básico cando constitúan o complemento necesario respecto ás normas que teñan atribuída tal natureza conforme a disposición derradeira primeira.

Disposición derradeira terceira. *Desenvolvemento e entrada en vigor desta lei.*

1. No prazo dun ano a partir da entrada en vigor desta lei aprobarase un regulamento xeral para a súa aplicación.

2. Esta lei entrará en vigor tres meses despois da súa publicación no Boletín Oficial del Estado.

Por tanto,

Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumbran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 17 de novembro de 2003.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

20978 LEI 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario. («BOE» 276, do 18-11-2003.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

O ferrocarril é un modo de transporte esencial na sociedade española actual, seguro e con escasa incidencia sobre o ambiente e o consumo enerxético. Convén, por iso, potencialo, favorecendo o seu desenvolvemento e atribuíndolle unha misión de maior entidade na sociedade e na actividade económica españolas.

A decidida vontade do Goberno español de impulsar o ferrocarril como transporte rápido, moderno e seguro, capaz de competir con outros modos de transporte e de se converter en elemento vertebrador do país e en instrumento para mellora-la calidade de vida dos cidadáns fai imprescindible unha reforma da actual lexislación.

Tradicionalmente, a explotación do ferrocarril abrangueu a da infraestrutura e a dos servizos de transporte ferroviario. A Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, considerou que, nos transportes por ferrocarril, o conxunto camiño-vehículo constituía unha unidade de explotación, atribuíndo a explotación unitaria das liñas e dos servizos da denominada Red Nacional Integrada a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

A necesidade de converte-lo ferrocarril nun modo de transporte competitivo e de abri-los mercados ferroviarios nacionais ó transporte internacional de mercadorías realizado polas empresas ferroviarias establecidas en calquera Estado membro da Unión Europea, fixo preciso aprobar un conxunto de directivas dirixidas a dinamiza-lo sector ferroviario europeo. Así, a Directiva 91/440/CEE do Consello, do 29 de xullo de 1991, sobre o desenvolvemento dos ferrocarrís comunitarios, modificada pola Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, establece a necesidade de separar, polo menos contablemente, a explotación dos servizos de transporte ferroviario e a administración da infraestrutura. Esta directiva esíxelle ós Estados membros a apertura das súas redes ferroviarias ás empresas e ás agrupacións empresariais internacionais que presten determinados servizos de transporte internacional, principalmente de mercadorías. Pola súa parte, a Directiva 95/18/CE do Consello, do 19 de xuño de 1995, sobre concesión de licencias ás empresas ferroviarias, estableceu a necesidade de licencia para as empresas que prestan os servizos a que se refire a Directiva 91/440/CEE. Dado que determinados Estados membros ampliaron os dereitos de acceso máis alá do previsto na Directiva 91/440/CEE, a Directiva 2001/13/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, modificou a Directiva 95/18/CE no sentido de xeneraliza-los principios de concesión de licencias a tódalas empresas activas no sector con obxecto de lles garantir a estas un trato xusto, transparente e non discriminatorio. A Directiva 2001/14/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, relativa á adxudicación de capacidade de infraestructuras ferroviarias, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade, pretende garantir ás empresas ferroviarias o acceso á infraestrutura en condicións obxectivas, transparentes e non discriminatorias e garanti-la seguridade na prestación dos ser-

vicios de transporte ferroviario. Por último, a Directiva 2001/16/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de marzo de 2001, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, pretende fixa-las condicións que se deben cumprir para lograr, no territorio comunitario, a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional. Estas condicións refírense ó proxecto, á construción, á posta en servizo, á rehabilitación, á renovación, á explotación e ó mantemento dos elementos do devandito sistema que entren en servizo despois da data de entrada en vigor da referida directiva (o día da súa publicación no «Diario Oficial de las Comunidades Europeas»), así como ás cualificacións profesionais e ás condicións de saúde e de seguridade do persoal que contribúe á súa explotación.

Os eixes sobre os que xira a reforma son a separación das actividades de administración da infraestrutura e de explotación dos servizos e a progresiva apertura do transporte ferroviario á competencia. A consecución destes obxectivos require unha profunda modificación das estruturas e funcións dos actuais axentes do sector ferroviario, así como a creación doutros novos que velen pola debida aplicación da nova normativa.

A nova regulación do réxime aplicable ó sector ferroviario mantén a vixencia das normas xerais sobre transporte terrestre contidas na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres. Esta lei só derroga, expresamente, a sección 2.^a do capítulo II, e os capítulos III, IV e V do título VI da lei 16/1987 e outras normas incompatibles con ela.

A reforma poderíase ter limitado a incorporar ó dereito interno as normas comunitarias mencionadas. Sen embargo, esta lei pretende reordenar por completo o sector ferroviario estatal e senta-las bases que permitan a progresiva entrada de novos actores neste mercado. Para atinxir estes obxectivos, a lei regula a administración das infraestruturas ferroviarias e encoméndalle esta á entidade pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a se denominar Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e integra, ademais, o actual xestor de infraestruturas ferroviarias (XIF). A entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá construír, de acordo co que determine o Ministerio de Fomento, as infraestructuras ferroviarias con cargo ós seus propios recursos ou a recursos alleos. Así mesmo, administrará as infraestructuras da súa titularidade e aquelas das que se lle encomende a administración mediante o oportuno convenio.

Así mesmo, nace unha nova entidade pública empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora do servizo de transporte ferroviario o cometido do cal é, basicamente, ofrecerlles ós cidadáns a prestación de todo tipo de servizos ferroviarios. RENFE-Operadora asume, nos prazos e na forma que a lei prevé, os medios e activos que RENFE tivo afectos á prestación de servizos ferroviarios.

Finalmente, a eventual existencia dunha multitude de actores no mercado ferroviario fai necesaria, por outro lado, a creación dun comité de regulación ferroviaria que resolva os conflitos que se formen entre eles e que garanta un correcto funcionamento do sistema.

Desde a entrada en vigor desta lei, ábrese á competencia a prestación do servizo de transporte de mercadorías por ferrocarril no ámbito nacional e permítese o acceso de tódalas empresas ferroviarias que leven a cabo transporte internacional de mercadorías ás liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral que formen parte da denominada Rede Transeuropea de Transporte ferroviario de Mercadorías.

En España coexisten diversas redes ferroviarias de titularidade pública, tanto no ámbito da competencia estatal como no da autonómica. A Constitución expresa,

no seu artigo 149.1.21.^a e 24.^a, que o Estado ten competencia exclusiva en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma e o réxime xeral de comunicacións así como en materia de obras públicas de interese xeral ou a realización das cales afecte a máis dunha comunidade autónoma. Igualmente o Estado ten facultade para regula-las condicións básicas que garantan a igualdade de tódolos españois no exercicio dos dereitos e no cumprimento dos deberes constitucionais (artigo 149.1.1.^a), para establece-las bases e a coordinación da planificación xeral da actividade económica (artigo 149.1.13.^a) e para regula-la Facenda Xeral e a débeda do Estado (artigo 149.1.14.^a). pola súa parte, o artigo 148.1.5.^a expresa que as comunidades autónomas poderán asumir competencias en materia de ferrocarrís cando o seu itinerario se desenvolva integramente no territorio da comunidade autónoma e nos mesmos termos respecto do transporte desenvolvido por este medio. Sobre esta base, a lei constrúe o xa mencionado concepto de Rede Ferroviaria de Interese Xeral sobre a que o Estado ten competencias plenas, de igual maneira que teñen competencia plena as comunidades autónomas sobre as redes da súa titularidade.

O título I da lei establece as disposicións xerais, determinando o obxecto e os fins que se perseguen coa nova regulación.

O título II regula a infraestrutura ferroviaria, concretamente, a Rede Ferroviaria de Interese Xeral. Preveuse un réxime flexible de planificación, proxecto e construción.

Así mesmo, este título establece a regulación en materia de establecemento de zonas de servizo ferroviario, desenvolve a incidencia da súa construción sobre o planeamento urbanístico e regula as limitacións á propiedade mediante a determinación dunha zona de dominio público, outra de protección e dun límite de edificación respecto da infraestrutura ferroviaria.

Por outra parte, o referido título deseña o réxime de administración das infraestructuras ferroviarias. A nova configuración do sector ferroviario estatal atribúelle un papel esencial ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. A este correspóndenlle, entre outras funcións, a construción e administración de liñas ferroviarias, de tramos delas ou doutros elementos da infraestrutura ferroviaria, que formen parte da rede da que, consonte esta lei, é titular e, logo do oportuno convenio, da titularidade do Estado, a elaboración das declaracións sobre a rede e a adxudicación da capacidade de rede necesaria para a prestación dos servizos de transporte ferroviario de viaxeiros e de mercadorías. Finalmente e dentro deste mesmo título, a nova lei regula o réxime aplicable ás infraestructuras ferroviarias nos portos e aeroportos e ás infraestructuras ferroviarias de titularidade privada.

O título III da lei dedica o seu contido á regulación dos servizos adicionais, complementarios e auxiliares, determinando tanto o réxime que lles resulta aplicable como os suxeitos facultados para a súa prestación.

En materia de transporte ferroviario, o título IV parte da súa consideración como servizo de interese xeral e esencial para a comunidade que se presta en réxime de libre competencia, nos termos previstos na lei. O acceso por unha empresa ó mercado do transporte ferroviario, tanto de viaxeiros como de mercadorías, débese facer mediante a obtención da correspondente licenza, acreditando, previamente, o cumprimento dunha serie de requisitos. Unha vez obtida pola empresa a correspondente licenza, será preciso que o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias lle adxudique a capacidade de rede necesaria para que poida prestar servizos. Emporiso, o Consello de Ministros, de oficio ou por instancia das comunidades autónomas ou corporacións locais

correspondentes, poderá declarar de interese público a prestación de determinados servizos de transporte ferroviario sobre as liñas ou os tramos que integran a Rede Ferroviaria de Interese Xeral cando a devandita prestación resulte deficitaria ou non se produza nas adecuadas condicións de frecuencia e calidade, e sexa necesaria para garanti-la comunicación entre distintas localidades do territorio español. Unha vez declarada de interese público a prestación dun determinado servizo de transporte ferroviario, as empresas ferroviarias unicamente o poderán prestar logo da obtención da correspondente autorización, que será outorgada polo Ministerio de Fomento. Igualmente, prevese a posibilidade de que o Goberno, con carácter excepcional e transitorio, poida acorda-la asunción, pola Administración xeral do Estado, da xestión de determinados servizos de transporte por ferrocarril ou a explotación de certas infraestructuras ferroviarias para garanti-la seguridade pública e a defensa nacional. Así mesmo, permíteselle ó Ministerio de Fomento a adopción das medidas que resulten necesarias para a correcta prestación dos servizos de transporte de viaxeiros declarados de interese público ou dos servizos adicionais, complementarios ou auxiliares a eles.

Finalmente, a lei pretende clarifica-lo réxime xurídico aplicable ó transporte ferroviario co fin de achegar seguridade xurídica ós usuarios. Para estes efectos, determínase o dereito a acceder ó servizo de transporte, nas adecuadas condicións de calidade e de seguridade, suxeitando as empresas ferroviarias á obtención do correspondente certificado de seguridade que será outorgado polo Ministerio de Fomento ou polo ente que este determine. Particularmente, prevese a posibilidade de crear, se así se establece na normativa comunitaria, un órgano administrativo específico que teña por finalidade o outorgamento dos referidos certificados e, se é o caso, outro que teña por obxecto a investigación de accidentes. Así mesmo, garánteselles ós usuarios a oportuna indemnización en caso de o servizo non se chegar a prestar ou se prestar inadecuadamente.

Para completa-la regulación en materia de transporte ferroviario, o capítulo IV do devandito título IV recolle o réxime do Rexistro Especial de Empresas ferroviarias e o correspondente ó persoal ferroviario.

O réxime económico e tributario da lei, que aparece recollido no título V, establece as bases para que as entidades públicas empresariais e, en xeral, o sistema ferroviario español, sexan viables economicamente. Ademais das taxas polo outorgamento de licencias e certificados de seguridade, pola seguridade do transporte ferroviario de viaxeiros, pola homologación de centros de formación de persoal ferroviario e de certificación de material rodante e polo outorgamento de títulos ó devandito persoal, a lei prevé a existencia de dúas taxas adicionais. A primeira por utilización de liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral que se poderá esixir con ocasión da adxudicación da capacidade de rede necesaria para a prestación dos distintos servizos ferroviarios, e a segunda pola utilización de estacións e outras instalacións ferroviarias. Finalmente, a lei prevé un réxime de tarifas ou prezos privados pola prestación, polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ou por terceiros, de servizos adicionais, complementarios e auxiliares e polo uso comercial das súas instalacións e espazos dos que aquel sexa titular.

Pola súa parte, o título VI regula a administración ferroviaria, racionalizando o sistema do que son pezas clave o Goberno e o Ministerio de Fomento. Dentro deste, créase o Comité de Regulación Ferroviaria con competencias para salvagarda-la pluralidade da oferta na prestación dos servizos sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e para resolve-los conflitos entre empresas ferroviarias, entre outras.

O réxime sancionador é obxecto de específico tratamento no título VII, supera o réxime de determinación de tipos infractores en branco e especifica os incumprimentos normativos sancionables. Ademais, actualízase e adáptase á nova realidade nacida da lei o réxime tradicional de infraccións e sancións, e regúlase detalladamente o procedemento sancionador e a eventual adopción de medidas provisionais.

Cerran o texto da lei nove disposicións adicionais, seis transitorias, unha derogatoria, tres derradeiras e o anexo de definicións. A través destas normas, regúlase os novos entes que actuarán no sector ferroviario estatal e establécese un réxime gradual e paulatino de apertura do mercado de transporte ferroviario. Ademais, prevese un réxime transitorio para o transporte ferroviario de viaxeiros, recoñecéndose a RENFE-Operadora o dereito a explota-los servizos que se presten, na data de entrada en vigor da lei, sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral. A lei derroga expresamente determinadas normas, entre elas, a sección 2.^a do capítulo II e os capítulos III, IV e V do título VI da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, quedando en vigor o resto dos preceptos desta lei. Por último, dada a complexidade dos cambios que é preciso realizar, prevese unha "vacatio legis" de seis meses para a entrada en vigor da lei, contados desde a súa publicación no "Boletín Oficial del Estado". No devandito prazo, o Goberno e o Ministerio de Fomento deberán adoptar tódalas medidas que sexan precisas para o funcionamento do novo modelo, especialmente, a aprobación dos estatutos das entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e RENFE-Operadora.

TÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto da lei.*

O obxecto desta lei é a regulación, no ámbito da competencia do Estado, das infraestructuras ferroviarias e da prestación de servizos de transporte ferroviario e outros adicionais, complementarios ou auxiliares sobre aquelas.

Artigo 2. *Fins da lei.*

Son fins desta lei os seguintes:

- a) Garantir un sistema común de transporte ferroviario no territorio do Estado.
- b) Mante-la unidade de mercado en todo o territorio español, conforme o artigo 139.2 da Constitución.
- c) Satisface-las necesidades da sociedade co máximo grao de eficacia.
- d) Facilita-lo desenvolvemento da política europea común de transporte ferroviario, favorecendo a interconexión e a interoperabilidade dos sistemas ferroviarios e a intermodalidade dos servizos.
- e) Determina-las pautas para coordina-las actuacións dos distintos órganos e administracións públicas con competencias en materia de transporte, en canto poidan incidir no sector ferroviario.
- f) Separa-lo réxime xurídico aplicable ás infraestructuras ferroviarias do dos servizos que sobre elas se prestan.
- g) Prever un sistema de outorgamento de licencias que permitan o acceso ó mercado das empresas ferroviarias.
- h) Regular, dentro do ámbito da competencia estatal, o acceso á infraestructura ferroviaria mediante un procedemento para a adxudicación de capacidade

baseado nos principios de obxectividade, transparencia e non discriminación.

i) Promove-las condicións de competencia na prestación de servizos ferroviarios, de acordo co establecido nela, con respecto ós principios de obxectividade, transparencia e non discriminación.

j) Establece-las criterios para que a prestación dos servizos ferroviarios se realice con eficacia, continuidade e en condicións idóneas de seguridade.

k) Promover e regula-la construción de novas infraestruturas ferroviarias e o desenvolvemento de novos servizos de competencia estatal e impulsa-la cohesión territorial, económica e social.

l) Asegura-la eficiencia do sistema ferroviario estatal mediante unha adecuada utilización dos recursos dispoñibles.

m) Protexe-las intereses dos usuarios, con atención especial ás persoas con discapacidade ou con mobilidade reducida, garantindo os seus dereitos ó acceso ós servizos de transporte ferroviario en adecuadas condicións de calidade e á elección da empresa que os preste.

n) Determina-las órganos que integran a Administración ferroviaria do Estado e o seu réxime xurídico.

TÍTULO II

A infraestructura ferroviaria

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 3. *A infraestructura ferroviaria.*

Para os efectos desta lei, entenderase por infraestructura ferroviaria a totalidade dos elementos que formen parte das vías principais e das de servizo e os ramais de desviación para particulares, con excepción das vías situadas dentro dos talleres de reparación de material rodante e dos depósitos ou garaxes de máquinas de tracción. Entre os devanditos elementos encóntranse os terreos, as estacións, as terminais de carga, as obras civís, os pasos a nivel, as instalacións vinculadas á seguridade, ás telecomunicacións, á electrificación, á sinalización das liñas, á iluminación e á transformación e o transporte da enerxía eléctrica, os seus edificios anexos e calquera outro que regulamentariamente se determine.

Artigo 4. *A Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. A Rede Ferroviaria de Interese Xeral está integrada polas infraestruturas ferroviarias que resulten esenciais para garantir un sistema común de transporte ferroviario en todo o territorio do Estado ou a administración conxunta das cales resulte necesaria para o correcto funcionamento de tal sistema común de transporte, como as vinculadas ós itinerarios de tráfico internacional, as que enlacen as distintas comunidades autónomas e as súas conexións e accesos ós principais núcleos de poboación e de transporte ou a instalacións esenciais para a economía ou a defensa nacional.

2. Correspóndelle ó Ministro de Fomento acordar, en cada momento, a inclusión, na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, de novas infraestruturas ferroviarias cando razóns de interese xeral así o xustifiquen, logo de informe das comunidades autónomas afectadas.

Se a infraestructura ferroviaria que se pretenda incluír na Rede Ferroviaria de Interese Xeral discorre, integramente, polo territorio dunha soa comunidade autó-

noma e sen conexión co resto da rede, será necesario para tal inclusión o seu previo consentimento.

3. O ministro de Fomento poderá excluír, logo de informe das comunidades autónomas afectadas, unha determinada infraestructura ferroviaria da Rede Ferroviaria de Interese Xeral sempre que desaparecesen os motivos de interese xeral que xustificaron a súa inclusión naquela. Esta infraestructura ferroviaria poderá ser traspasada á comunidade autónoma correspondente. O expediente de traspaso promoverase por instancia da comunidade autónoma ou do Ministerio de Fomento, e será resolto polo Consello de Ministros.

4. O Estado e as comunidades autónomas con infraestruturas ferroviarias da súa titularidade cooperarán para facilita-la conexión entre estas infraestruturas ferroviarias e a Rede Ferroviaria de Interese Xeral, fomentando a interoperabilidade entre as diferentes redes.

CAPÍTULO II

Planificación, proxecto e construción de infraestruturas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral

Artigo 5. *Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. Correspóndelle ó Ministerio de Fomento, oídas as comunidades autónomas afectadas, a planificación das infraestruturas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e o establecemento ou a modificación das liñas ferroviarias ou de tramos delas. Así mesmo, seguiranse as regras que aquel determine respecto do establecemento ou a modificación doutros elementos que deban formar parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

2. Para o establecemento ou a modificación dunha liña ou tramo integrante da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, será precisa a aprobación, polo Ministerio de Fomento, dun estudo informativo, consonte o previsto nesta lei e a normativa regulamentaria que a desenvolva.

O estudo informativo comprende a análise e a definición, en aspectos tanto xeográficos como funcionais, das opcións de trazado dunha actuación determinada e, se é o caso, da selección da alternativa máis recomendable como solución proposta. O estudo informativo incluír á o estudo de impacto ambiental das opcións formuladas e constituirá o documento básico para efectos da correspondente avaliación ambiental prevista na lexislación ambiental.

3. Para a súa tramitación, o Ministerio de Fomento deberalles remiti-lo estudo informativo correspondente ás comunidades autónomas e ás entidades locais afectadas, con obxecto de que, durante o prazo dun mes, examinen se o trazado proposto é o máis adecuado para o interese xeral e para os intereses que representan. Transcorrido o devandito prazo sen que as devanditas administracións públicas informen ó respecto, entenderanse que están conformes coa solución proposta.

