

I. XEDAPEN OROKORRAK

ESTATUKO BURUZAGITZA

10440 38/2015 Legea, irailaren 29koa, Trenbide Sektorearena.

FELIPE VI.a

ESPAINIAKO ERREGEA

Honako hau ikusten eta ulertzen duten guztiei.

Jakizue: Gorte Nagusiek honako lege hau onetsi dutela eta Nik berretsi egiten dudala:

AURKIBIDEA

Hitzaurrea.

I. titulua. Xedapen orokorrak.

II. titulua. Tren-azpiegitura.

I. kapitulua. Xedapen orokorrak.

II. kapitulua. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegituren planifikazioa, proiektua eta eraikuntza.

III. kapitulua. Jabetzaren mugak.

IV. kapitulua. Tren-azpiegituren administrazioa.

V. kapitulua. Tren-azpiegituren administratzaile orokorren araubide juridikoa.

VI. kapitulua. Sareari buruzko adierazpena.

VII. kapitulua. Azpiegitura-kapazitatearen esleipena.

VIII. kapitulua. Interes orokorreko portu eta aireportuetako tren-azpiegiturak.

IX. kapitulua. Titulartasun pribatuko tren-azpiegiturak.

III. titulua. Zerbitzu-instalazioak, eta tren-enpresei zerbitzuak ematea.

IV. titulua. Trenbideko garraioa.

I. kapitulua. Xedapen orokorrak.

II. kapitulua. Tren-enpresak.

III. kapitulua. Administrazioaren esku-hartzea trenbideko garraio-zerbitzuak eman eta azpiegiturak ustiatzeko orduan.

IV. kapitulua. Trenbide Erregistro Berezia.

V. kapitulua. Trenbideko garraio-zerbitzuen erabiltzaileek dituzten eskubideak.

V. titulua. Trenbide-segurtasuna.

I. kapitulua. Segurtasun-araubidea.

II. kapitulua. Segurtasun-ziurtagiria eta -baimena.

III. kapitulua. Trenbide-sistemako elementuei aplikatu beharreko segurtasun-araubidea.

IV. kapitulua. Trenbideko istripuak eta gorabeherak ikertzea.

VI. titulua. Zerga- eta ekonomia-araubidea.

I. kapitulua. Trenbide-tasak.

1. atala. Tren-enpresen lizentziari dagokion tasa.

2. atala. Segurtasun-baimena eta segurtasun-ziurtagiria emateagatik tasa.

3. atala. Zentroen homologazioari, erakundeen eta material ibiltariaren ziurtagiriari, tituluak