No caso de novas liñas ferroviarias, de tramos delas ou doutros elementos da infraestructura ferroviaria, non incluídos no planeamento urbanístico vixente dos núcleos de poboación a que afecten, en que se manifestase desconformidade, necesariamente motivada, o expediente seralle elevado ó Consello de Ministros que decidirá se procede executa-lo proxecto e, neste caso, acordará a modificación ou revisión do planeamento afectado, que se deberá acomodar ás determinacións do proxecto no prazo dun ano desde a súa aprobación.

4. Con carácter simultáneo ó trámite de informe a que se refire o punto anterior, o estudo informativo someterase, na forma prevista na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións

públicas e do procedemento administrativo común, a un trámite de información pública durante un período do 30 días hábiles. As observacións realizadas neste trámite deberán versar sobre a concepción global do trazado. A tramitación do expediente de información pública correspóndelle ó Ministerio de Fomento.

5. Unha vez concluídos os prazos de audiencia e información pública, o Ministerio de Fomento remitirá o expediente completo, que incluírá o estudio informativo e o resultado dos trámites de audiencia e información pública, ó Ministerio de Medio Ambiente para os efectos previstos na lexislación ambiental.

6. Completada a tramitación prevista no punto anterior, corresponderalle ó Ministerio de Fomento o acto formal de aprobación do estudio informativo que determinará a inclusión da liña ou tramo da rede a que este se refira, na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, de conformidade co establecido no artigo 4.2.

Con ocasión das revisións dos instrumentos de planeamento urbanístico, ou nos casos en que se aprobe un tipo de instrumento distinto ó anteriormente vixente, incluíranse as novas liñas ferroviarias ou tramos delas contidos nos estudos informativos aprobados con anterioridade.

Artigo 6. *Proxección e construción de infraestructuras ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. Os proxectos básicos e de construción das liñas ferroviarias ou de tramos delas, aprobaranse e executaranse conforme dispoña a correspondente resolución do Ministerio de Fomento que determine o seu establecemento ou, se é o caso, a súa modificación. A referida resolución determinará se o exercicio das citadas facultades lle corresponde ó propio Ministerio de Fomento ou ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Enténdese por proxecto de construción o que establece o desenvolvemento completo da solución adoptada en relación coa necesidade dunha determinada infraestructura ferroviaria, co detalle necesario para facer factible a súa construción e posterior explotación. O proxecto básico é a parte do proxecto de construción que contén os aspectos xeométricos del, así como a definición concreta dos bens e dereitos afectados.

2. A aprobación do correspondente proxecto básico ou o de construción de liñas ferroviarias, tramos delas ou outros elementos da infraestructura ferroviaria ou de modificación das preexistentes que requira a utilización de novos terreos, suporá a declaración de utilidade pública ou interese social, a necesidade de ocupación e a declaración de urxencia dela, para efectos da expropiación forzosa daqueles nos que se deba construí-la liña, o tramo ou o elemento da infraestructura ferroviaria ou que sexan necesarios para modifica-las preexistentes, segundo o previsto na lexislación expropiadora.

3. Cando lle corresponda ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a construción das infraestructuras ferroviarias, a potestade expropiadora será exercida pola Administración Xeral do Estado e o beneficiario da expropiación será o propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que aboará o prezo xusto das expropiacións.

Artigo 7. *Incidencia das infraestructuras ferroviarias sobre o planeamento urbanístico. O control municipal.*

1. Os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística cualificarán os terreos que se ocupen polas infraestructuras ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral como sistema xeral ferroviario ou equivalente e non incluírán determinacións que impidan ou perturben o exercicio das competencias

atribuídas ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Así mesmo, nos casos en que se acorde a redacción, revisión ou modificación dun instrumento de planeamento urbanístico que afecte a liñas ferroviarias, a tramos delas, a outros elementos da infraestructura ferroviaria ou ás zonas de servizo previstas no artigo 9, o órgano con facultades para acorda-la súa aprobación inicial deberalle enviar, con anterioridade a esta, o contido do proxecto ó Ministerio de Fomento para que emita, no prazo dun mes computado desde a data da súa recepción e con carácter vinculante no relativo ás materias da súa competencia, informe comprensivo das observacións que, se é o caso, estime convenientes. Se transcorrido o devandito prazo non fose emitido o informe citado polo referido ministerio entenderase a súa conformidade co proxecto.

3. As obras de construción, reparación ou conservación de liñas ferroviarias, de tramos delas ou doutros elementos da infraestructura terán a consideración de obras de interese xeral e os seus proxectos serán, previamente á súa aprobación, comunicados á administración urbanística competente, para efectos de que comprobe a súa adecuación ó correspondente estudio informativo e emita o oportuno informe, que se entenderá que é favorable se transcorre un mes desde a presentación da oportuna documentación sen que se remitise.

Estas obras non estarán sometidas ó control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1.b) da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local.

4. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias non precisará as autorizacións, permisos ou licencias administrativas de primeira instalación, funcionamento ou apertura previstas na normativa vixente para o desenvolvemento de actividades vinculadas, directamente, ó tráfico ferroviario.

5. As autorizacións e, se é o caso, as concesións outorgadas a particulares para a realización de obras ou actividades na zona de servizo, non eximirán os seus titulares de obteren permisos, licencias e demais autorizacións que, en cada caso, sexan esixidas por outras disposicións legais.

Artigo 8. *Pasos a nivel.*

1. Os cruzamentos de estradas ou outras vías de comunicación con liñas férreas que se produzan polo establecemento ou a modificación de calquera delas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel. Unicamente, con carácter excepcional e por causas xustificadas, se poderá autoriza-lo establecemento provisional de novos pasos a nivel polo tempo estrictamente necesario e na forma que regulamentariamente se estableza.

2. O Ministerio de Fomento e as administracións públicas con competencia en materia de estradas procederán, segundo o permitan as dispoñibilidades orzamentarias e conforme os convenios que, se é o caso, se puidesen celebrar, á supresión dos pasos a nivel existentes e, se é o caso, á súa substitución por cruzamentos a distinto nivel, na forma que regulamentariamente se determine.

3. O Ministerio de Fomento, directamente ou a través do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, e con obxecto de preservar e mellora-la seguridade dos usuarios das estradas e camiños e do ferrocarril, poderá realiza-la reordenación de pasos a nivel, así como dos seus accesos, tanto de titularidade pública como privada, garantindo neste último caso o acceso ós predios afectados.

4. A aprobación administrativa dos proxectos de construción de cruzamentos a distinto nivel e os das

obras necesarias para a reordenación, concentración e mellora dos pasos a nivel e dos seus accesos, incluída a mellora da súa visibilidade, levará anexa a declaración de utilidade pública e a urxencia da ocupación para efectos da expropiación dos bens que puidesen ser necesarios para as devanditas actuacións. Para a aprobación dos citados proxectos, non será necesaria a existencia do trámite de información pública cando as actuacións que se vaian levar a cabo non supoñan unha modificación substancial na funcionalidade da liña afectada.

As referidas obras non están sometidas ós actos de control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1.b) da Lei reguladora das bases do réxime local e teñen o carácter de obras de conservación, mantemento e reposición de instalacións ferroviarias. Emporiso, os proxectos de novas construcións deberanse someter a informe da Administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente se non se emitise, de forma expresa, no prazo dun mes desde a recepción da documentación.

5. Os pasos a nivel particulares existentes, establecidos para o servizo de determinados predios ou de explotacións de calquera clase, rexeranse polas condicións fixadas na correspondente autorización, quedando expresamente prohibida a súa utilización por persoas distintas ou para tráfico ou fins diferentes dos comprendidos naquela. O Ministerio de Fomento poderá, de oficio ou por proposta das administracións públicas competentes en materia de estradas, acordala clausura dos pasos a nivel establecidos en camiños privados cando os titulares deles non respecten as condicións da autorización ou non atendan debidamente á súa conservación, protección e sinalización, ou cando o cruzamento da vía se poida realizar por outros pasos próximos, a igual ou a distinto nivel. Poderanse modifica-las condicións da autorización outorgada para o establecemento do paso a nivel ou impor novas esixencias de seguridade ou de paso cando as circunstancias do camiño ou do cruzamento variasen desde a data de outorgamento daquela.

6. Non terán a consideración de pasos a nivel para os efectos desta lei, as interseccións de camiños ou vías de comunicación con liñas ferroviarias cando aquelas se produzan dentro de zonas industriais ou portuarias ou nos accesos a elas, sempre que se dean conxuntamente as seguintes circunstancias:

- a) Que a entidade explotadora das devanditas liñas ferroviarias comparta coa responsable da estrada a ordenación dos tráfico nos puntos de cruzamento.
- b) Que a preferencia nos devanditos puntos quede fixada en cada momento consonte o referido sistema de ordenación dos tráfico, podendo chegar a compartila plataforma da liña ferroviaria co tráfico viario.

Estas interseccións terán que contar coa protección que corresponda conforme o que se determine regulamentariamente e os trens deberán limita-la súa velocidade máxima de circulación por aquelas a 40 quilómetros por hora.

Artigo 9. *Zonas de servizo ferroviario.*

1. O Ministerio de Fomento poderá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estacións ou terminais de carga, zonas de servizo ferroviario que incluírán os terreos necesarios para a execución de infraestructuras ferroviarias e para a realización das actividades propias do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, os destinados a tarefas complementarias daquelas e os espazos de reserva que garantan o desenvolvemento do servizo ferroviario.

Sen prexuízo das actividades a que se refire o parágrafo anterior, dentro da zona de servizo ferroviario

poderanse realizar outras de carácter industrial, comercial e de servizos a localización das cales estea xustificada pola súa relación con aquelas, de conformidade co que determine o proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios e o planeamento urbanístico correspondente.

O réxime aplicable, dentro das zonas de servizo ferroviario, ós terreos necesarios para a execución de infraestructuras ferroviarias e para a realización das actividades propias do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, axustarase ó disposto no proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios a que se refire o punto seguinte.

2. O establecemento da zona de servizo farase a través dun proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios, que incluírá as actividades que se prevé desenvolver nas diversas áreas así como a súa xustificación ou conveniencia. O proxecto será elaborado polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e aprobado polo ministro de Fomento. Regulamentariamente establecerase o contido, a documentación e o procedemento que se debe seguir para a súa aprobación, que comprenderá, necesariamente, a emisión de informe polas administracións urbanísticas locais e autonómicas sobre aspectos da súa competencia.

A aprobación do proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios levará implícita a declaración de utilidade pública ou interese social, a necesidade de ocupación e a declaración de urxencia dela, para efectos expropiadores, dos bens e dereitos necesarios para a súa implantación.

Artigo 10. *Consideración urbanística das zonas de servizo.*

1. Os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística cualificarán os terreos destinados a zonas de servizo ferroviario como sistema xeral ferroviario ou equivalente e non incluírán determinacións que impidan ou perturben o exercicio das competencias atribuídas ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2. O sistema xeral ferroviario referido ás zonas de servizo establecido no oportuno proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios desenvolverase a través dun plan especial de ordenación da zona de servizo ferroviario ou instrumento equivalente, que se tramitará da seguinte forma:

- a) O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá formula-lo proxecto do referido plan especial, que será tramitado e aprobado, como plan de iniciativa pública, pola autoridade urbanística competente conforme a lexislación aplicable en cada caso.
- b) Concluída a tramitación, con carácter previo á aprobación definitiva, a autoridade urbanística competente daralle traslado do proxecto do plan ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para que este emita informe sobre as cuestións da súa competencia no prazo máximo dun mes.
- c) En caso de que non se dea traslado do proxecto do plan, no prazo de seis meses desde a súa remisión polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ó órgano encargado da súa tramitación, ou de desacordo entre ámbalas autoridades sobre o seu contido, a Administración urbanística non poderá aprobalo definitivamente, debendo iniciar un período de negociación co Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con obxecto de obter un acordo expreso no prazo de dous meses. Transcorrido o devandito prazo sen acordo, remitíraselle o expediente ó Consello de Ministros, que resolverá, con carácter vinculante, sobre as cuestións obxecto de discrepancia.

3. As obras que se leven a cabo na zona de servizo ferroviario deberanse adaptar ó plan especial de orde-

nación desta ou ó instrumento equivalente. Para a constatación deste requisito teráselle que solicitar, antes da súa realización, informe á Administración urbanística competente, que se entenderá que é favorable se transcorre un mes desde a presentación da correspondente documentación sen que se remitise.

4. En caso de que non se aprobase o plan especial de ordenación da zona de servizo ferroviario ou o instrumento equivalente a que se refire o punto anterior, as obras que realice o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias na zona de servizo ferroviario deberán ser compatibles co proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios.

5. Non procederá a suspensión da execución polos órganos urbanísticos das obras que sexan realizadas polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias cando estas se leven a cabo en cumprimento dos plans e dos proxectos de obras aprobados polos órganos competentes.

Artigo 11. Clausura de liñas ou tramos da infraestrutura ferroviaria.

1. Cando o resultado económico da explotación dunha liña ferroviaria sexa altamente deficitario, o Consello de Ministros, por instancia do Ministro de Fomento, poderá acorda-la súa clausura. Na proposta que lle formule o ministro de Fomento ó Consello de Ministros, acreditarase o cumprimento previo do previsto no artigo 4.3.

2. Con carácter previo á adopción do acordo de clausura da liña ou tramo afectado, o Ministerio de Fomento porao en coñecemento das comunidades autónomas ou entidades locais que puidesen resultar afectadas. Se as comunidades autónomas ou as entidades locais non asumisen o financiamento para a administración da liña ferroviaria ou tramo dela, o Consello de Ministros acordará a súa clausura.

3. A clausura de elementos distintos das liñas e tramos acordarase consonte as condicións que fixe o Ministerio de Fomento e conforme as condicións e o procedemento previstos nos puntos precedentes.

CAPÍTULO III

Limitacións á propiedade

Artigo 12. Zona de dominio público, zona de protección e límite de edificación.

Para os efectos desta lei, establécense nas liñas ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, unha zona de dominio público, outra de protección e un límite de edificación. Tanto as referidas zonas como o límite de edificación rexeranse polo establecido nesta lei e nas súas disposicións de desenvolvemento.

Os órganos da Administración do Estado, no exercicio das facultades que lles correspondan en relación coas zonas de dominio público e de protección e co límite de edificación, coordinaranse cos demais órganos dela ou doutras administracións públicas ós que, legalmente, se lles confiran competencias en relación con terreos que merezan unha especial salvagarda.

Artigo 13. Zona de dominio público.

1. Comprenden a zona de dominio público os terreos ocupados polas liñas ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e unha franxa de terreo de oito metros a cada lado da plataforma, medida en horizontal e perpendicularmente ó eixe dela, desde a aresta exterior da explanación.

2. A aresta exterior da explanación é a intersección do noiro do desmonte, do terraplén ou, se é o caso, dos muros de sustentación estremeiros co terreo natural.

3. Nos casos especiais de pontes, viaductos, estruturas ou obras similares, poderanse fixar como arestas exteriores da explanación as liñas de proxección vertical do bordo das obras sobre o terreo, sendo, en todo caso, de dominio público o terreo comprendido entre as referidas liñas.

4. Nos túneles, a determinación da zona de dominio público estenderase á superficie dos terreos necesarios para asegura-la conservación e o mantemento da obra, de acordo coas características xeotécnicas do terreo, coa súa altura sobre aqueles e coa disposición dos seus elementos, tomando en conta circunstancias tales como a súa ventilación e os seus accesos.

Artigo 14. Zona de protección.

A zona de protección das liñas ferroviarias consiste nunha franxa de terreo a cada lado delas delimitada, interiormente, pola zona de dominio público definida no artigo anterior e, exteriormente, por dúas liñas paralelas situadas a 70 metros das arestas exteriores da explanación.

Artigo 15. Normas especiais.

1. Para executar, nas zonas de dominio público e de protección da infraestrutura ferroviaria, calquera tipo de obras ou instalacións fixas ou provisionais, cambia-lo seu destino ou o tipo de actividade que se pode realizar nelas e plantar ou cortar árbores requirirase a previa autorización do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. O disposto neste punto enténdese sen prexuízo das competencias doutras administracións públicas.

Calquera obra que se leve a cabo na zona de dominio público e na zona de protección e que teña por finalidade salvagardar paisaxes ou construcións ou limita-lo ruído que provoca o tránsito polas liñas ferroviarias, serán custeadas polos promotores delas.

Malia o anterior, só se poderán realizar obras ou instalacións na zona de dominio público, logo de autorización do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cando sexan necesarias para a prestación do servizo ferroviario ou ben cando a prestación dun servizo de interese xeral así o requira. Excepcionalmente e por causas debidamente xustificadas, poderase autoriza-lo cruzamento da zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalacións de interese privado.

Nos supostos de ocupación da zona de dominio público ferroviario, o que a realice estará obrigado á limpeza e recollida do material situado nos terreos ocupados ata o límite da citada zona de dominio público, logo de requirimento da Administración pública ou do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias titular da liña. Se non se atendese o requirimento dentro do prazo conferido, actuará de forma subsidiaria a citada Administración pública ou o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias titular da liña, mediante a realización dos necesarios labores de limpeza e recollida do material, quedando o ocupante dos terreos obrigado a resarcir-los gastos nos que se incorrese pola devandita actuación.

2. Na zona de protección non se poderán realizar obras nin se permitirán máis usos que aqueles que sexan compatibles coa seguridade do tráfico ferroviario logo de autorización, en calquera caso, do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Este poderá utilizar ou autoriza-la utilización da zona de protección por razóns de interese xeral ou cando o requira o mellor servizo da liña ferroviaria.

Serán indemnizables a ocupación da zona de protección e os danos e prexuízos que se causen pola súa

utilización, consonte o establecido na Lei do 16 de decembro do 1954, de expropiación forzosa.

A denegación da autorización deberase fundar nas previsións dos plans ou proxectos de ampliación ou variación da liña ferroviaria nos dez anos posteriores ó acordo.

3. Poderanse realizar cultivos agrícolas na zona de protección, sen necesidade de autorización previa, sempre que se garanta a correcta evacuación das augas de rega e non se causen prexuízos á explanación, quedando prohibida a queima de restoballo.

4. Nas construcións e instalacións xa existentes poderán realizarse, exclusivamente, obras de reparación e mellora, sempre que non supoñan aumento de volume da construción e sen que o incremento de valor que aquelas comporten poidan ser tidas en conta para efectos expropiadores. En todo caso, tales obras requirirán a previa autorización do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sen prexuízo dos demais permisos ou autorizacións que puidesen resultar necesarios en función da normativa aplicable.

5. Regulamentariamente, poderase determinar unha distancia inferior á establecida nos artigos precedentes para delimitar a zona de dominio público e a de protección, en función das características técnicas da liña ferroviaria de que se trate e das características do solo polo que discorra a devandita liña.

6. En solo clasificado como urbano consolidado polo correspondente planeamento urbanístico, as distancias establecidas nos artigos anteriores para a protección da infraestrutura ferroviaria serán de cinco metros para a zona de dominio público e de oito metros para a de protección, contados en tódolos casos desde as arestas exteriores da explanación. Estas distancias poderán ser reducidas polo Ministerio de Fomento, sempre que se acredite a necesidade da redución e non se ocasionen prexuízos á regularidade, conservación e ó libre tránsito do ferrocarril sen que, en ningún caso, a correspondente á zona de dominio público poida ser inferior a dous metros.

Artigo 16. *Límite de edificación.*

1. A ámbolos lados das liñas ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral establécese a liña límite de edificación, desde a cal ata a liña ferroviaria queda prohibido calquera tipo de obra de construción, reconstrución ou ampliación, a excepción das que resultaren imprescindibles para a conservación e mantemento das edificacións existentes no momento da entrada en vigor desta lei. Igualmente, queda prohibido o establecemento de novas liñas eléctricas de alta tensión dentro da superficie afectada pola liña límite de edificación.

2. A liña límite de edificación sitúase a 50 metros da aresta exterior máis próxima da plataforma, medidos horizontalmente a partir da mencionada aresta.

Regulamentariamente, poderase determinar unha distancia inferior á prevista no parágrafo anterior para a liña límite de edificación, en función das características das liñas.

3. Así mesmo, o Ministerio de Fomento, logo de informe das comunidades autónomas e entidades locais afectadas, poderá, por razóns xeográficas ou socioeconómicas, fixar unha liña límite de edificación diferente á establecida con carácter xeral, aplicable a determinadas liñas ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, en zonas ou áreas delimitadas.

4. Con carácter xeral, nas liñas ferroviarias que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral que discorran por zonas urbanas, o Ministerio de Fomento

poderá establecer a liña límite de edificación a unha distancia inferior á fixada no punto 2, sempre que o permita o planeamento urbanístico correspondente.

Artigo 17. *Expropiación de bens existentes na zona de protección ata a liña límite de edificación.*

Na zona de protección ata a liña límite de edificación, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderalle solicitar ó Ministerio de Fomento a expropiación de bens que pasarán a te-la consideración de dominio público, entendéndose implícita a declaración de utilidade pública e a necesidade da súa ocupación, sempre que se xustifique o seu interese para a idónea prestación dos servizos ferroviarios e para a seguridade da circulación.

Artigo 18. *Obras e actividades ilegais en zonas de dominio público ou de protección da infraestrutura ferroviaria.*

1. Os delegados de goberno, por instancia do Ministerio de Fomento ou do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, disporán a paralización das obras ou instalacións e a suspensión de usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás condicións establecidas nas autorizacións. Así mesmo, poderase proceder ó precinto das obras ou instalacións afectadas.

2. O delegado de Goberno solicitaralle ó Ministerio de Fomento ou ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que proceda a efectuar a adecuada comprobación das obras paralizadas e os usos suspendidos, e deberá adoptar, no prazo de dous meses desde que se produza a instancia e logo de audiencia dos que poidan resultar directamente afectados, unha das resolucións seguintes:

a) A demolición das obras ou instalacións e a prohibición definitiva dos usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás autorizacións outorgadas.

b) A iniciación do oportuno expediente para a eventual regularización das obras ou instalacións ou autorización dos usos permitidos.

3. A adopción dos oportunos acordos farase sen prexuízo das sancións e das responsabilidades de toda orde que resulten procedentes.

CAPÍTULO IV

A administración das infraestructuras ferroviarias

Artigo 19. *Contido e alcance da administración das infraestructuras ferroviarias.*

1. A administración das infraestructuras ferroviarias integradas na Rede Ferroviaria de Interese Xeral ten por obxecto o mantemento e a explotación daquelas, así como a xestión do seu sistema de control, de circulación e de seguridade.

2. A administración das infraestructuras ferroviarias é un servizo de interese xeral e esencial para a comunidade que se prestará na forma prevista nesta lei.

CAPÍTULO V

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Artigo 20. *Natureza xurídica do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

A administración das infraestructuras ferroviarias e, se é o caso, a súa construción corresponderanlle, dentro

do ámbito da competencia estatal, a unha entidade pública empresarial adscrita ó Ministerio de Fomento que terá personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar e patrimonio propio e rexerá polo establecido nesta lei, na Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado, no seu propio Estatuto e nas demais normas que lle sexan de aplicación.

Artigo 21. Competencias e funcións do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

1. Correspóndelle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias as seguintes competencias:

a) A aprobación dos proxectos básicos e de construción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e a súa construción, sempre que se leve a cabo cos seus propios recursos e consonte o que determine o Ministerio de Fomento.

b) A construción, con recursos alleos, de infraestructuras ferroviarias, conforme o correspondente convenio.

c) A administración das infraestructuras ferroviarias da súa titularidade e das que se lle encomende mediante o oportuno convenio.

d) O control e inspección da infraestructura ferroviaria que administre, das súas zonas de protección e da circulación ferroviaria que sobre ela se produza.

e) A explotación dos bens da súa titularidade, dos que lle sexan adscritos e daqueles de que se lle encomende a súa xestión.

f) A elaboración e publicación da declaración sobre a rede, a que se refire o artigo 29.1.

g) A adxudicación de capacidade de infraestructura ás empresas ferroviarias que o soliciten e a celebración de acordos marco con aquelas.

h) A emisión de informes con carácter previo ó outorgamento, polo Ministerio de Fomento, das licencias de empresa ferroviaria e das autorizacións para prestar servizos que declarasen de interese público, nos casos previstos nesta lei.

i) O outorgamento dos certificados de seguridade, cando así sexa determinado polo Ministerio de Fomento.

j) A prestación de servizos adicionais, complementarios e auxiliares ó servizo de transporte ferroviario.

k) A fixación das tarifas pola prestación de servizos adicionais, complementarios e auxiliares.

l) O cobramento dos canons por utilización das infraestructuras ferroviarias e, se é o caso, das tarifas pola prestación de servizos adicionais, complementarios e auxiliares.

m) A cooperación, cos organismos que noutros Estados membros da Unión Europea administren as infraestructuras ferroviarias, para establecer e adxudicar capacidade de infraestructura que abarque máis dunha rede nacional.

n) A resolución das reclamacións de responsabilidade patrimonial que se formulen respecto da actuación del.

o) Calquera outra que se lle asignen nesta lei ou nas súas disposicións de desenvolvemento.

2. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias non poderá prestar servizos de transporte ferroviario, agás aqueles que sexan inherentes á súa propia actividade.

3. Para o cumprimento das súas funcións, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá realizar toda clase de actos de administración e disposición previstos na lexislación civil e mercantil.

4. No exercicio das súas funcións, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias actuará con autonomía

de xestión, dentro dos límites establecidos polo seu Estatuto e tendo en conta, en todo caso, a garantía do interese público, a satisfacción das necesidades sociais, a seguridade dos usuarios e a eficacia global do sistema ferroviario.

Artigo 22. Administración e construción da infraestructura ferroviaria polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

1. Correspóndelle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a administración das infraestructuras ferroviarias de que é titular.

2. Ademais, o Ministerio de Facenda e o de Fomento poderánlle encomenda-la administración das infraestructuras que sexan de titularidade do Estado, ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, establecendo as directrices básicas que teñan que presidir a devandita encomenda, sinalando os obxectivos e fins que se deban acadar, determinando os niveis de investimento e propondo a contía das achegas económicas do Estado, para efectos da súa inclusión na correspondente Lei de orzamentos xerais do Estado. Os referidos extremos plasmaranse no oportuno convenio ou contrato-programa. Este garantirá a coherencia e continuidade da xestión da rede a titularidade da cal pertence ó Estado, contemplará os resultados dela, comprometerá o correspondente apoio financeiro e poderalle atribuír ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o exercicio das facultades a que se refire o punto 2 do artigo 24, respecto dos bens de dominio público de titularidade estatal vinculados á actividade ferroviaria.

A Intervención Xeral da Administración do Estado emitirá un informe de control financeiro sobre o grao de execución das previsións económicas do contrato-programa, no que se recolla a súa opinión técnica sobre a liquidación das achegas que vaia efectuar o Estado.

3. A construción e administración da infraestructura ferroviaria polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias efectuarase de acordo coas regras seguintes:

a) O propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá acomete-la construción e administración, incluído o mantemento, das liñas da súa titularidade ou a das que lle encomende o Ministerio de Fomento, consonte o previsto no punto 1, parágrafos a) e b) do artigo precedente.

b) O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tramitará os expedientes de contratación relativos á construción ou modificación das infraestructuras ferroviarias e será competente para selecciona-lo contratista ó que se lle encomende a execución do contrato, axustando a súa actividade ó texto refundido da Lei de contratos das administracións públicas, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2000, do 16 de xuño.

c) A actividade de contratación en relación coa electrificación e sinalización, o mantemento da infraestructura ferroviaria e a xestión do sistema de control, circulación e seguridade do tráfico, será levado a cabo polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con suxeición á Lei 48/1998, do 30 de decembro, sobre os procedementos de contratación nos sectores da auga, a enerxía, os transportes e as telecomunicacións, pola que se incorporan ó ordenamento xurídico español as Directivas 93/38/CEE e 92/13/CEE. Nos supostos nos que non sexa de aplicación esta lei, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias acomodará a súa actuación ó ordenamento xurídico privado, con observancia dos principios de publicidade e concorrencia, nos termos que precise o seu Estatuto.

4. Emporiso, as funcións inherentes á xestión do sistema de control, de circulación e de seguridade non se lles poderán encomendar a terceiros.

5. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá realiza-la construción ou administración de

infraestructuras ferroviarias mediante a celebración do oportuno contrato de concesión de obras públicas, que se rexerá polo disposto no texto refundido da Lei de contratos das administracións públicas, coas especificacións previstas na presente lei. Neste caso, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias será responsable do resultado da actividade que realice o concesionario.

No prego de cláusulas administrativas que rexa o contrato poderase prever que o concesionario sexa retribuído pola execución da obra mediante o prezo que aboan os usuarios pola utilización das infraestructuras, polos rendementos procedentes da explotación das zonas comerciais vinculadas a elas ou pola realización de actividades complementarias como o aproveitamento de establecementos de hostalería, estacións de servizo, aparcadoiros de vehículos ou establecementos de ocio ou recreo e, se é o caso, mediante as achegas que poida realiza-lo propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Artigo 23. *Recursos do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

Os recursos económicos do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderán ser calquera dos enumerados no punto 1 do artigo 65 da Lei de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado. Entre os recursos económicos do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias inclúense:

1.º As achegas patrimoniais do Estado, que constituirán os recursos propios do ente.

2.º Os que obteña pola xestión e explotación do seu patrimonio ou daquel do que se lle encomende a xestión e pola prestación de servizos a terceiros.

3.º Os ingresos, comerciais ou doutra natureza, que obteña pola execución dos convenios ou contratos-programa celebrados co Estado para a construción e administración das infraestructuras ferroviarias de titularidade do Estado.

4.º As taxas das que deba percibi-lo importe por afectación, consonte esta lei.

5.º Os fondos comunitarios que lle poidan ser asignados.

6.º Os canons que perciba pola utilización das infraestructuras ferroviarias.

7.º As subvencións que, se é o caso, se poidan incluír nos orzamentos xerais do Estado.

8.º As achegas do Estado a título de préstamo, que, se é o caso, se poidan incluír nos orzamentos xerais do Estado de cada exercicio.

9.º Os recursos financeiros procedentes de operacións de endebedamento, o límite anual das cales será fixado nas leis de orzamentos xerais do Estado de cada exercicio.

10.º As doazóns.

11.º Os que obteña pola execución dos convenios que celebre coas comunidades autónomas, entidades locais ou con entidades privadas.

12.º Calquera outro ingreso financeiro ou non financeiro e outro que obteña de acordo co previsto na lei ou nas normas regulamentarias que a desenvolvan.

Artigo 24. *Patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias terá, para o cumprimento dos seus fins, un patrimonio propio, distinto do da Administración xeral do Estado, integrado polo conxunto de bens, dereitos e obrigas de que sexa titular.

Son de titularidade do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias os bens e dereitos que se lle asignen por lei ou regulamento e os que adquira ou constrúa cos seus propios recursos.

En ningún caso serán de patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias as infraestructuras que, no futuro, se constrúan con cargo ós recursos do Estado ou dun terceiro.

2. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá exercer, en calquera momento, respecto dos bens de dominio público da súa titularidade ou daqueles dos que a xestión lle fose atribuída polo Estado, as facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslindamento e recuperación posesoria que lle outorga á Administración xeral do Estado o texto articulado da Lei de patrimonio do Estado, aprobado polo Decreto 1022/1964, do 15 de abril.

Igualmente, corresponderalle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, respecto dos referidos bens de dominio público da súa titularidade, establece-lo réxime de uso deles e outorga-las autorizacións, e demais títulos que permitan a súa eventual utilización por terceiros.

3. Son de dominio público tódalas liñas, os terreos por elas ocupados e as instalacións que se realicen integramente na zona de dominio público. Os bens de dominio público de titularidade do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que resulten innecesarios para a prestación dos servizos de interese xeral e esenciais para a comunidade que realiza, poderán ser desafectados por aquel. A desafectación levarase a cabo logo de declaración de innecesiedade realizada polo órgano competente do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que se estableza no seu estatuto e determinará a incorporación ó seu patrimonio dos bens desafectados, que poderán ser obxecto de alleamento ou permuta.

4. Os bens de dominio público do Estado dos que a xestión lle corresponda ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e que resulten innecesarios para a prestación dos servizos de interese xeral poderán ser desafectados polo Ministerio de Fomento logo de comunicación ó Ministerio de Facenda. Os bens desafectados incorporaranse ó patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Artigo 25. *Contratación do persoal laboral e réxime orzamentario.*

1. O réxime xurídico do persoal laboral do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e a súa contratación axustarase ó dereito laboral, conforme o previsto no artigo 55.1 e 2 da lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado.

2. O réxime orzamentario, o económico-financieiro, o de contabilidade, o de intervención e o de control financeiro do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias serán determinados no seu Estatuto, conforme o establecido no texto refundido da Lei xeral orzamentaria aprobado polo Real decreto 1091/1988, do 23 de setembro.

Artigo 26. *Réxime tributario.*

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias quedará sometido ó réxime tributario propio das entidades públicas empresariais, coas particularidades que esta lei prevé.

Artigo 27. *Control da actuación do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. O control técnico e de eficacia da xestión que ha de levar a cabo o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias será realizado polo Ministerio de Fomento, basicamente, a través dos seguintes procedementos:

a) Mediante a súa intervención, no procedemento de aprobación dos orzamentos de explotación e capital

e no programa de actuación, investimentos e financiamento do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

b) Por medio das auditorías ou dos controis financeiros e de xestión que resulten necesarios e que leve a cabo o propio ministerio ou a entidade que este designe e sen prexuízo das funcións propias da Intervención Xeral da Administración do Estado.

c) A través da comunicación polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dos datos e acordos relativos ás cuestións que determine podendo, en todo caso, requirir-la documentación que estime necesaria, e realizar, directamente, o exame da contabilidade ou outros aspectos da xestión, cando o considere conveniente.

d) Levando a cabo as actuacións inspectoras sobre a prestación dos servicios.

2. O control orzamentario e financeiro do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias realizarase de conformidade co establecido no texto refundido da Lei xeral orzamentaria.

Artigo 28. *Estatuto do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

Corresponderalle ó Consello de Ministros mediante real decreto, por iniciativa do Ministerio de Fomento e por proposta conxunta dos ministerios de Administracións Públicas e de Facenda, aproba-lo Estatuto do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. O estatuto determinará a súa estrutura organizativa básica, os seus órganos de dirección, a súa composición e atribucións e o seu réxime xurídico que se axustará, en todo caso, ós criterios establecidos nesta lei.

CAPÍTULO VI

Declaración sobre a rede

Artigo 29. *Contido, elaboración, características e publicación da declaración sobre a rede.*

1. A declaración sobre a rede exporá as características da infraestrutura posta á disposición das empresas ferroviarias e informará sobre a capacidade de cada tramo da rede e sobre as condicións de acceso a ela. Así mesmo, detallará as normas xerais, prazos, procedementos e criterios que rexan en relación coa adxudicación de capacidade e os canons e principios de tarificación que se lles deben aplicar ós diferentes servicios que presten as empresas ferroviarias. Finalmente, conterá calquera outra información que poida ser necesaria para cursar unha solicitude de capacidade de infraestrutura.

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias está obrigado a elaborar e publica-la referida declaración sobre a rede.

2. O Ministerio de Fomento, mediante orde, determinará o contido da declaración sobre a rede.

CAPÍTULO VII

Adxudicación de capacidade de infraestrutura

Artigo 30. *Concepto de adxudicación de capacidade.*

A adxudicación de capacidade de infraestrutura é a asignación por parte do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias daquelas franxas horarias, definidas na declaración sobre a rede, ós correspondentes candidatos co fin de que un tren poida circular, entre dous puntos, durante un período de tempo determinado.

Artigo 31. *Candidatos.*

1. As solicitudes de capacidade de infraestrutura poderán ser presentadas por aquelas empresas ferroviarias que, previamente, obtivesen unha licenza de

empresa ferroviaria e, así mesmo, polas agrupacións empresariais internacionais que constitúan as devanditas empresas.

2. Igualmente, poderán solicitar capacidade de infraestrutura, na forma e cumprindo os requisitos que regulamentariamente se prevexan, os axentes de transporte, os cargadores e os operadores de transporte combinado que, sen teren a consideración de empresas ferroviarias, estean interesados na explotación dun servicio ferroviario.

Artigo 32. *Posibilidade de impor requisitos ós candidatos.*

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, conforme o que regulamentariamente se dispoña e co fin de protexe-las súas lexítimas expectativas en materia de ingresos e a futura utilización da infraestrutura que xestione, poderá impor requisitos ós candidatos, sempre e cando estes sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios. Tales requisitos notificaránselle á Comisión Europea e referiranse, unicamente, á achega de garantías económicas outorgadas ó seu favor e que teñan un proporcional ó nivel de actividade previsto e ás condicións técnicas e económicas dos candidatos para o exercicio da súa actividade.

Artigo 33. *Procedemento de adxudicación.*

1. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias axustarase, para a adxudicación de capacidade, ó procedemento que se determine mediante orde do Ministerio de Fomento.

2. O réxime aplicable ás solicitudes de capacidade de infraestrutura, á súa coordinación, á infraestrutura conxestionada e ó plan de aumento de capacidade, será obxecto de desenvolvemento pola orde do Ministerio de Fomento a que se refire o punto anterior.

Artigo 34. *Medidas especiais en caso de perturbacións do tráfico ferroviario.*

1. En caso de accidente, de fallo técnico ou de calquera outra incidencia que perturbe o tráfico ferroviario, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adoptará tódalas medidas necesarias para restablece-la situación de normalidade. Para tal fin, elaborará un plan de continxencias, sen prexuízo do establecido na Lei 2/1985, do 21 de xaneiro, sobre protección civil e das competencias das comunidades autónomas na materia.

2. Cando, por calquera causa, a infraestrutura quedase temporalmente inutilizable, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá suspender, sen previo aviso, a prestación do servicio ferroviario sobre as devanditas infraestructuras para a realización, con carácter urgente, das reparacións oportunas. En tal caso, as empresas ferroviarias afectadas non terán dereito a esixir compensación ou indemnización ningunha.

3. Nos supostos previstos neste artigo, as empresas ferroviarias estarán obrigadas a pór á disposición do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias os recursos que aquel estime apropiados e a lle presta-la colaboración que lles sexa requirida.

Artigo 35. *Dereitos de uso de capacidade.*

1. O dereito de uso de capacidade de infraestrutura será adxudicado polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e, unha vez atribuído a un candidato, non se lle poderá ceder a outra empresa. Non se considerará cesión a utilización de capacidade por parte dunha empresa ferroviaria, que opere por conta dun adxudicatario de capacidade que non sexa empresa ferroviaria.

En tal caso, a devandita utilización de capacidade levarase a cabo para o cumprimento dos fins propios da actividade do adxudicatario, que terá que ser algún dos previstos no artigo 31.2.

2. En todo caso, queda prohibido todo negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada. A contravención deste precepto determinará a revogación da licenza.

3. Os dereitos e obrigas do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e dos candidatos, no relativo á adxudicación de capacidade, fixaranse mediante orde do Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO VIII

Infraestructuras ferroviarias nos portos e aeroportos

Artigo 36. *Réxime aplicable.*

1. As infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan no ámbito dos portos de interese xeral e estean conectadas coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, formarán parte desta desde que así se estableza mediante orde do Ministerio de Fomento.

2. A autoridade portuaria de cada porto de interese xeral exercerá respecto das infraestructuras ferroviarias existentes nos portos de interese xeral, as funcións que se lle atribúen ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias nos parágrafos a), b), c), d), e), i), k), l) e o) do punto 1 do artigo 21.

3. A conexión das infraestructuras ferroviarias a que se refire o punto anterior coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral estará regulada por un convenio no que se establecerán as obrigas e dereitos de cada unha das partes, consonte os seguintes principios:

a) O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias establecerá, de acordo coas directrices que estableza o Ministerio de Fomento, as regras para a conexión física das infraestructuras ferroviarias administradas por aquel e as administradas pola autoridade portuaria correspondente, así como para a xestión das operacións de circulación delas.

b) A autoridade portuaria de que se trate establecerá, logo de informe favorable de portos do Estado respecto dos portos de interese xeral, as regras para o deseño e a explotación da rede existente en cada porto, en canto non perturbe o adecuado funcionamento da Rede Ferroviaria de Interese Xeral administrada polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

O convenio a que se refire este punto, que afecte ós portos de interese xeral, será celebrado, conxuntamente, pola autoridade portuaria correspondente e o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, logo de autorización do Ministro de Fomento. No referido convenio recollerase calquera aspecto operativo da rede e as regras que terá que respecta-lo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para a adxudicación da capacidade das infraestructuras ferroviarias existentes no ámbito dos portos de interese xeral.

4. As infraestructuras ferroviarias existentes nos portos que non teñan a consideración de interese xeral serán propiedade do seu titular e, en caso de que estean conectadas ou se pretendan conectar coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, aplicaranse as regras que se establezan no oportuno convenio.

Este convenio será proposto, conxuntamente, pola entidade titular do porto e o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e aprobado polo Ministerio de Fomento. Nel recollerase calquera aspecto operativo da rede.

5. As infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan nas zonas de servizo dos aeroportos de interese xeral e estean conectadas coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral formarán parte desta e rexeranse polas normas xerais contidas nesta lei, sen prexuízo do oportuno convenio que, para coordina-las súas respectivas competencias, se celebre entre a entidade pública que xestione os aeroportos e o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

6. Cando un porto ou aeroporto de interese xeral estea situado no territorio dunha comunidade autónoma que dispoña de rede ferroviaria da súa titularidade, poderanse celebrar convenios entre os titulares das distintas infraestructuras para facilita-la interconexión e a interoperabilidade entre as diferentes redes.

CAPÍTULO IX

Infraestructuras ferroviarias de titularidade privada

Artigo 37. *Réxime aplicable ás liñas ferroviarias de titularidade privada.*

1. Son infraestructuras de titularidade privada as pertencentes a particulares, individual ou colectivamente.

2. Para o establecemento ou a explotación dunha infraestructura ferroviaria de titularidade privada que discorra polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, será necesario obter, previamente, a correspondente autorización administrativa que habilite para iso. Con anterioridade ó outorgamento da autorización polo Ministerio de Fomento, o solicitante deberá presentar un proxecto de establecemento ou de explotación da liña que incluíra, como mínimo, unha memoria explicativa dos fins que se perseguen mediante o establecemento ou a explotación da infraestructura, cos seus plans xerais e parciais, así como os orzamentos correspondentes, as actividades que se vaian prestar sobre aquela, a descrición das obras e as circunstancias técnicas da súa realización, que se terán que axustar ás normas que, en materia de seguridade e interoperabilidade, sexan establecidas regulamentariamente polo Ministerio de Fomento. O proxecto de establecemento ou explotación da liña será sometido polo Ministerio de Fomento a informe dos órganos competentes das comunidades autónomas polo territorio das cales deba discorre-la infraestructura, con anterioridade á súa autorización. Este informe deberá ser emitido no prazo dun mes contado desde que sexa solicitado, entendendo que é favorable se non se remitise no referido prazo.

3. Sobre a referida infraestructura ferroviaria de titularidade privada, poderase levar a cabo transporte ferroviario, exclusivamente, por conta propia, como complemento doutras actividades principais realizadas polo seu titular.

4. Cando o establecemento dunha liña ferroviaria de titularidade privada sexa, consonte a lexislación expropiatoria, de utilidade pública ou interese social, o Ministerio de Fomento poderá habilita-lo seu titular para ocupar os terreos de dominio público que resulten necesarios e, se é o caso, para adquiri-los de propiedade privada a través do procedemento de expropiación forzosa no que aquel terá a condición de beneficiario.

Artigo 38. *Elementos de titularidade privada que complementen a Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

A conexión das infraestructuras ferroviarias de titularidade privada, especialmente dos apartadoiros, coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral unicamente se poderá realizar cando o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias expresamente o autorice. O titular da infraestructura ferroviaria de titularidade privada facilitará a conexión nos termos que se determinen no documento

formalizador da autorización. Regulamentariamente, determinarase as condicións nas que se efectuará a conexión das infraestructuras ferroviarias de titularidade privada coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral e o réxime de construción e explotación dos elementos de titularidade privada que complementen as infraestructuras ferroviarias de titularidade do Estado.

TÍTULO III

Prestación de servicios ferroviarios adicionais, complementarios e auxiliares

Artigo 39. *Concepto.*

Son servicios ferroviarios adicionais, complementarios e auxiliares os definidos como tales no anexo desta lei, que tenden a facilita-lo funcionamento do sistema ferroviario.

Artigo 40. *Prestación dos servicios adicionais, complementarios e auxiliares.*

1. A prestación dos servicios ferroviarios adicionais, complementarios e auxiliares nas liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e as súas zonas de servicio poderán ser realizada, ben directamente polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ben por outras persoas ou entidades que, necesariamente, requirirán a obtención dun título habilitante outorgado por aquel.

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias estará obrigado a lles prestar servicios adicionais ás empresas ferroviarias se non existen alternativas viables e en condicións de mercado para a súa prestación. En todo caso, poderá presta-los servicios complementarios, estando obrigado a llelos prestar ás empresas ferroviarias que o requiran. Sen embargo, a devandita obriga non se estende ós servicios auxiliares.

2. Os contratos que sexan subscritos polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para a prestación dos servicios adicionais, complementarios e auxiliares, rexeranse polo previsto na Lei 48/1998, do 30 de decembro, sobre procedementos de contratación nos sectores da auga, a enerxía, os transportes e as telecomunicacións, pola que se incorporan ó ordenamento xurídico español as directivas 93/38/CEE e 92/12/CEE. Nos supostos nos que non sexa de aplicación esta lei, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias acomodará a súa actuación ó ordenamento xurídico privado, con observancia dos principios de publicidade e concorrencia, nos termos que precise o seu estatuto.

Artigo 41. *Réxime aplicable.*

Regulamentariamente, determinarase o réxime xurídico e as condicións de prestación dos servicios adicionais, complementarios e auxiliares e desenvolverase o establecido no presente título.

TÍTULO IV

O transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 42. *O transporte ferroviario.*

1. Enténdese por transporte ferroviario, para os efectos desta lei, o realizado por empresas ferroviarias

empregando vehículos adecuados que circulen pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

2. O transporte ferroviario é un servicio de interese xeral e esencial para a comunidade e pode ser de viaxeiros e de mercadorías. Este servicio prestarase en réxime de libre competencia, consonte o previsto nesta lei.

3. Para efectos do disposto nesta lei, enténdese por transporte de viaxeiros, o de persoas, e por transporte de mercadorías, o de calquera clase de bens.

CAPÍTULO II

Empresas ferroviarias

Artigo 43. *Empresas ferroviarias.*

Son empresas ferroviarias aquelas entidades, titulares dunha licenza de empresa ferroviaria, que teñan como actividade principal prestaren servicios de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por ferrocarril, nos termos establecidos nesta lei. As empresas ferroviarias deberán, en todo caso, achega-la tracción. Considéranse, así mesmo, empresas ferroviarias aquelas que acheguen exclusivamente a tracción.

Artigo 44. *Licencia de empresa ferroviaria.*

1. A prestación do servicio de transporte ferroviario de viaxeiros e de mercadorías non se poderá realizar sen obter, previamente, a correspondente licenza de empresa ferroviaria. A entidade que solicite a licenza deberá, en todo caso, formula-la declaración de actividade, que terá que comprende-los tipos de servicios que pretenda prestar. Corresponderalle ó Ministro de Fomento, logo de informe do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, dictar, de forma motivada, a resolución de outorgamento da licenza que habilitará para a prestación dos servicios de transporte ferroviario de viaxeiros ou de mercadorías que se determinen naquela. A resolución correspondente deberase producir dentro dos tres meses seguintes á súa presentación ou ó momento en que se complete a documentación esixible.

2. A licenza de empresa ferroviaria será única para toda a Rede Ferroviaria de Interese Xeral, co fin de ordenar eficientemente, coordinar e racionaliza-la explotación sobre aquela do servicio ferroviario.

3. As licencias de empresa ferroviaria outorgadas polos demais estados da Unión Europea producirán tódolos seus efectos en España sen prexuízo do establecido na disposición transitoria segunda.

4. As empresas ferroviarias non poderán realizar actividades que non estean expresamente amparadas pola licenza, sen prexuízo de que soliciten, se é o caso, a súa ampliación ou a modificación do seu contido.

5. A licenza de empresa ferroviaria é intransmisible.

6. As empresas ferroviarias poderán acceder á infraestructura ferroviaria nos termos e condicións establecidos en lei.

Artigo 45. *Requisitos para a obtención da licenza.*

1. As licencias outorgaranse logo de acreditación polo solicitante do cumprimento dos seguintes requisitos:

a) Revesti-la forma de sociedade anónima, de acordo coa lexislación española e sen prexuízo do establecido na disposición adicional terceira. A sociedade deberase ter constituído por tempo indefinido e as súas accións deberán ter carácter nominativo. En caso de que a sociedade estea ou vaia estar controlada, de forma directa ou indirecta, por unha ou varias persoas domiciliadas nun Estado non membro da Unión Europea, poderá denegárselle a licenza ou limitarse os seus efectos cando

as empresas ferroviarias españolas ou comunitarias non se beneficien, no referido Estado, do dereito ó acceso efectivo á prestación do servizo ferroviario.

b) Contar con capacidade financeira para lles facer fronte ás súas obrigas presentes e futuras.

c) Garanti-la competencia profesional do seu persoal directivo e técnico e a seguridade nos servizos que pretenda prestar.

d) Ter cubertas as responsabilidades civís que poidan serlle esixibles.

2. As entidades que pretendan prestar servizos de transporte ferroviario deberán ter por obxecto principal a realización da devandita actividade.

3. Non poderán ser titulares dunha licenza as seguintes entidades:

a) Aquelas con administradores ou membros do seu persoal directivo que sufran ou sufrisen, en España ou fóra dela, pena privativa de liberdade ata que transcorran cinco anos desde o seu íntegro cumprimento, os declarados en situación concursal ou os inhabilitados ou suspendidos para exercer cargos de administración en sociedades ou os sancionados ou condenados mediante resolución ou sentenza firme polas infraccións a que se refiren os parágrafos b), c) e e) seguintes.

b) As sancionadas por infraccións administrativas moi graves previstas na lexislación mercantil, de defensa da competencia ou de ordenación do transporte, no prazo de cinco anos desde a imposición da sanción.

c) As que estean incursas nun procedemento concursal.

d) As sancionadas ou condenadas, mediante resolución ou sentenza firmes, por infraccións moi graves cometidas no ámbito da lexislación específica de transportes ou por infraccións graves ou reiteradas das obrigas derivadas das normas sociais ou laborais, en particular da lexislación sobre seguridade e saúde no traballo, no prazo de cinco anos desde a resolución sancionadora.

e) As que, prestando servizos de transporte transfronteirizo de mercadorías suxeitos a trámites aduaneiros, fosen sancionadas por incumpri-las normas que regulen o réxime aduaneiro, no prazo de cinco anos desde a resolución sancionadora.

Artigo 46. *Capacidade financeira das solicitantes.*

1. Entenderase cumprido o requisito de capacidade financeira cando a empresa solicitante acredite que lles pode facer fronte ás súas obrigas reais e potenciais, durante un período do 12 meses contados desde a solicitude da licenza.

2. Avaliarase a capacidade financeira consonte as contas anuais auditadas da empresa. Para esta avaliación serán determinantes os seguintes elementos:

a) Os recursos financeiros dispoñibles, incluídos depósitos en bancos, anticipos consignados en contas correntes e préstamos.

b) Os fondos e elementos do activo susceptibles de seren achegados en garantía.

c) O capital de explotación.

d) Os investimentos realizados, incluídos os levados a cabo para a adquisición de vehículos, terreos, edificios, instalacións e material rodante.

e) As cargas sobre o patrimonio da empresa.

3. Poderase acreditar a capacidade financeira mediante a presentación dun informe pericial e dos documentos adecuados expedidos por entidades de crédito ou auditores de contas. Estes documentos deberán incluír datos sobre os elementos mencionados no punto anterior.

4. Respecto das sociedades de nova creación, a súa capacidade financeira avaliarase en función da súa cifra de capital social e das garantías que presten os seus accionistas para asegura-lo cumprimento das obrigas daquelas.

5. Estimarase, en todo caso, que a entidade solicitante non dispón da suficiente capacidade financeira cando, debido á súa actividade, non se encontre ó día no pagamento das súas débedas tributarias ou coa Seguridade Social.

Artigo 47. *Competencia profesional do solicitante da licenza.*

1. Cumprirase o requisito de competencia profesional cando a entidade solicitante dispoña ou se comprometa a dispor, no momento de inicio das súas actividades, dos seguintes medios persoais e materiais:

a) Órganos directivos cos coñecementos e a experiencia necesarios para exercer unha supervisión e un control operativo seguros e fiables do tipo de actividades para as que habilita a licenza.

b) Persoal responsable da seguridade no transporte ferroviario, plenamente capacitado para exercer-la súa actividade.

c) Persoal, material rodante e organización aptos para garanti-lo suficiente grao de seguridade nos servizos prestados.

2. Para os efectos indicados no punto anterior, toda solicitude de licenza terá que ir acompañada da documentación que, mediante orde do Ministerio de Fomento, se especifique.

Artigo 48. *Cobertura de responsabilidade civil.*

1. A entidade solicitante dunha licenza deberá ter suficientemente garantida a responsabilidade civil na que poida incurrir, en particular, a derivada dos danos causados ós viaxeiros, á carga, á equipaxe, ó correo e a terceiros. Igualmente, esa garantía cubrirá a responsabilidade derivada de danos ás infraestruturas ferroviarias.

2. Regulamentariamente, estableceranse o importe e as condicións de cobertura de responsabilidade civil, en función da natureza dos servizos que se vaian prestar.

Artigo 49. *Conservación de eficacia da licenza.*

A licenza conservará a súa eficacia mentres a empresa ferroviaria cumpra os requisitos previstos nesta lei para o seu outorgamento. Correspóndelle ó Ministerio de Fomento, consonte o procedemento que este determine, verifica-lo cumprimento pola empresa ferroviaria dos indicados requisitos. Esta verificación terá lugar:

a) Polo menos, cada cinco anos desde o outorgamento da licenza ou desde a finalización do anterior procedemento de verificación.

b) Cando o Ministerio de Fomento teña indicios do posible incumprimento por unha empresa ferroviaria dos requisitos esixidos.

c) Cando a empresa ferroviaria sufra unha modificación do seu réxime xurídico, en particular, no caso de transformación, fusión ou adquisición dunha parte significativa dos títulos representativos do seu capital ou de segregación dunha rama de actividade.

Estas circunstancias terán que ser notificadas pola empresa ferroviaria ó Ministerio de Fomento, no prazo dun mes desde que se produzan. A referida obriga de comunicación impónselles, expresamente, ós titulares das licencias ou doutros títulos habilitantes.

Artigo 50. *Suspensión da licenza.*

1. O ministro de Fomento poderá suspender, con carácter total ou parcial, os efectos da licenza concedida

a unha empresa ferroviaria. Cando a suspensión sexa parcial, terá o alcance que expresamente se determine.

2. A suspensión da licenza procederá cando se dea algún dos seguintes supostos:

a) Apertura dun expediente sancionador por infracción moi grave. O acordo de suspensión producirase seguindo o procedemento previsto para a adopción de medidas provisionais.

b) Como sanción, segundo o previsto no título VII.

c) Cando a empresa ferroviaria interrompese as súas operacións durante un período superior a seis meses, salvo que o Ministerio de Fomento acorde a revogación da licenza.

3. A suspensión só se acordará cando, dándose unha das causas anteriormente sinaladas, a medida sexa conveniente para garanti-la seguridade e a eficaz prestación do servizo do transporte ferroviario. A suspensión poderase acordar por un prazo máximo de 12 meses.

4. Regulamentariamente, desenvolverase o réxime aplicable á suspensión das licencias.

Artigo 51. *Revogación da licenza.*

1. A licenza concedida a unha empresa ferroviaria poderase revogar nos seguintes supostos:

a) Por incumprimento sobrevido pola empresa ferroviaria dos requisitos establecidos nesta lei para o seu outorgamento. Emporiso, cando a licenza sexa revogada por incumprimento do requisito de capacidade financeira, o Ministerio de Fomento poderá, por razóns de interese xeral, concederlle á empresa ferroviaria unha licenza temporal, sempre que non se comprometa a seguridade do servizo de transporte ferroviario. Esta licenza temporal só terá validez durante un período máximo de seis meses a partir da súa data de outorgamento.

b) Pola declaración en estado concursal, salvo que o Ministerio de Fomento constate a viabilidade financeira da empresa, nun prazo de dous meses desde que aquela se produza.

c) Pola obtención da licenza en virtude de declaracións falsas ou por outro medio irregular.

d) Polo acaecemento dalgunha das causas de disolución forzosa da empresa ferroviaria previstas no artigo 260 do texto refundido da Lei de sociedades anónimas, aprobado polo Real decreto legislativo 1564/1989, do 22 de decembro.

e) Pola sanción imposta, segundo o previsto no punto terceiro do artigo 91 desta lei.

f) Por non ter comezado a prestación do servizo dentro dos seis meses seguintes á data da notificación do outorgamento da licenza, por causa imputable á empresa ferroviaria. Emporiso, esta poderá solicitar que se estableza un prazo maior para o inicio das súas actividades, o cal se concederá en función da especificidade dos servizos que se vaian prestar e non poderá exceder, en ningún caso, dos 18 meses.

g) Pola revogación dunha autorización para prestar servizos de transporte ferroviario de interese público por incumprimento das obrigas inherentes a ela.

h) Pola interrupción das súas operacións durante un período superior a seis meses, salvo que o Ministerio de Fomento acorde a suspensión da licenza.

2. A adopción do acordo de iniciación do expediente de revogación da licenza e a súa instrución corresponderanlle ó órgano do Ministerio de Fomento ó que regulamentariamente se lles atribúan estas competencias. A resolución do expediente corresponderalle ó Ministro de Fomento. Se se acordase a revogación da licenza, a resolución será inmediatamente executiva. No non previsto nesta lei, a revogación da licenza axustarase ó procedemento establecido no título VI da Lei

de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común e demais lexislación aplicable.

3. Mediante orde do Ministerio de Fomento, desenvolverase o procedemento de revogación das licencias.

Artigo 52. *Comunicacións a outros Estados membros da Unión Europea.*

1. Cando o Ministerio de Fomento teña indicios do posible incumprimento dos requisitos legais e regulamentariamente esixibles por unha empresa ferroviaria á que lle outorgase a licenza unha autoridade doutro Estado membro, informará diso, sen demora, á devandita autoridade.

2. No caso de que o Ministerio de Fomento teña coñecemento de que a unha empresa ferroviaria doutro Estado membro da Unión Europea que opere en España lle fose suspendida ou revogada a licenza, acordará, de inmediato, as medidas pertinentes para que non realice a prestación de servizos amparada polo devandito título habilitante.

3. Sempre que o Ministerio de Fomento concedese, modificase, suspendese ou revogase unha licenza, informará inmediatamente diso á Comisión Europea.

CAPÍTULO III

Intervención administrativa na prestación de servizos de transporte ferroviario e na explotación de infraestruturas

Artigo 53. *Servizos de transporte ferroviario de interese público.*

1. O Consello de Ministros poderá, de oficio ou por instancia das comunidades autónomas ou das corporacións locais interesadas, declarar de interese público a prestación de determinados servizos de transporte ferroviario sobre as liñas ou os tramos que integran a Rede Ferroviaria de Interese Xeral cando aquela resulte deficitaria ou non se produza nas adecuadas condicións de frecuencia e calidade, e sexa necesaria para garanti-la comunicación entre distintas localidades do territorio español. Declarada de interese público a prestación dun determinado servizo de transporte ferroviario, as empresas ferroviarias unicamente o poderán prestar logo da obtención da correspondente autorización.

En caso de que a declaración de interese público se realice por instancia das comunidades autónomas ou das corporacións locais, estas serán responsables do seu financiamento.

2. As autorizacións para prestar servizos de transporte ferroviario de interese público nas referidas liñas ou tramos serán outorgadas polo Ministerio de Fomento mediante o correspondente procedemento de licitación pública que se axustará ó que regulamentariamente se prevexa e, en todo caso, ós principios de transparencia e non discriminación. Emporiso, cando o custo anual de prestación do servizo non exceda do 1.000.000 de euros, a autorización poderá ser obxecto de adjudicación directa.

Para efectos de financia-lo custo do servizo, o Ministerio de Fomento poderá celebra-los oportunos convenios coas comunidades autónomas e as entidades locais. Nos devanditos convenios poderase acorda-lo seguinte:

a) Os servizos que, de acordo con el, se subvencionan.

b) As características da súa prestación.

c) A Administración ou administracións públicas que entreguen o importe das subvencións.

3. As autorizacións outorgaranse con carácter exclusivo e deberán preve-lo réxime de dereitos e obrigas aplicable ás empresas ferroviarias e, en particular, as

axudas públicas que terán dereito a percibir estas, para compensa-lo seu déficit na explotación dos servicios. Entre as devanditas obrigas figurarán as que garantan a continuidade na prestación do servicio declarado de interese público.

4. O Ministerio de Fomento comunicarlle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias as autorizacións que outorgue consonte este artigo.

5. Mediante orde do Ministerio de Fomento, establecerase o réxime das autorizacións para prestar servicios de transporte ferroviario de interese público.

Artigo 54. *Intervención da Administración.*

1. O Goberno, con carácter excepcional e transitorio, poderá acorda-la asunción, pola Administración xeral do Estado, da xestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril ou a explotación de certas infraestructuras ferroviarias para garanti-la seguridade pública e a defensa nacional.

2. Cando o procedemento de licitación para o outorgamento da correspondente autorización para a prestación de servicios de interese público for declarado deserto, o Ministerio de Fomento poderá impor, como obriga de servicio público, á empresa ferroviaria que conte con medios adecuados e suficientes e explote outros servicios ferroviarios na área xeográfica na que aquela se deba cumprir, a de presta-los declarados de interese público. Esta empresa será resarcida, se é o caso, na forma que se determine mediante orde do Ministerio de Fomento.

3. Se unha empresa ferroviaria deixa de prestar servicios de transporte de viaxeiros declarados de interese público ou servicios complementarios ou auxiliares a eles, ou os presta en condicións que non garantan a seguridade das persoas, o Ministerio de Fomento adoptará tódalas medidas necesarias para garanti-la súa correcta prestación.

CAPÍTULO IV

Rexistro Especial de Empresas Ferroviarias

Artigo 55. *Réxime aplicable.*

1. Créase no Ministerio de Fomento o Rexistro Especial de Empresas Ferroviarias.

2. Este rexistro será de carácter público e a súa regulación farase por real decreto. Nel deberanse inscribir, de oficio, os datos relativos ás empresas ferroviarias, na forma que se determine regulamentariamente. Na correspondente inscrición terán que figurar, tamén, as condicións impostas ás empresas ferroviarias para o exercicio da súa actividade propia e as súas modificacións.

CAPÍTULO V

Réxime de seguridade no transporte ferroviario

Artigo 56. *Cumprimento das normas de seguridade.*

1. A realización das actividades ferroviarias estará suxeita ás normas de seguridade previstas nesta lei e nas súas disposicións de desenvolvemento.

2. As administracións públicas velarán porque, en todo momento, se garanta o dereito dos cidadáns a recibir, en adecuadas condicións de seguridade, o servicio de transporte ferroviario.

Artigo 57. *Certificados de seguridade.*

1. Con carácter previo á prestación do servicio ferroviario sobre unha determinada liña, as empresas ferro-

viarias deberán obte-lo correspondente certificado de seguridade.

2. O certificado de seguridade establecerá as condicións que deben cumprilas empresas ferroviarias que presten un servicio de transporte ferroviario, en materia de xestión da seguridade, de persoal de conducción e acompañamento e de material rodante, así como en calquera outra materia que se determine regulamentariamente.

As empresas ferroviarias deberán respectar, en todo momento, as condicións establecidas. O incumprimento polas empresas ferroviarias das condicións previstas no certificado de seguridade, determinará a súa revogación.

3. Para o outorgamento do certificado de seguridade esixiráselle a quen o solicite a acreditación, de modo suficiente, de que o servicio correspondente o prestará adecuadamente, sen riscos para as persoas ou para os bens.

4. O certificado de seguridade, que permite prestar servicios sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral, é un documento que emitirá o Ministerio de Fomento ou, se é o caso, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ou outro ente facultado por aquel. Particularmente, na medida en que así o estableza a normativa comunitaria, poderase prever, regulamentariamente, que o outorgamento do certificado de seguridade sexa levado a cabo por un ente ou órgano administrativo habilitado para o efecto.

5. Regulamentariamente, determinarase o contido do certificado de seguridade que se terá que referir, como mínimo, ó sistema de control, de circulación e de seguridade ferroviaria, ós coñecementos e requisitos esixidos ó persoal de conducción, ás características técnicas do material rodante e ó seu mantemento, e ó procedemento para o outorgamento daquel, que se deberá axustar ós principios de protección dos viaxeiros e as mercadorías, transparencia e non discriminación. Do mesmo modo, determinarase o réxime para a súa renovación e revisión.

Artigo 58. *Homologación do material rodante.*

O Ministerio de Fomento establecerá, mediante orde, as condicións e requisitos para a homologación e rexistro do material rodante que circule polas liñas ferroviarias da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como o réxime de autorización e funcionamento dos centros de homologación do devandito material.

CAPÍTULO VI

Dereitos dos usuarios

Artigo 59. *Dereitos dos usuarios.*

1. Os usuarios dos servicios de transporte ferroviario terán dereito ó uso deles nos termos que se establezan na normativa vixente e, se é o caso, nos contratos que celebren coas empresas ferroviarias. Estas respectarán os niveis de calidade que se determinen mediante orde do Ministerio de Fomento.

As tarifas esixibles polas empresas ferroviarias ós seus clientes en concepto de retribución polos servicios ferroviarios prestados estarán suxeitas ó dereito privado, sen prexuízo da aplicación do previsto no artigo 53 respecto dos servicios de transporte ferroviario declarados de interese público.

O Ministerio de Fomento autorizará as condicións xerais de contratación tanto do transporte de viaxeiros como do de mercadorías, sen prexuízo das competencias das comunidades autónomas sobre a materia.

2. Concretamente, os usuarios dos servicios de transporte ferroviario de viaxeiros gozarán dos seguintes dereitos:

a) Accederen á publicación pola empresa ferroviaria, coa suficiente antelación, do horario dos servicios e das tarifas correspondentes a estes.

b) Contrataren a prestación do servico ferroviario desde ou ata calquera das estacións nas que se recollan ou se apeen viaxeiros. Para estes efectos, as empresas ferroviarias poderán presta-los seus servicios entre calquera estación do traxecto que cubran.

c) Recibiren o servico satisfacendo, se é o caso, os prezos de acordo coas tarifas correspondentes.

d) Subscribiren coa empresa ferroviaria un contrato de transporte axustado ó disposto na Lei 26/1984, do 19 de xullo, de defensa dos consumidores e usuarios. Os contratos tipo de transporte que afecten os usuarios do servico deberán ser previamente aprobados polo Ministerio de Fomento.

e) Seren indemnizados pola empresa ferroviaria, en caso de incumprimento por esta das obrigas que lle impoña esta lei e as disposicións que a desenvolvan ou das asumidas no contrato celebrado con ela.

f) Seren informados dos procedementos establecidos para resolver as controversias que poidan xurdir en relación co cumprimento do contrato de transporte ferroviario.

g) Calquera outro que lles recoñezan as normas vixentes.

3. Os usuarios, sen prexuízo de poderen instar a defensa das súas pretensións, nos termos previstos na vixente lexislación, ante as xuntas arbitrais de transporte e, en todo caso, ante a xurisdicción ordinaria, están facultados para dirixir as reclamacións relacionadas coa prestación do servico á empresa ferroviaria que o leve a cabo.

4. As empresas ferroviarias deberán ter, á disposición dos usuarios dos servicos, un libro de reclamacións, editado consonte o modelo que se determine regulamentariamente.

CAPÍTULO VII

O persoal ferroviario

Artigo 60. *Réxime aplicable.*

1. O persoal que preste os seus servicos no ámbito ferroviario terá que contar coa cualificación suficiente que permita a prestación do servico ferroviario coas debidas garantías de seguridade e de eficiencia.

2. Mediante Orde do Ministerio de Fomento e logo de audiencia dos sindicatos máis representativos do sector, estableceranse as condicións e requisitos para a obtención dos títulos e as habilitacións necesarios para o desempeño das funcións propias do persoal ferroviario, así como o réxime de autorización e funcionamento dos centros de formación do devandito persoal.

TÍTULO V

Réxime económico e tributario

CAPÍTULO I

Taxas ferroviarias

SECCIÓN I. TAXAS POR LICENCIAS E CERTIFICADOS DE SEGURIDADE

Artigo 61. *Réxime xurídico.*

1. Constitúe o feito imponible da taxa por outorgamento da licenza de empresa ferroviaria, a expedición desta, a súa ampliación ou a súa renovación.

2. Constitúe o feito imponible da taxa por outorgamento de certificados de seguridade, a expedición, a ampliación, a renovación e a revisión deles, na forma prevista nesta lei.

3. Será suxeito pasivo das taxas, a empresa ferroviaria a favor da cal se outorgue, amplíe, renove ou revise a correspondente licenza ou o certificado de seguridade.

4. A contía que se debe satisfacer en concepto de cada unha das taxas será a seguinte:

a) Expedición de licenza ou de certificado de seguridade: 10.000 euros.

b) Ampliación, renovación ou revisión de licenza ou de certificado de seguridade: 5.000 euros.

Artigo 62. *Devengo.*

1. As taxas devengarase no momento da expedición, a ampliación ou a renovación das licencias ou no da expedición, a ampliación ou a revisión dos certificados de seguridade, con independencia da actividade desenvolvida polo suxeito pasivo.

2. A taxa por renovación do certificado de seguridade devengarase con periodicidade quinquenal, en prazos contados de data a data, a partir do outorgamento do certificado.

3. A suspensión ou revogación da licenza ou a do certificado de seguridade non dará dereito á devolución do importe da taxa.

Artigo 63. *Xestión e afectación.*

1. A xestión, a liquidación e a recadación das taxas polo outorgamento das licencias corresponden, de conformidade co establecido nesta lei, ó Ministerio de Fomento.

2. A xestión, a liquidación e a recadación das taxas pola expedición, a ampliación e a renovación de certificados de seguridade correspóndenlle ó órgano administrativo ou entidade competente para o outorgamento deles.

3. O importe da recadación das citadas taxas ingresarase no patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, salvo que por lei se estableza unha afectación distinta respecto das taxas relativas a certificados de seguridade.

Artigo 64. *Actualización.*

A contía das taxas a que se refire a presente sección poderá ser modificada a través das leis de orzamentos xerais do Estado ou, se é o caso, mediante orde ministerial.

SECCIÓN II. TAXA POR SEGURIDADE NO TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAXEIROS

Artigo 65. *Réxime xurídico.*

1. Constitúe o feito imponible da taxa, a prestación do servico de vixilancia e o control do acceso, tanto de viaxeiros como de equipaxes, ás estacións e demais recintos ferroviarios, tanto de titularidade estatal como de titularidade do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Serán suxeitos pasivos da taxa os viaxeiros, de conformidade co establecido nesta lei.

3. Terán a consideración de suxeitos pasivos substitutos o particular, o organismo ou a empresa ferroviaria cos que o viaxeiro contratase o servico de transporte.

4. O suxeito pasivo substituído está obrigado a lle liquidar ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o importe da taxa.

5. A contía desta taxa será a seguinte:

a) De 0,02 euros por persoa e viaxe, en servicios que cubran distancias que non superen os 150 quilómetros, e estará incluída no prezo do transporte.

b) De 0,15 euros por persoa e viaxe, en servicios que cubran distancias que superen os 150 quilómetros e non superen os 300 quilómetros, e estará incluída no prezo do transporte.

c) De 0,30 euros por persoa e viaxe, en servicios internacionais ou que cubran distancias que superen os 300 quilómetros, e estará incluída no prezo do transporte.

d) Nos contratos de transporte que faculden para realizar un número indeterminado de viaxes, a contía da taxa será o produto de multiplicar 0,03 euros polo número de días de validez do título.

e) Naqueles contratos de transporte habilitantes para realizar un número indeterminado de viaxes en dous ou máis medios, a contía da taxa será o produto de multiplicar 0,20 euros polo número de meses ou fracción de mes de validez do título.

Artigo 66. *Devengo.*

1. A taxa devengarase no momento en que se inicie a prestación do servizo que constitúe o feito imponible, sen prexuízo do previsto no punto seguinte.

2. De forma simultánea á celebración do contrato de transporte, deberase constituír un depósito previo equivalente ó importe desta taxa por parte do suxeito pasivo.

Artigo 67. *Afectación.*

O recadado por esta taxa ingresarase no patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Artigo 68. *Actualización.*

A contía das taxas a que se refire esta sección poderá ser modificada a través das leis de orzamentos xerais do Estado ou, se é o caso, mediante orde ministerial.

SECCIÓN III. TAXAS POR HOMOLOGACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DO PERSOAL FERROVIARIO E DE MANTEMENTO DO MATERIAL RODANTE, POLO OUTORGAMENTO DE TÍTULOS Ó DITO PERSOAL E POR CERTIFICACIÓN DO REFERIDO MATERIAL

Artigo 69. *Réxime xurídico.*

1. A xestión precisa para a homologación de centros de formación do persoal ferroviario e de mantemento do material rodante, para o outorgamento de títulos ó devandito persoal e para a certificación do referido material, darán dereito á exacción das taxas compensatorias do custo dos trámites e actuacións necesarias, consonte o que se dispón neste capítulo.

2. Constitúe o feito imponible das taxas, a prestación pola Administración dos servizos necesarios para o outorgamento das homologacións, dos títulos e das certificacións correspondentes.

3. Serán suxeitos pasivos das taxas, segundo os supostos, a persoa natural ou xurídica que solicite a homologación ou o título correspondente.

4. A contía das taxas será de:

a) Pola homologación de centros, 5.000 euros.

b) Por expedición de títulos, 100 euros.

c) Por certificación de material rodante, a que determine a correspondente orde ministerial que a fixará, res-

pecto de cada tipo de material, en función das súas condicións técnicas ou do seu valor económico.

5. Estarán exentos do aboamento da taxa a que se refire o parágrafo b) do punto precedente, as persoas que obtivesen, antes da entrada en vigor desta lei, un título que habilite para a realización da mesma actividade para a que faculta o novo que se solicita.

Artigo 70. *Devengo.*

As taxas devengarase no momento da solicitude correspondente.

Artigo 71. *Xestión e afectación.*

A xestión e afectación das taxas rexerese polo disposto no artigo 63 respecto das taxas por outorgamento de licencias.

Artigo 72. *Actualización.*

A contía das taxas a que se refire a presente sección poderá ser modificada a través das leis de orzamentos xerais do Estado ou, se é o caso, mediante orde ministerial.

SECCIÓN IV. CANON POR UTILIZACIÓN DAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Artigo 73. *Principios xerais.*

1. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias percibirá das empresas ferroviarias que utilicen as infraestructuras ferroviarias da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como as estacións, e outras instalacións ferroviarias, o aboamento das taxas reguladas nesta sección, que recibirán o nome de canons ferroviarios.

2. Quedan, en todo caso, afectos ó patrimonio do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias os ingresos obtidos polo cobramento dos referidos canons, con independencia das tarifas ou os prezos privados que poida percibir das empresas ferroviarias e de terceiros.

3. Os canons fixaranse de acordo cos principios xerais de viabilidade económica das infraestructuras, explotación eficaz delas, situación do mercado e equilibrio financeiro na prestación dos servizos, e consonte criterios de igualdade, transparencia e non discriminación entre prestadores de servizos de transporte ferroviario.

4. Coa finalidade de fomentar o uso eficaz das redes, para a fixación dos canons pola utilización das infraestructuras ferroviarias poderanse tomar en consideración os custos ambientais, de accidentes e da infraestructura que non graven os modos de transporte distintos do ferroviario, co fin de reduci-la súa contía.

5. Así mesmo, poderanse ter en conta para o establecemento da contía dos canons ferroviarios, de acordo coa explotación eficaz da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, consideracións que reflectan o grao de conxestión da infraestructura, o fomento de novos servizos de transporte ferroviario, así como a necesidade de incentiva-lo uso de liñas infrautilizadas, garantindo, en todo caso, unha competencia óptima entre as empresas ferroviarias.

Artigo 74. *Canon por utilización das liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. Constitúe o feito imponible do canon a utilización das liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como a prestación de servizos inherentes á devandita utilización, nas modalidades seguintes:

1.^a Canon de acceso (modalidade A): polo dereito de utilización con carácter xeral da Rede Ferroviaria de Interese Xeral ou de parte dela.

2.^a Canon por reserva de capacidade (modalidade B): pola dispoñibilidade do traxecto solicitado.

3.^a Canon de circulación (modalidade C): pola utilización efectiva da capacidade reservada.

4.^a Canon por tráfico (modalidade D): polo tráfico producido sobre a infraestrutura ferroviaria.

2. Serán suxeitos pasivos do canon as empresas ferroviarias que utilicen a Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Igualmente, terán a consideración de suxeitos pasivos do canon de acceso e de reserva de capacidade os axentes de transporte, os cargadores e os operadores de transporte combinado que, sen teren a consideración de empresas ferroviarias, obteñan adxudicación de capacidade.

3. Só se poderán modificar mediante lei o número ou a identidade dos elementos e criterios de cuantificación sobre os cales se determinen as cotas esixibles por cada modalidade.

4. Para os efectos do previsto no punto anterior, consideraranse elementos e criterios de cuantificación para cada unha das mencionadas modalidades os seguintes:

a) Canon de acceso: en función dos tramos de rede nos que se pretenda presta-los servicios e da declaración de actividade realizada pola empresa ferroviaria, que se pagará, dunha soa vez, ó inicio de cada período polo que se producise a adxudicación de capacidade.

O importe deste canon repercutirá os custos que supoñan, para o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, os procesos de xestión administrativa vinculados á relación deste cos operadores ferroviarios, como son o mantemento dos medios persoais e materiais para a súa administración xeral, a publicación da declaración de rede, así como a elaboración dos plans de explotación, asignación de capacidade e supervisión da circulación de trens.

b) Canon por reserva de capacidade: en función dos quilómetros de lonxitude do tramo de rede reservado pola empresa ferroviaria, distinguindo por tipo de liña e hora do día en que se reserva, e por tipo de servicio de transporte ferroviario e tipo de tren que o presta.

Este canon repercutirá os custos fixos de mantemento, explotación e xestión da infraestrutura ferroviaria.

c) Canon de circulación: en función dos quilómetros de lonxitude do tramo de rede efectivamente utilizado pola empresa ferroviaria, distinguindo por tipo de liña e hora do día en que se utiliza, e por tipo de servicio de transporte ferroviario e tipo de tren que o presta.

Este canon repercutirá os custos variables de mantemento, explotación e xestión da infraestrutura ferroviaria.

d) Canon por tráfico: en función do valor económico do servicio de transporte ferroviario prestado, medido en termos da capacidade ofertada (prazas-km, tm-km, TEU-km), distinguindo por hora do día e tipo de liña sobre a que esta se oferta.

Este canon repercutirá os custos de carácter financeiro, de amortización do inmovilizado e, se é o caso, os necesarios para garanti-lo desenvolvemento razoable das infraestructuras ferroviarias.

5. Sobre as contías que resulten esixibles aplicaranse os impostos indirectos que graven a prestación dos servicios obxecto de gravame, nos termos establecidos na lexislación vixente.

6. O devengo do canon producirase no momento da adxudicación do dereito ó uso da infraestrutura no caso das modalidades A) e B) e, cando se realice a uti-

lización efectiva da infraestrutura nas modalidades C) e D).

Artigo 75. *Canon por utilización das estacións e outras instalacións ferroviarias.*

1. Constitúe o feito imponible do canon a utilización das estacións e outras instalacións ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como a prestación de servicios inherentes á devandita utilización, nas modalidades seguintes:

1.^a Canon pola utilización de estacións por parte dos viaxeiros (modalidade A).

2.^a Canon polo estacionamento e a utilización de plataformas nas estacións (modalidade B).

3.^a Canon de paso por cambiadores de largo (modalidade C).

4.^a Canon pola utilización de vías de punto (modalidade D).

5.^a Canon pola prestación de servicios que precisen de autorización para a utilización do dominio público ferroviario (modalidade E).

2. Serán suxeitos pasivos do canon as persoas físicas ou xurídicas que utilicen ou se beneficien da explotación das estacións ferroviarias, instalacións e dependencias a que se refire o primeiro punto deste artigo.

3. Só se poderán modificar mediante lei o número ou a identidade dos elementos e criterios de cuantificación sobre os cales se determinen as cotas esixibles por cada modalidade.

4. Para os efectos do previsto no punto anterior, consideraranse elementos e criterios de cuantificación para cada unha das mencionadas modalidades os seguintes:

a) Canon pola utilización de estacións por parte dos viaxeiros: a duración do percorrido do transporte e a categoría da estación.

Para os efectos desta tarifa considéranse viaxeiros todas aquelas persoas que non poidan ser consideradas como integrantes do persoal de supervisión das empresas ferroviarias.

Este canon deberá ser incluído no prezo do transporte pola empresa ferroviaria.

b) Canon polo estacionamento e a utilización de andéns nas estacións: o tempo de estacionamento do tren, a realización de operacións de cambio de vía a solicitude do operador e a categoría da estación.

c) Canon de paso por cambiadores de largo: os pasos de tren por cambiador de largo.

d) Canon pola utilización de vías de punto: o tempo de ocupación da vía, tipo de tren e tipo de liña.

e) Canon pola prestación de servicios que precisen de autorización para a utilización do dominio público ferroviario: a intensidade no uso do dominio público ferroviario.

5. Precisarás de autorización do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o desenvolvemento de calquera actividade que se realice no ámbito do dominio público ferroviario, cando para a súa normal realización se precise da súa ocupación.

6. As modalidades indicadas no punto 4 non inclúen o consumo de enerxía eléctrica nin a utilización de servicios de teléfono ou de limpeza, sendo por conta do explotador os gastos por consumos ou subministracións que facilite o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

7. Sobre as contías que resulten esixibles aplicaranse os impostos indirectos que graven a prestación dos servicios obxecto de gravame, nos termos establecidos na lexislación vixente.

8. O canon devengarase no momento en que se produza o feito imponible coa excepción da modalidade e), na que o devengo se realizará no momento do outorgamento inicial da concesión, autorización ou adxudicación da súa renovación anual.

Artigo 76. *Xestión, recadación e afectación.*

1. A xestión dos canons por utilización das infraestructuras ferroviarias corresponderalle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, o cal poderá esixir, respecto do canon por utilización de estacións e outras instalacións ferroviarias, a presentación de calquera documento que sexa preciso para a práctica das liquidacións procedentes.

2. As modalidades poderán ser obxecto de liquidación de forma individualizada ou conxunta, nos termos que prevexa a orde ministerial que aprobe os modelos de liquidación e regule os prazos e medios para facer efectivo o ingreso das contías esixibles.

3. O importe do recadado por estes canons formará parte do orzamento de ingresos do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

No caso de infraestructuras de titularidade estatal, o importe total dos canons percibidos pola utilización destas terase en conta para efectos de establece-lo prezo que o Estado fixe para a súa retribución no convenio ou no contrato-programa a que se refire o artigo 22.2.

Artigo 77. *Actualización.*

1. O establecemento das contías resultantes da aplicación dos elementos e criterios a que se refiren os artigos 74 e 75 efectuarase mediante orde ministerial. A modificación delas poderase facer a través das leis de orzamentos xerais do Estado ou, se é o caso, mediante orde ministerial.

2. As ordes ministeriais que, de conformidade co establecido no punto anterior, establezan ou modifiquen as contías do canon deberán ir acompañadas dunha memoria económico-financieira sobre o custo ou valor do recurso ou actividade de que se trate e a xustificación da contía proposta, a cal se deberá axustar ó establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos. Na falta deste requisito determinará a nulidade de pleno dereito da disposición.

CAPÍTULO VI

Tarifas

Artigo 78. *Réxime xeral.*

1. A prestación polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de servicios adicionais, complementarios e auxiliares a terceiros, en réxime de concorrencia e de dereito privado, así como o uso comercial das súas instalacións e espazos dispoñibles, estarán suxeitos ó pagamento das correspondentes tarifas en beneficio do primeiro e a cargo das persoas beneficiarias dos referidos servicios e usos.

2. A prestación por terceiros, con habilitación outorgada polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de servicios adicionais, complementarios e auxiliares, estará suxeita ó pagamento das correspondentes tarifas en beneficio deste e a cargo das entidades prestadoras dos referidos servicios.

3. Non se devengarán tarifas polas actividades e servicios suxeitos ó pagamento dos canons ferroviarios regulados neste título.

Artigo 79. *Fixación, contía e esixibilidade.*

1. As tarifas, que terán o carácter de prezos privados, serán aprobadas anualmente polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e remitidas ó Ministerio de Fomento.

O Ministerio de Fomento poderá establecer, por motivos de interese xeral, exencións ou bonificacións nas tarifas, compensando o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pola diminución de ingresos que derive da súa aplicación.

2. O importe das tarifas fixarase atendendo ó tipo de actividade, ó seu interese ferroviario e á súa relevancia económica, así como ó custo que supoña a prestación dos servicios.

3. As tarifas serán esixibles desde que se solicite a prestación do servicio, a realización da actividade ou a utilización de que se trate, e deberanse facer efectivas nas condicións que se establezan no momento da súa fixación ou actualización.

4. Os certificados acreditativos do non-pagamento das facturas xiradas polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que deberán ser notificados ó obrigado ó pagamento, terán a consideración de títulos executivos, conforme o disposto no artigo 517 da Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuizamento civil.

5. A acción para esixi-lo pagamento das tarifas por servicios prestados directamente polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias prescribirá ós cinco anos desde a prestación do servicio.

6. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá suspende-la prestación do servicio no suposto de non-pagamento das tarifas correspondentes, logo de comunicación expresa dirixida ó obrigado ó pagamento. A suspensión do servicio manterase en canto non se efectúe o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

7. Igualmente, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias poderá solicitar depósitos, avais, pagamentos á conta ou calquera outra garantía suficiente para o cobramento do importe das tarifas polos servicios que preste.

8. Correspóndelle á xurisdicción ordinaria a resolución de cantas controversias se susciten en relación coa determinación ou pagamento das tarifas a que se refire este capítulo.

TÍTULO VI

A administración ferroviaria

Artigo 80. *Competencias da Administración xeral do Estado.*

A Administración xeral do Estado exercerá as súas competencias en materia ferroviaria consonte o previsto nesta lei e nos seus regulamentos de desenvolvemento.

Artigo 81. *Competencias do Ministerio de Fomento.*

1. O Ministerio de Fomento exercerá as seguintes competencias:

a) A planificación estratéxica do sector ferroviario e o seu desenvolvemento, en colaboración, nos termos previstos nesta lei, coas comunidades autónomas afectadas e o apoio á toma de decisións para o despregamento, a medio e longo prazo, das infraestructuras e os servicios ferroviarios de competencia estatal.

b) A ordenación xeral e regulación do sistema, que inclúe o establecemento das regras básicas do mercado ferroviario e a elaboración da normativa que sexa necesaria para o seu correcto desenvolvemento.

c) A definición das funcións que teñen que desempeña-las entidades públicas empresariais reguladas nesta lei.

d) O establecemento do réxime de achegas do Estado para o financiamento do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

e) O outorgamento de licencias ás empresas ferroviarias, logo de informe do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, na forma establecida nesta lei e na súa normativa de desenvolvemento.

f) O outorgamento das autorizacións para a prestación de servizos ferroviarios declarados de interese público, e o establecemento do réxime de axudas ás empresas ferroviarias adxudicatarias.

g) O outorgamento dos certificados de seguridade, salvo que lla atribúa o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ou a outro ente distinto.

h) O outorgamento dos certificados de apertura de liñas, tramos e terminais da infraestrutura ferroviaria ó tránsito público, con carácter previo ó inicio da explotación dela. Respecto da apertura ó tránsito ferroviario do resto dos elementos que integran a infraestrutura, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias cumprirá as regras que determine o Ministerio de Fomento.

i) A definición do réxime tarifario, regulado no capítulo VI do título V, e a súa supervisión.

j) O establecemento ou, se é o caso, a modificación da contía dos canons pola utilización das infraestructuras ferroviarias, de acordo cos elementos ou parámetros fixados nesta lei.

k) A defensa do dominio público ferroviario, sen prexuízo das competencias que lle corresponden ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

l) A aplicación do réxime sancionador.

m) A homologación de centros habilitados para certificar a idoneidade do material rodante e a formación do persoal, sen prexuízo da posibilidade de delegala no Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

n) A investigación de accidentes nos que houbese vítimas mortais.

o) As demais que se lle confiran nesta lei ou nas normas que a desenvolvan.

2. En particular, correspóndelle ó Ministerio de Fomento establece-las condicións técnicas sobre proxeción, construción e administración das infraestructuras e respecto do material rodante que circule sobre elas.

3. Malia o disposto no alínea n) do punto 1 e na medida en que así o estableza a normativa comunitaria, poderase prever, regulamentariamente, que a investigación dos accidentes ferroviarios sexa levada a cabo por un ente ou órgano administrativo habilitado para o efecto.

4. O Ministerio de Fomento, en coordinación co Ministerio de Asuntos Exteriores, proporánlle ó Goberno, para a súa aprobación, as directrices aplicables á participación do Estado español nas organizacións internacionais ferroviarias e a política que se deba seguir nas relacións con elas e cos organismos e entidades nacionais en materia ferroviaria internacional.

Artigo 82. *O Comité de Regulación Ferroviaria.*

1. Créase o Comité de Regulación Ferroviaria como órgano colexiado integrado no Ministerio de Fomento, que se rexerá polos preceptos contidos nos artigos 22 a 27 da Lei de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

2. O Comité de Regulación Ferroviaria está composto por un presidente, catro vocais e un secretario. O presidente e os vocais serán designados polo ministro de Fomento, entre funcionarios do Ministerio que pertencen ós corpos superiores da Administración xeral do Estado.

O secretario terá que ser licenciado en dereito e será designado, en cada momento, polo Comité de Regulación Ferroviaria.

Artigo 83. *Funcións do Comité de Regulación Ferroviaria e eficacia dos seus actos.*

1. Son funcións do Comité de Regulación Ferroviaria as seguintes:

a) Salvagarda-la pluralidade da oferta na prestación dos servizos sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e velar por que estes sexan prestados en condicións obxectivas, transparentes e non discriminatorias.

b) Garanti-la igualdade entre empresas públicas e privadas nas condicións de acceso ó mercado dos referidos servizos.

c) Velar por que os canons ferroviarios cumpran o disposto nesta lei e non sexan discriminatorios.

d) Resolve-los conflitos que se poidan formular entre o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e as empresas ferroviarias en relación:

Co outorgamento e co uso do certificado de seguridade e co cumprimento das obrigas que este comporte. Coa aplicación dos criterios contidos nas declaracións sobre a rede.

Cos procedementos de adxudicación de capacidade. Coa contía, a estrutura ou coa aplicación das tarifas que se lles esixan ou poidan esixírselles.

e) Informa-la Administración do Estado e as comunidades autónomas que o requiran en materia ferroviaria e, en particular, respecto do contido de calquera proxecto de norma ou resolución que afecte aquela.

f) Calquera outra que se lle atribúa pola lei ou por regulamento.

2. O Comité de Regulación Ferroviaria poderá solicitar a intervención do Ministerio de Fomento para a inspección técnica dos servizos, instalacións e actuacións das empresas do sector ferroviario.

Así mesmo, poderalles requirir ás entidades que actúen no sector ferroviario calquera información que resulte precisa para o exercicio da súa actividade.

3. As entidades que se consideren prexudicadas por calquera actuación que consideren contraria a dereito poderán acudir ó Comité de Regulación Ferroviaria no prazo máximo dun mes desde que se produza a decisión ou resolución correspondentes.

4. O Comité de Regulación Ferroviaria actuará de oficio ou por instancia de parte interesada. Unha vez iniciado o procedemento poderá, en calquera momento, adoptar-las medidas provisionais que estime oportunas para asegura-la eficacia da resolución que se puidese dictar, se existen elementos de xuízo suficientes para iso.

5. No exercicio das súas funcións, o Comité de Regulación Ferroviaria dictará resolucións que serán vinculantes para as entidades que actúen no ámbito ferroviario. As referidas resolucións terán eficacia executiva e serán susceptibles de recurso enalzada perante o Ministro de Fomento.

6. O incumprimento das resolucións dictadas polo Comité de Regulación Ferroviaria será sancionado consono o determinado no título VII.

Artigo 84. *Adscrición do Comité de Regulación Ferroviaria.*

O Comité de Regulación Ferroviaria poderá contar, para o exercicio das súas funcións, cos servizos dos demais órganos do Ministerio de Fomento e estará integrado neste, para efectos orzamentarios e organizativos.

TÍTULO VII

Régime sancionador e de inspección

Artigo 85. *Alcance do réxime sancionador en materia ferroviaria.*

1. A responsabilidade administrativa derivada das infraccións tipificadas neste título esixiráselles ás persoas físicas ou xurídicas que realicen as actividades ferroviarias recollidas nesta lei ou que resulten afectadas polo seu contido e, se é o caso, ós usuarios dos servizos de transporte ferroviario ou a quen coa súa conduta perturbe a súa normal prestación ou a integridade dos bens afectos a ela.

2. A responsabilidade administrativa establecida nesta lei entenderase sen prexuízo da civil, penal ou doutra orde, en que poidan incorre-las persoas físicas ou xurídicas ás que se imputen os comportamentos infractores. O Ministerio de Fomento e o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias prestarán a colaboración que lles sexa requirida pola autoridade xudicial ou polo ministerio fiscal para o clarexamento dos feitos relacionados co transporte ferroviario que poidan revestir carácter delictuoso.

3. Cando se estea tramitando un proceso penal polos mesmos feitos que constitúen infracción administrativa, de acordo co previsto nesta lei, ou por outros que, consonte esta lei, sexa imposible separar dos sancionables, o procedemento quedará suspendido respecto deles ata que recaia pronunciamento firme da autoridade xudicial. Continuado o procedemento, se é o caso, a resolución que se dicte deberá respecta-la apreciación dos feitos que conteña o devandito pronunciamento xudicial.

4. Se un mesmo comportamento infractor fose susceptible de ser cualificado consonte dous ou máis tipos infractores, imporase a sanción que lle corresponda ó máis grave deles.

Artigo 86. *Inspección das actividades ferroviarias e defensa das infraestructuras.*

1. Corresponderalle ó Ministerio de Fomento, no ámbito da competencia estatal, a inspección das empresas ferroviarias, a do transporte ferroviario e a da forma de prestación dos servizos adicionais, auxiliares e complementarios.

2. As empresas habilitadas para a prestación dos servizos de transporte ferroviario ou para realiza-las actividades a que se refire esta lei, estarán obrigadas a lle facilita-lo acceso ás súas instalacións ó persoal da inspección no exercicio das súas funcións. Tamén lle deberán permitir ó devandito persoal levar a cabo o control dos elementos afectos á prestación dos referidos servizos.

3. O Ministerio de Fomento poderá solicitar das persoas físicas e xurídicas a que se refire o punto 1 do artigo 85 cantas informacións estime necesarias sobre as materias obxecto desta lei.

4. Correspóndelle ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o exercicio da potestade de policía en relación coa circulación ferroviaria, o uso e a defensa da infraestructura, coa finalidade de garanti-la seguridade no tráfico, a conservación da infraestructura e as instalacións de calquera clase, necesarias para a súa explotación. Ademais, controlará o cumprimento das obrigas que tendan a evitar toda clase de dano, deterioración das vías, risco ou perigo para as persoas, e o respecto das limitacións impostas en relación cos terreos inmediatos ó ferrocarril a que se refire o capítulo III do título II desta lei.

5. Os funcionarios do Ministerio de Fomento e o persoal expresamente facultado polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para asegura-lo cumprimento da normativa sobre seguridade terán, nos seus actos de servizo ou con motivo deles, a consideración de axentes da autoridade, para efectos da esixencia, se é o caso, da responsabilidade correspondente a quen ofrezca resistencia ou cometa atentado ou desacato contra eles, de obra ou de palabra.

6. O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, no exercicio da potestade sinalada no punto anterior, poderalles requirir ás persoas a que se refire o punto 1 do artigo 85 cantas informacións considere necesarias no exercicio da súa potestade de policía en relación coas materias reguladas nesta lei e, se é o caso, denunciará ante a Inspección de Ferrocarrís do Ministerio de Fomento ou ante as delegacións de goberno nas comunidades autónomas, as condutas e actuacións que contraveñan as disposicións establecidas nela e nas súas normas de desenvolvemento. Nos procedementos sancionadores que se inicien como resultado das denuncias formuladas polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, o Ministerio de Fomento, con carácter previo á resolución do expediente sancionador, someterá este a informe daquela entidade.

7. Os funcionarios do Ministerio de Fomento e o persoal do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, no exercicio das funcións a que se refire este artigo, poderán solicitar, a través da autoridade gubernativa correspondente, o apoio necesario dos corpos e forzas de seguridade.

8. As actas que levanten os referidos funcionarios e persoal documentarán os resultados das súas actuacións e deberán consignar:

- a) O nome e apelidos da persoa a que se estenda e o carácter ou representación con que comparece.
- b) A descrición dos feitos a que afecte.
- c) A conformidade ou desconformidade do suxeito inspeccionado cos feitos que se lle imputen.

As actas e dilixencias estendidas teñen natureza de documentos públicos e fan proba, salvo que se acredite o contrario, dos feitos que motiven a súa formalización.

Os feitos consignados nas dilixencias ou actas e manifestados ou aceptados polos interesados téñense por certos e só poderán ser rectificadas por estes mediante proba de que incorreron en erro de feito.

9. No exercicio da súa función, o persoal do Ministerio de Fomento ou o do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias está autorizado para:

- a) Realizar materialmente as actuacións inspectoras precisas en calquera lugar en que se desenvolvan actividades afectadas pola lexislación do transporte ferroviario. Emporiso, cando se requira o acceso ó domicilio de persoas físicas e xurídicas, será necesaria a previa obtención do oportuno mandamento xudicial.
- b) Levar a cabo as probas, investigacións ou exames que resulten necesarios para se cerciorar da observancia das disposicións legais vixentes en materia de transporte ferroviario.
- c) Se os órganos responsables da inspección, á vista das graves circunstancias existentes que comprometan a seguridade dos transportes, decidiren a paralización de servizos ou actividades ferroviarias comunicaranllo, inmediatamente, ó delegado de goberno na comunidade autónoma correspondente, para efectos de que se instrúa o correspondente procedemento.

Artigo 87. *Clasificación das infraccións.*

As infraccións das normas reguladoras do sector ferroviario clasifícanse en moi graves, graves e leves.

Artigo 88. Infraccións moi graves.

Considéranse infraccións moi graves:

- a) A realización de actividades ou a prestación de servizos regulados nesta lei sen contar coa necesaria licenzia administrativa ou con calquera outro título habilitante que faculte para iso ou sen estar expresamente amparado por eles.
- b) O incumprimento das condicións impostas ós titulares das licenzias administrativas ou outros títulos habilitantes, ou o das resolucións dictadas polo Comité de Regulación Ferroviaria, cando se poña en perigo a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario.
- c) A prestación dos servizos sen contar co preceptivo certificado de seguridade ou en condicións tales que poida afectar a seguridade das persoas ou os bens, con grave incumprimento das normas ou prescricións técnicas.
- d) A prestación de servizos de transporte ferroviario sen ter obtido a preceptiva adxudicación de capacidade de infraestrutura.
- e) A obtención da licenzia de empresa ferroviaria e o acceso á capacidade de infraestrutura mediante declaracións falsas ou por calquera outro procedemento irregular.
- f) A realización de actividades que afecten a mercadorías perigosas ou perecedoiras, obxecto de transporte, en condicións distintas ás fixadas regulamentariamente, cando se poña en perigo a seguridade das persoas, dos bens, do tráfico ferroviario ou se poida afectar a saúde pública.
- g) O incumprimento, polas empresas ferroviarias e demais obrigados, das normas establecidas polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de maneira tal que produzan perturbacións no tráfico ferroviario.
- h) A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de inspección dos transportes ferroviarios, que impida o exercicio por estes das funcións que, legal ou regulamentariamente, teñan atribuídas.
- i) A cesión do dereito de uso de capacidade de infraestrutura ou a celebración de calquera outro negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada.
- j) A realización de obras ou actividades non permitidas na zona de dominio público ou nas zonas de protección das infraestructuras ferroviarias, sen contar coa preceptiva autorización, cando afecten a seguridade do tráfico ferroviario.
- k) A deterioración ou a destrución de calquera obra ou instalación, a emenda de calquera elemento da infraestrutura ferroviaria que afecte a vía férrea ou estea directamente relacionado coa seguridade do tráfico ferroviario ou a modificación intencionada das súas características.
- l) A falta de vixencia ou a inexistencia dos contratos de seguro obrigatorios conforme o establecido nesta lei, ou a súa insuficiente cobertura para garantir as responsabilidades derivadas de actividades que realice a empresa ferroviaria.
- m) A comisión, no prazo dun ano, de dúas ou máis infraccións graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

Artigo 89. Infraccións graves.

Considéranse infraccións graves:

- a) O incumprimento das condicións impostas ós titulares das licenzias ou doutros títulos habilitantes ou das resolucións dictadas polo Comité de Regulación Ferroviaria, cando non constitúan infracción moi grave.
- b) A interrupción inustificada do servizo para a prestación do cal estea habilitado o titular da licenzia.

c) A non utilización de capacidade adxudicada polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en caso de infraestrutura conxestionada, por causas imputables á empresa ferroviaria.

d) O incumprimento das condicións de calidade e regularidade en que se deben presta-los servizos ou actividades permitidas pola licenzia ou outro título habilitante, o dos requisitos establecidos ó se adxudica-la capacidade ou o das instrucións operativas e de prestación do servizo emanadas do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cando o devandito incumprimento non constituía infracción moi grave.

e) A negativa a lle facilitar ó órgano administrativo competente a información que reclame consonte esta lei.

f) A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de inspección cando non se dean as circunstancias que determinan a consideración de tal comportamento como infracción moi grave.

g) A utilización de máquinas, material rodante e demais elementos de transporte sen cumprilas normas e os requisitos técnicos que por razóns de seguridade deban reunir, cando tal comportamento non sexa constitutivo de infracción moi grave.

h) O incumprimento de cantas obrigas formais se impongan ós que realicen as actividades reguladas nesta lei en garantía dos dereitos dos consumidores e usuarios.

i) A realización de actividades que afecten a mercadorías perigosas ou perecedoiras, obxecto de transporte, sen respecta-la normativa específica reguladora daquel e o incumprimento das normas regulamentarias que garantan a sanidade das persoas ou a incompatibilidade de produtos transportables coa salvagarda da seguridade do transporte, salvo que deba ser considerada como infracción moi grave.

j) A carencia ou inhabilidade dos instrumentos ou medios de control de obrigada instalación nas máquinas e demais material rodante.

k) A realización de obras ou actividades non permitidas nas zonas de protección ou de seguridade das infraestructuras ferroviarias, sen contar coa preceptiva autorización cando tales comportamentos non constituían infracción moi grave.

l) A deterioración de calquera elemento da infraestrutura ferroviaria directamente relacionada coa ordenación, a orientación e a seguridade da circulación ou a modificación intencionada das súas características ou situación, cando tales comportamentos non constituían infracción moi grave.

m) A destrución, a deterioración, a alteración ou a modificación de calquera obra ou instalación da vía férrea ou dos elementos funcionais dela, cando tales comportamentos non constituían infracción moi grave.

n) O lanzamento ou depósito de obxectos en calquera punto da vía e nos seus arredores e instalacións anexas ou ó paso dos trens e, en xeral, calquera acto que poida representar un perigo grave para a seguridade do transporte, dos seus usuarios, dos medios ou das instalacións de todo tipo.

o) A comisión, no prazo dun ano, de dúas ou máis infraccións leves.

p) As condutas recollidas no artigo anterior cando as circunstancias que concorran na súa comisión non perturben a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario.

Artigo 90. Infraccións leves.

1. Constitúen infraccións leves calquera violación das normas contidas nesta lei que, non estando tipificada como infracción moi grave ou grave, afecte o réxime de obrigas das entidades que realicen actividades ferroviarias ou dos usuarios, na forma que se determine regulamentariamente.

2. En todo caso, considéranse constitutivas de infracción leve as seguintes conductas dos usuarios do transporte ferroviario:

- a) Acceder ó tren ou abandonar este fóra das paradas establecidas ou estando este en movemento.
- b) Obstaculizar ou forza-los mecanismos de apertura ou peche das portas dos coches do tren ou das que sexan de uso exclusivo do persoal da empresa ferroviaria.
- c) Usar, sen causa xustificada, de calquera dos mecanismos de parada dos trens, de seguridade ou de socorro.
- d) Entrar nas cabinas de conducción dos trens, locomotoras ou outros lugares nos que se encontre o material de tracción, ou acceder a instalacións reservadas para o uso exclusivo das persoas autorizadas.
- e) Viaxar en lugares distintos dos habilitados para os usuarios.
- f) Fumar en lugares distintos dos habilitados para tal fin, nos coches e nos locais.
- g) Realizar accións que impliquen perigo para a integridade física dos demais usuarios ou que supoñan a deterioración do material dos vehículos ou das estacións.
- h) As conductas recollidas nos parágrafos a) a o) do artigo anterior, cando as circunstancias que concorran na súa comisión non perturben a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario.

Artigo 91. Sancións.

1. As infraccións tipificadas nos artigos anteriores serán sancionadas:

- a) As moi graves con multa do 30.001 ata 300.000 euros.
- b) As graves con multa do 6.001 ata 30.000 euros.
- c) As leves con multa de ata 6.000 euros.

2. Cando, como consecuencia da infracción, se obteña un beneficio cuantificable, a multa poderase incrementar ata o triplo do beneficio obtido.

3. A comisión dunha infracción moi grave poderá levar aparellada a revogación ou suspensión da licenza administrativa e a consecuente inhabilitación temporal para o exercicio da actividade por un período máximo dun ano, así como, se é o caso, a precintaxe da maquinaria e do material rodante co que se realizase a actividade infractora. A imposición, por resolución definitiva, dunha nova sanción pola comisión dunha infracción moi grave nos doce meses seguintes á da inicial, levará anexa a revogación da licenza de empresa ferroviaria. No cómputo do referido prazo non se terán en conta os períodos en que non fose posible realiza-la actividade por ter sido temporalmente retirada a correspondente licenza.

4. A imposición de sancións farase constar no correspondente Rexistro Especial de Empresas ferroviarias a cargo do Ministerio de Fomento. Unha vez transcorridos cinco anos desde o cumprimento da sanción, cancelárase, de oficio, a referida inscrición.

5. O Ministerio de Fomento comunicarlles á Comisión Europea e ás autoridades competentes dos demais Estados membros da Unión Europea que concedesen licenza ou outro título habilitante a unha empresa que opere en España, calquera resolución sancionadora que lle afecte e que implique unha restricción da súa actividade.

Artigo 92. Infraccións e sancións específicas en materia de circulación e conducción.

1. O incumprimento, polo persoal de circulación ou de conducción, da normativa regulamentaria sobre cualificación profesional e seguridade no tráfico terá o carácter de infracción administrativa.

2. Terán a consideración de moi graves as infraccións a que se refire o punto seguinte, cando concorran circunstancias de perigo para a seguridade do tráfico ferroviario ou poñan en risco as persoas ou as mercadorías. Ademais, será infracción moi grave a conducción de máquinas sen contar coa titulación regulamentariamente esixible para o efecto.

3. Considéranse infraccións graves a conducción de máquinas de forma negligente ou temeraria, a inxestión de bebidas alcohólicas, con taxas superiores ás que regulamentariamente se establezan ou de estupefacientes, psicotrópicos ou calquera outra substancia de efectos análogos, que perturben ou diminúan as facultades psicofísicas do persoal de circulación ou conducción, a omisión de socorro en caso de necesidade ou accidente e a conducción e circulación de máquinas que incumpran as condicións técnicas e de seguridade establecidas nesta lei e nas normas de desenvolvemento ou excedendo os tempos máximos de conducción que se fixen regulamentariamente.

4. Terán a consideración de infraccións leves aquelas que non se cualifiquen expresamente como moi graves ou como graves.

5. As infraccións moi graves serán sancionadas con multas de ata 15.000 euros. As graves, con multas de ata 6.000 euros e as leves, con multas de ata 3.000 euros. No caso de infraccións moi graves ou graves, poderase impor, ademais, como sanción a revogación da licenza ou do permiso para a conducción de vehículos de transporte ferroviario.

6. Do pagamento das multas responderá, solidariamente, a empresa ferroviaria na que preste os seus servizos o persoal sancionado, sen prexuízo da posibilidade de repetir contra el.

Artigo 93. Graduación das sancións.

A contía das sancións que se impoñan graduarase de acordo cos seguintes factores:

- a) A repercusión social da infracción e o perigo para a vida e saúde das persoas, a seguridade das cousas e o ambiente.
- b) A importancia do dano ou deterioración causado, se é o caso.
- c) A intencionalidade na comisión da infracción.
- d) O grao de participación do sancionado e o beneficio por el obtido.
- e) A comisión, no período dos doce meses anteriores ó feito infractor, doutra infracción da mesma natureza, cando así fose declarado por resolución firme en vía administrativa.
- f) A circunstancia de ter procedido o infractor, por propia iniciativa, a remedia-los efectos perniciosos da infracción.

Artigo 94. Multas coercitivas.

Con independencia das sancións que correspondan, a autoridade competente poderá impor multas coercitivas cando continúe a conducta infractora e non se atenda o requirimento de cesamento dela, reiterándoo cada lapso de tempo que sexa suficiente para cumprilo ordenado. As multas coercitivas non excederán, cada unha delas, do 10 por cento da sanción fixada para a infracción cometida.

Artigo 95. Competencia para a imposición de sancións.

Corresponderálle-la imposición das sancións por infraccións leves ós delegados de Goberno nas comunidades autónomas e por infraccións graves ó secretario de Estado de Infraestructuras do Ministerio de Fomento.

As sancións por infraccións moi graves serán impostas polo Ministro de Fomento.

Artigo 96. Procedemento sancionador e medidas provisionais.

1. Sen prexuízo do disposto na Lei de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común e na súa normativa de desenvolvemento, o procedemento sancionador iniciarano sempre de oficio as delegacións de Goberno nas comunidades autónomas, ben por propia iniciativa ou como consecuencia de orde superior, petición razoada doutros órganos ou denuncia.

A denuncia deberá expresa-la identidade da persoa ou persoas que as presenten, o relato dos feitos que puidesen constituír infracción e a data da súa comisión e, cando sexa posible, a identificación dos presuntos infractores.

2. Con anterioridade á iniciación do procedemento sancionador, poderanse realizar actuacións previas con obxecto de determinar se concorren circunstancias que xustifiquen tal iniciación. En especial, estas actuacións orientaranse a fixar, coa maior precisión posible, os feitos susceptibles de motiva-la incoación do procedemento, a persoa ou persoas que puidesen resultar responsables e as circunstancias relevantes que concorran nuns e noutros.

3. Unha vez acordada a iniciación do procedemento sancionador notificaráselles ó presunto ou presuntos infractores, que disporán dun prazo de 15 días, desde a data da notificación, para achegar cantas alegacións, documentos ou informacións estimen convenientes e, se é o caso, propor proba concretando os medios de que pretendan valer. Recibidas as alegacións ou transcorrido o prazo para iso, a Delegación do Goberno na comunidade autónoma poderá acorda-la apertura dun período de proba.

4. A proposta de resolución notificaráselles ós interesados, concedéndoselles un prazo de quince días, desde a notificación, para formularen alegacións e presentaren os documentos e informacións que estimen pertinentes ante o delegado do Goberno na comunidade autónoma quen, á vista deles, resolverá ou, se é o caso, remitiralle o actuado, de acordo co disposto no artigo 95, ó órgano competente para a imposición da sanción que corresponda, xunto con tódolos documentos, alegacións e informacións que consten en autos.

5. Antes de dictar resolución, o órgano competente para resolver poderá decidir, mediante acordo motivado, a realización das actuacións complementarias indispensables para resolve-lo procedemento que, en todo caso, deberán ter lugar nun prazo non superior a 15 días. O prazo para resolve-lo procedemento quedará suspenso ata o remate delas.

6. No prazo de 10 días desde a recepción da proposta de resolución e os documentos, alegacións e informacións que constan no procedemento, o órgano competente para resolver dictará resolución motivada, que lles deberá ser notificada ós interesados.

Se transcorridos seis meses desde a iniciación do procedemento sancionador non se lles notificase ós interesados a resolución que lle poña fin, producirase a súa caducidade. En tal caso, o órgano competente para resolver emitirá, por solicitude do interesado, certificación en que conste que caducou o procedemento e que se procedeu ó arquivo das actuacións.

As resolucións que poñan fin á vía administrativa serán inmediatamente executivas.

7. Antes da iniciación do procedemento sancionador, o órgano competente poderá, de oficio ou por instancia de parte, adoptar-las medidas que correspondan,

nos casos de urxencia e para a protección provisional dos intereses implicados. Estas deberán ser confirmadas, modificadas ou deixadas sen efecto mediante o acordo de iniciación do referido procedemento, que se deberá efectuar dentro dos 15 días seguintes á súa adopción e que poderá ser obxecto do recurso que proceda.

8. Así mesmo, iniciado o procedemento sancionador, o órgano competente para impo-la sanción correspondente poderá adoptar, de oficio ou por instancia de parte, as medidas provisionais que estime oportunas para asegura-la eficacia da resolución que puidese recaer e o bo fin do procedemento, evita-lo mantemento dos efectos da infracción e garanti-las esixencias dos intereses xerais.

Emporiso, cando así veña esixido por razóns de urxencia inaprazable, a competencia para a adopción das medidas provisionais que resulten necesarias corresponderalles ós delegados de Goberno nas comunidades autónomas.

9. En todo caso, as medidas provisionais quedarán sen efecto se non se inicia o procedemento no prazo sinalado ou cando o acordo de iniciación non conteña un pronunciamiento expreso acerca delas.

10. As medidas de carácter provisional, que deberán ser proporcionais en canto á súa intensidade e condicións ós obxectivos que se pretenden garantir, poderán consistir na suspensión temporal de actividades e a prestación de fianzas, na clausura temporal das infraestructuras afectadas, na retirada de material rodante ou na suspensión temporal de servizos por razóns de sanidade, hixiene ou seguridade.

En ningún caso se poderán adoptar medidas provisionais que poidan causar prexuízo de difícil ou imposible reparación ós interesados ou que impliquen violación de dereitos amparados por esta lei.

11. As medidas provisionais poderán ser deixadas sen efecto ou modificadas durante a tramitación do procedemento sancionador, de oficio ou por instancia de parte, en virtude de circunstancias sobrevidas ou que non puideron ser tidas en conta no momento da súa adopción.

En todo caso, extinguiranse coa eficacia da resolución que poña fin ó procedemento sancionador.

Artigo 97. Prescrición.

1. As infraccións reguladas nesta lei prescribirán, as moi graves ós tres anos, as graves, ós dous anos, e as leves, ós seis meses.

O prazo de prescrición das infraccións comezará a se computar desde o día en que se cometesen. Interromperá a prescrición a iniciación, con coñecemento do interesado, do procedemento sancionador. O prazo de prescrición volverá a correr se o expediente sancionador estivese paralizado durante máis dun mes, por causa non imputable ó presunto responsable.

2. As sancións impostas por faltas moi graves prescribirán ós tres anos, as impostas por faltas graves, ós dous anos e as impostas por faltas leves, ó ano.

O prazo de prescrición das sancións comezará a se computar desde o día seguinte a aquel en que adquira firmeza a resolución pola que se impón a sanción. Interromperá a prescrición a iniciación, con coñecemento do interesado, do procedemento de execución, volvendo a corre-lo prazo se aquel está paralizado durante máis dun mes por causa non imputable ó infractor.

Disposición adicional primeira. Asunción da función de administración das infraestructuras ferroviarias.

1. A entidade pública empresarial RENFE pasa a se denominar Administrador de Infraestructuras Ferrovia-

rias e asume as funcións asignadas ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias nesta lei.

2. O persoal que, no momento de entrada en vigor desta lei, preste os seus servizos na entidade pública empresarial RENFE manterase no cadro de persoal da entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, salvo o que estea vinculado á prestación do servizo de transporte ferroviario e o que resulte preciso para a posta en marcha e funcionamento da entidade pública empresarial RENFE-Operadora a que se refire a disposición adicional terceira, que se integrará nesta consonte o que se determine, mediante orde do Ministro de Fomento e logo de audiencia dos representantes dos traballadores da primeira.

De acordo co previsto no artigo 44 do texto refundido do Estatuto dos traballadores, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/1995, do 24 de marzo, entenderase que existe sucesión de empresas entre a entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias e a entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Para tal efecto, os traballadores da entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias integraranse na entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. O Ministerio de Fomento velará, especialmente, polo adecuado cumprimento do previsto no punto anterior, promovendo a interlocución entre as entidades e colectivos afectados pola súa aplicación. Así mesmo, tutelará o respecto das condicións laborais do persoal da entidade mentres estas non sexan substituídas mediante a correspondente negociación colectiva.

4. Mediante orde do Ministro de Fomento, determinarase qué bens mobles e inmobles dos que ata a data de entrada en vigor desta lei permaneceron ou estiveron adscritos á entidade pública empresarial RENFE son necesarios para a prestación do servizo de transporte ferroviario. Estes bens pertencen á entidade pública empresarial RENFE-Operadora. Os restantes manteranse no patrimonio da entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Considérase, en todo caso, de titularidade do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

a) Os bens e dereitos que, na data de entrada en vigor desta lei, sexan da titularidade da entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias ou que estean adscritos a ela.

b) Os bens e dereitos que, na data de entrada en vigor desta lei, sexan patrimoniais de RENFE agás aqueles que o Ministerio de Fomento, mediante orde, determine como necesarios para a prestación do servizo de transporte ferroviario.

c) Os bens e dereitos patrimoniais de titularidade estatal que, na data de entrada en vigor desta lei, estean adscritos a RENFE salvo aqueles que o Ministerio de Fomento determine, mediante orde, como necesarios para a prestación do servizo de transporte ferroviario.

d) Tódolos bens de dominio público ou patrimoniais que configuran a denominada liña de alta velocidade Madrid-Sevilla.

e) Tódalas estacións, terminais e outros bens inmobles que resulten permanentemente necesarios para a prestación dos servizos que constitúen a súa actividade.

Malia o anterior, as liñas que, ata a data de entrada en vigor desta lei, estean sendo administradas pola entidade pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, deixarán de pertencer ou estar adscritas a esta e integraranse no patrimonio do Estado, coa excepción da denominada liña de alta velocidade Madrid-Sevilla que pasará a ser de titularidade do Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Disposición adicional segunda. *Extinción da entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. Queda extinguida a entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias. A entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias subrogarase en tódolos dereitos e obrigas daquela e será titular de tódolos bens de dominio público ou patrimoniais que na data de entrada en vigor desta lei teña adscritos ou pertencen á entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Os funcionarios adscritos á entidade pública empresarial Xestor de Infraestructuras Ferroviarias que resulten afectados pola extinción desta entidade poderán optar, durante o prazo que regulamentariamente se determine, por se integraren no cadro de persoal do persoal laboral da entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con recoñecemento da antigüidade que lles corresponda e quedando nos seus corpos ou escalas de orixe na situación de excedencia voluntaria prevista no artigo 29.3.a) da Lei 30/1984, do 2 de agosto, de medidas para a reforma da función pública, ou por acceder ós postos que lles poidan corresponder, conforme a normativa reguladora da función pública.

Disposición adicional terceira. *Creación da entidade pública empresarial RENFE-Operadora.*

1. Créase a entidade pública empresarial RENFE-Operadora, como organismo público dos previstos no artigo 43.1.b) da Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado. RENFE-Operadora ten personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar e patrimonio propio, e está adscrita ó Ministerio de Fomento. O Consello de Ministros, mediante real decreto, por iniciativa do Ministerio de Fomento e por proposta conxunta dos ministros de Administracións Públicas e de Facenda, aprobará o Estatuto da entidade pública empresarial RENFE-Operadora.

2. O obxecto da entidade RENFE-Operadora é a prestación de servizos de transporte ferroviario tanto de mercadorías como de viaxeiros, que incluírá o mantemento do material rodante. RENFE-Operadora poderá desenvolver, ademais, cantas actuacións mercantís resulten necesarias ou convenientes para a mellor realización das súas funcións, podendo levar a cabo toda clase de actos de administración ou disposición que sexan precisos para o cumprimento delas, mesmo mediante a participación en negocios, sociedades ou empresas, nacionais ou estranxeiros, con suxeición, en todo caso, ó disposto na lexislación vixente.

3. A entidade pública empresarial RENFE-Operadora estará habilitada para a prestación do servizo de transporte ferroviario de mercadorías, sen prexuízo do previsto no punto seguinte.

RENFE-Operadora, desde a entrada en vigor da lei, terá asignada toda a capacidade de infraestrutura necesaria para a realización dos servizos de transporte de mercadorías que estivese prestando, no devandito momento, a entidade pública empresarial RENFE. Ademais, poderá obter directamente a asignación da capacidade necesaria para a prestación de novos servizos.

O disposto no parágrafo anterior será de aplicación ata o momento en que, debidamente aprobada a declaración sobre a rede, consonte o artigo 29, RENFE-Operadora poida solicitar a capacidade necesaria para a prestación dos seus servizos.

Así mesmo, xestionará o servizo de transporte ferroviario de viaxeiros nos termos que se sinalan na disposición transitoria terceira.

4. No prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, a entidade pública empresarial RENFE-Operadora deberá cumprilas esixencias establecidas no seu artigo 45, salvo o establecido no punto 1.a do devandito artigo en canto a revesti-la forma de sociedade anónima, e solicita-la correspondente licenza.

5. RENFE-Operadora terá, para o cumprimento dos seus fins, un patrimonio propio, distinto do da Administración xeral do Estado, integrado polo conxunto de bens, dereitos e obrigas dos que sexa titular.

6. Incorporáranse ó patrimonio de RENFE-Operadora tódolos bens mobles e inmobles de RENFE que sexan necesarios para a prestación do servizo de transporte ferroviario ou que se coiden convenientes para garanti-lo seu equilibrio financeiro.

7. Os recursos de RENFE-Operadora estarán integrados:

a) Polos ingresos ordinarios e extraordinarios obtidos co exercicio da súa actividade.

b) Polos recursos financeiros procedentes de operacións de endebedamento, o límite anual das cales será fixado nas respectivas leis de orzamentos xerais do Estado.

c) As subvencións que, se é o caso, se puidesen incluír nos orzamentos xerais do Estado.

d) As subvencións, achegas e doazóns que se concedan ó seu favor, procedentes de fondos específicos da Unión Europea, doutras administracións públicas, de entes públicos e de particulares.

e) Os produtos, rendas e incrementos do seu patrimonio.

f) Os produtos e rendas derivados da súa participación noutras entidades.

g) Calquera outro recurso que lle poida corresponder por lei ou lle sexa atribuído por convenio ou por calquera outro procedemento legalmente establecido.

8. O réxime de contratación, de adquisición e de alleamento da entidade acomodaráse ás normas establecidas en dereito privado, sen prexuízo do determinado na Lei 48/1998, do 30 de decembro, sobre procedementos de contratación nos sectores da auga, a enerxía, os transportes e as telecomunicacións.

9. A estrutura organizativa básica de RENFE-Operadora, os seus órganos superiores de dirección e as funcións deles, serán obxecto de regulación no correspondente estatuto. O persoal de RENFE-Operadora rexeráse polas normas de dereito laboral que lle sexan de aplicación.

10. A entidade RENFE-Operadora poderá crear, no seu seo, sociedades anónimas o obxecto social das cales coincida, total ou parcialmente, coas funcións propias das súas unidades de negocio ou áreas corporativas. En tal caso, desaparecerá ou modificarase, en consonancia, a unidade de negocio ou a área operativa correspondente.

11. O réxime sobre persoal de RENFE-Operadora axustarase ó réxime propio das sociedades mercantís estatais.

12. A entidade pública empresarial RENFE-Operadora asumirá a débeda que a entidade pública empresarial Rede Nacional dos Ferrocarrís Españois contraese con ocasión da adquisición, o mantemento e o funcionamento do material rodante e de calquera outro servizo relacionado con este.

O importe e detalle da débeda a que se refire o parágrafo anterior será cuantificado polo Ministerio de Fomento e someterase a informe de control financeiro da Intervención Xeral da Administración do Estado, previamente á súa determinación mediante orde do referido ministerio.

13. O réxime orzamentario, o económico financeiro, o de contabilidade, o de intervención e o de control

financeiro da entidade pública empresarial RENFE-Operadora, serán determinados no seu Estatuto conforme o establecido no texto refundido da Lei xeral orzamentaria, aprobado polo Real decreto legislativo 1091/1988, do 23 de setembro.

14. Para efectos do previsto no artigo 44 do texto refundido do Estatuto dos traballadores, aprobado polo Real decreto legislativo 1/1995, do 24 de marzo, entenderase que existe sucesión de empresas entre a entidade pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles e a entidade pública empresarial RENFE-Operadora. Os traballadores da entidade pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles integraranse na entidade pública empresarial RENFE-Operadora en función das actividades e os servizos que presten naquela correspondentes á entidade pública empresarial RENFE-Operadora, de acordo co establecido nesta lei.

15. O Ministerio de Fomento velará, especialmente, polo adecuado cumprimento do previsto no punto anterior, promovendo a interlocución entre as entidades e colectivos afectados pola súa aplicación. Así mesmo, tutelará o respecto das condicións laborais do persoal da entidade mentres estas non sexan substituídas mediante a correspondente negociación colectiva.

Disposición adicional cuarta. *Exencións fiscais.*

1. Para os actos de mutación patrimonial, afectación, adscrición e atribución de administración, así como os relativos ó saneamento financeiro de RENFE, obxecto desta lei, seralles de aplicación o réxime fiscal previsto nos artigos 98 a 109, ambos inclusive, do capítulo VIII do título VIII da Lei 43/1995, do 27 de decembro, do imposto de sociedades.

2. O réxime aplicable ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias respecto do imposto sobre transmisións patrimoniais e actos xurídicos documentados, en canto a tódalas súas modalidades, será o previsto no artigo 45.I.A.a) do texto refundido da Lei do imposto de transmisións patrimoniais e actos xurídicos documentados, aprobado polo Real decreto legislativo 1/1993, do 24 de setembro.

3. Redúcense nun 95 por cento os aranceis que os notarios e rexistradores deban percibir con ocasión da súa intervención en cantas operacións de reordenación patrimonial sexa necesario acometer para lle dar execución ó previsto nesta lei.

Disposición adicional quinta. *Exclusións.*

Non son obxecto de regulación por esta lei os modos de transporte que utilicen cable ou cables, tractores e portadores e que non teñan camiño de rodada fixo. Estes modos de transporte rexeranse pola súa normativa específica.

Disposición adicional sexta. *Habilitación do persoal e homologación do material rodante de RENFE-Operadora.*

Entenderase que o persoal ferroviario cualificado que, á entrada en vigor desta lei, exerza as súas funcións en RENFE-Operadora está habilitado para o desempeño delas e que o material rodante con que conte a devandita entidade está homologado.

Emporiso, no prazo de dous anos computado desde a mesma data, o devandito persoal terá que estar habilitado e o referido material rodante homologado, na forma establecida nas ordes que sexan dictadas polo Ministerio de Fomento, consonte o previsto nos artigos 58 e 60 desta lei.

Disposición adicional sétima. *Destino dos bens inmo-
bles de titularidade estatal correspondentes ás liñas
de ferrocarril cerradas e de construción abandonada.*

Quedarán integrados, como bens patrimoniais, no patrimonio da entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tódolos bens inmo-
bles de titularidade estatal correspondentes ás liñas de ferrocarril cerradas ou abandonadas. A entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias subrógase en tódolos dereitos e obrigas que lle correspondan ó Ministerio de Fomento, consonte o establecido no artigo 24 desta lei.

Disposición adicional oitava. *Interconexión e interope-
rabilidade das redes e intermodalidade dos servizos.*

Deberán ser cumpridos polos órganos competentes da Administración do Estado e polas empresas ferroviarias os requisitos necesarios para que na proxección, a construción, a posta en servizo, a rehabilitación, a renovación, a explotación e o mantemento dos elementos que integren o sistema ferroviario transeuropeo, vinculados á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e ó material rodante que circule sobre dela, se garanta a súa interoperabilidade e intermodalidade. Mediante real decreto determinaranse os devanditos requisitos técnicos e estableceranse os medios para facer posible a interconexión e interoperabilidade das redes e a intermodalidade dos servizos ferroviarios.

Disposición adicional novena. *Liñas que forman parte
da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. A Rede Ferroviaria de Interese Xeral comporase, no momento de entrada en vigor desta lei, de tódalas infraestructuras ferroviarias que nesa data estean sendo administradas por RENFE ou a administración das cales lles fose encomendada ó Xestor de Infraestructuras Ferroviarias ou a exerza a autoridade portuaria correspondente nos portos de interese xeral. Igualmente e consonte o previsto na disposición transitoria sexta, a rede de largo métrico de titularidade do Estado e administrada por FEVE, integrará a Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

O Ministerio de Fomento, consonte o artigo 4.2, poderá realiza-la determinación concreta das liñas ferroviarias que integran a Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

2. As liñas efectivamente cerradas ó tráfico como consecuencia do Acordo do Consello de Ministros do 30 de setembro do 1984 non forman parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Disposición transitoria primeira. *Calendario de apertura
do mercado para os servizos ferroviarios de trans-
porte internacional de mercadorías.*

Sen prexuízo da aplicación ó transporte nacional de mercadorías, desde a entrada en vigor desta lei, das regras contidas nela, o libre acceso á Rede Ferroviaria de Interese Xeral por calquera empresa ferroviaria que preste servizos de transporte internacional de mercadorías, producirase conforme o seguinte calendario:

A) Desde a entrada en vigor desta lei, o transporte internacional de mercadorías prestado sobre a denominada Rede Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercadorías. Por orde do Ministerio de Fomento, determinarase a composición da Rede Ferroviaria de Interese Xeral que forme parte da Rede Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercadorías.

B) Antes do 1 de xaneiro de 2006, o transporte internacional de mercadorías sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral habilitada para iso. A determinación concreta da data de apertura do mercado para este tipo de transporte establecerase, mediante real decreto, o Goberno.

Disposición transitoria segunda. *Aplicación dos precep-
tos establecidos nesta lei ás entidades doutros esta-
dos da Unión Europea.*

Poderán obter, consonte esta lei, asignación de capacidade de infraestructura, os candidatos nacionais doutros países da Unión Europea que desexen prestar servizos de transporte ferroviario en España, tan pronto como aqueles liberalicen a súa prestación.

En todo caso, as previsións desta lei resultarán de aplicación ós referidos candidatos na data na que expire o prazo para que os Estados membros da Unión Europea liberalicen, consonte as directivas comunitarias, cada tipo de servizo.

As agrupacións empresariais internacionais en que participen empresas ferroviarias establecidas en España teñen dereito ó acceso á Rede Ferroviaria de Interese Xeral para prestaren servizos internacionais de transporte ferroviario entre os Estados membros en que estean establecidas as empresas integrantes das devanditas agrupacións. Igualmente, terán dereito de tránsito sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e para os efectos indicados, as agrupacións internacionais, participen ou non nelas, empresas ferroviarias establecidas en España.

Recoñécese, así mesmo, o dereito de acceso á Rede Ferroviaria de Interese Xeral ás empresas ferroviarias que presten servizos de transporte internacional combinado de mercadorías.

Disposición transitoria terceira. *Xestión do transporte
ferroviario de viaxeiros.*

Os capítulos II e III do título IV desta lei non serán de aplicación ó transporte ferroviario de viaxeiros ata que a Unión Europea non estableza un réxime de apertura do mercado para este tipo de transporte. Ata entón, RENFE-Operadora terá dereito a explora-los servizos de transporte de viaxeiros que se presten sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral, na forma establecida na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, e na súa normativa de desenvolvemento en canto non se opoñan ó resto do contido desta lei.

Unha vez que se impoña o réxime de apertura do mercado de transporte ferroviario de viaxeiros, de conformidade co previsto no parágrafo anterior, RENFE-Operadora conservará o dereito a explora-la capacidade de rede que entón utilice efectivamente e poderá solicitar que se lle asigne outra capacidade de rede, consonte o previsto nesta lei.

Disposición transitoria cuarta. *Contratos-programa
entre o Estado e RENFE-Operadora.*

1. As directrices básicas de actuación de RENFE-Operadora, os seus niveis de investimento e os compromisos necesarios para acadar-los seus fins e obxectivos, concretaranse nun contrato-programa que se vai celebrar entre aquela e a Administración xeral do Estado. No momento en que, consonte a disposición transitoria anterior, se aplique o capítulo II do título IV dela, non se poderán celebrar novos contratos-programa.

2. As subvencións e compensacións que RENFE-Operadora teña que percibir do Estado pola prestación de servizos de transporte ferroviario deficitarios axustaranse ó disposto no contrato-programa que, entre ambos, se celebre.

3. A Intervención Xeral da Administración do Estado emitirá un informe de control financeiro sobre o grao de execución das previsións económicas do contrato-programa, no que se recolla a súa opinión técnica sobre a liquidación das achegas que vaia efectua-lo Estado.

Disposición transitoria quinta. *Réxime aplicable a Ferrocarrís Españóis de Vía Estreita (FEVE).*

De acordo coa disposición adicional novena, a rede de largo métrico de titularidade do Estado e explotada por FEVE integra a Rede Ferroviaria de Interese Xeral. Emporiso, seralle de aplicación o contido dos capítulos I e II, salvo a súa sección 2.^a, do título VI da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, entremetres non se dicte, en desenvolvemento desta lei, un regulamento específico que estableza o seu réxime xurídico. Na medida en que os referidos preceptos da Lei de ordenación dos transportes terrestres se remitan a outros da propia lei, a remisión deberase entender realizada ás normas que regulan a mesma materia nesta lei.

Sen prexuízo do anterior, aplicaráselle, inmediatamente, á citada Rede e a FEVE o réxime previsto nesta lei respecto das limitacións á propiedade e o réxime sancionador.

Disposición transitoria sexta. *Normativa aplicable en materia de seguridade.*

Mentres non se desenvolvan regulamentariamente as previsións contidas nesta lei no relativo ás esixencias de seguridade na construción e explotación de infraestructuras e ó tráfico ferroviario, rexerán as disposicións actualmente aplicables. A nova normativa deberá, como mínimo, mante-los niveis de seguridade actualmente vixentes.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango a esta lei se opoñan ó disposto nela e, en concreto, a sección 2.^a do capítulo II e os capítulos III, IV e V do título VI da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, o artigo 74 da Lei 42/1994, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e de orde social, os artigos 160 e 161 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, o artigo 104 da Lei 66/1997, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación regulamentaria.*

1. Sen prexuízo das facultades atribuídas por esta lei ó Ministerio de Fomento, habilitase o Goberno para dictar cantas disposicións sexan precisas para o desenvolvemento e cumprimento do disposto nesta lei.

2. Na elaboración de calquera norma de desenvolvemento desta lei serán oídas as entidades representativas do sector e os usuarios, integrados no Consello Nacional de Transportes Terrestres, así como serán sometidos a dictame do Consello Económico e Social aqueles desenvolvementos normativos de especial relevancia no seu ámbito consultivo, substituíndo os referidos trámites ó de audiencia, a que se refire o artigo 24.1.c da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno.

Disposición derradeira segunda. *Títulos competenciais que amparan a lei.*

Esta lei dítase ó abeiro do disposto no artigo 149.1.1.^a, 13.^a, 14.^a, 21.^a e 24.^a da Constitución.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor da lei.*

1. A presente lei entrará en vigor ós seis meses desde a súa publicación no "Boletín Oficial del Estado".

Dentro do devandito prazo, o Goberno aprobará os estatutos das entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e RENFE-Operadora.

2. Emporiso, as previsións da lei que conteñen habilitacións ó Goberno ou ó Ministerio de Fomento para dictar regulamentos ou disposicións de desenvolvemento, terán plena eficacia desde o día seguinte ó da súa publicación.

Por tanto,
Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 17 de novembro de 2003.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno en funcións,
RODRIGO DE RATO Y FIGAREDO

ANEXO

Adxudicación: outorgamento, polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, do dereito a se servir de capacidade de infraestructura ferroviaria.

Agrupación empresarial internacional: calquera asociación de, polo menos, dúas empresas ferroviarias establecidas en Estados membros da Unión Europea distintos, co fin de prestar servicios de transportes internacionais entre Estados membros.

Apartadoiro: infraestructura ferroviaria de titularidade pública ou privada, consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con enlace a unha liña mediante unha ou máis agullas de plena vía, que serve para complementa-la Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Candidato: a empresa ferroviaria con licencia ou unha agrupación internacional de empresas ferroviarias. Así mesmo, poden ser candidatos outras persoas xurídicas, que, sen teren a condición de empresas ferroviarias, estean interesadas na explotación do servicio, tales como as axencias de transporte, os cargadores e os operadores de transporte combinado.

Capacidade de infraestructura: a capacidade para programa-las franxas ferroviarias solicitadas para un segmento da infraestructura durante un período determinado.

Coordinación: o procedemento mediante o cal o organismo adxudicador e os candidatos intentan resolver situacións de conflito de solicitudes de capacidade de infraestructura.

Declaración sobre a rede: a declaración que detalla as normas xerais, prazos, procedementos e criterios relativos ós sistemas de canons e adxudicación de capacidade. Contén, así mesmo, calquera outra información que poida ser necesaria para cursar unha solicitude de capacidade de infraestructura.

Empresa ferroviaria: aquela entidade a actividade principal da cal consista en prestar servicios de transporte de mercadorías ou viaxeiros por ferrocarril, debendo se-la devandita empresa, en todo caso, a que achegue a tracción. Inclúense, así mesmo, no concepto, as empresas que achegan, exclusivamente, a tracción.

Explanación: a franxa de terreo na que se modificou a topografía natural do solo e sobre a que se constrúe a liña férrea, se dispoñen os seus elementos funcionais e se sitúan as súas instalacións.

Franxa horaria: a capacidade de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dous puntos nun momento dado.

Infraestructura conxestionada: o tramo de infraestructura para o cal non se pode atender plenamente a demanda de capacidade de infraestructura durante determi-

nados períodos, nin sequera tras coordinación das distintas solicitudes de capacidade.

Licencia: unha autorización concedida por un Estado a unha empresa á que se lle recoñece a súa condición de empresa ferroviaria, condición que pode estar limitada á prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

Liña: parte da infraestrutura ferroviaria que une dous puntos determinados e que está integrada polos seguintes elementos: plataformas da vía, superestructuras, como carrís e contrarraís, travesas e material de suxeición, obras civís, como pontes, pasos superiores e túneles, e instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicación da vía e elementos que permiten a iluminación. Non se consideran incluídos no concepto de liña as estacións e terminais ou outros edificios ou instalacións de atención ó viaxeiro.

Plan de aumento de capacidade: a medida ou conxunto de medidas, acompañadas dun calendario de aplicación, propostas para mitigar as limitacións de capacidade que deben ser informados en caso de incidente importante ou de perturbación grave do tráfico ferroviario.

Plan de contingencias: é o elaborado polo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que contén a relación das administracións, os organismos e os órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante ou de perturbación grave do tráfico ferroviario.

Servicio internacional de transporte de mercadorías: calquera servicio de transporte en que o tren cruza, polo menos, unha fronteira dun Estado membro. O tren pódese compor ou dividir, ou ámbalas cousas, e as distintas seccións terán diferentes orixes e destinos, sempre que tódolos vagóns cruzan, polo menos, unha fronteira.

Servicios adicionais: son servicios adicionais, os de acceso desde a vía ás instalacións de mantemento, reparación e subministración existentes na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, concretamente:

- a) Ás de aprovisionamento de combustible.
- b) Ás de electrificación para a tracción, cando estea dispoñible.
- c) Ás de formación de trens.
- d) Ás de mantemento e outras instalacións técnicas.
- e) Ás terminais de carga.

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias unicamente poderá rexeitar as demandas de empresas ferroviarias se existen alternativas viábeis en condicións de mercado.

Servicios complementarios: son servicios complementarios, aqueles que o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias lles poida ofrecer ás empresas ferroviarias, quedando aquel obrigado a llelos prestar ás que o soliciten. Tales servicios poden comprender:

- a) A corrente de tracción.
- b) O prequecemento de trens de viaxeiros.
- c) A subministración de combustible, servicio de manobras e calquera outro subministrado nas instalacións dos servicios de acceso.
- d) Os específicos para control do transporte de mercadorías perigosas e para a asistencia á circulación de convois especiais.

Servicios auxiliares: son servicios auxiliares, os que as empresas ferroviarias lle poden solicitar ó Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ou outros prestadores. Emporiso, neste caso, o Administrador de Infraestructuras Ferroviarias non estará obrigado a prestalos. Entre estes servicios inclúense:

- a) O acceso á rede de telecomunicación.
- b) A subministración de información complementaria.
- c) A inspección técnica do material rodante.

21052 LEI 40/2003, do 18 de novembro, de protección das familias numerosas. («BOE» 277, do 19-11-2003.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A familia, como núcleo fundamental da sociedade, desempeña múltiples funcións sociais, que a fan merecente dunha protección específica tal como sinalan numerosos instrumentos internacionais, entre os que destacan a Declaración Universal de Dereitos Humanos e a Carta Social Europea. Pola súa banda, a Constitución española de 1978 establece, no seu artigo 39, que os poderes públicos aseguran a protección social, económica e xurídica da familia.

Dentro das diversas realidades familiares, as chamadas familias numerosas presentan unha problemática particular polo custo que representa para elas o coidado e a educación dos fillos ou o acceso a unha vivenda adecuada ás súas necesidades. Estas circunstancias poden implicar unha diferenza substancial co nivel de vida doutras familias con menos fillos ou sen eles. Neste sentido, non se debe esquecer que o artigo 9.2 da nosa Constitución establece o principio de igualdade material, que debe leva-lo lexislador a introducir as medidas correctoras necesarias para que os membros das familias numerosas non queden en situación de desvantaxe no que se refire ó acceso ós bens económicos, culturais e sociais.

A regulación ata o de agora vixente en materia de protección das familias numerosas encóntrase na Lei 25/1971, do 19 de xuño, que, aínda que veu sendo obxecto de modificacións, non se axusta á realidade social e económica dos nosos días. Por outra parte, por se tratar dunha norma preconstitucional, moitos conceptos quedaron obsoletos e os beneficios previstos nela caeron na súa maior parte en desuso, e non se corresponden coa actual organización do Estado, onde o ámbito de competencias das distintas administracións públicas é completamente diferente ó da época en que se promulgou a mencionada lei.

Actualmente, as comunidades autónomas son competentes para o recoñecemento da condición de familia numerosa e para a expedición e o anovamento do título correspondente, así como para exercer a potestade sancionadora na parte e contía establecidas na lexislación vixente. Por outra parte, a maioría das materias en que cabe recoñecer beneficios para as familias numerosas están dentro do ámbito de competencias das comunidades autónomas e, mesmo, do das corporacións locais.

Por estas razóns faise precisa unha actualización da lexislación sobre protección das familias numerosas que teña en conta todos estes aspectos e que aborde dunha maneira máis flexible e adecuada á realidade social a noción de familia numerosa.

Esta lei vén dar resposta a esta necesidade. No título I regúlanse as disposicións xerais de carácter básico para todo o Estado, como son o concepto de familia numerosa, as condicións que deben reuni-los seus membros, as distintas categorías en que se clasifican estas familias e os procedementos de recoñecemento, anovamento, modificación ou perda do título.

As principais novidades que se incorporan neste título I refírense ó concepto de familia numerosa para efectos desta lei, xa que se inclúen novas situacións familiares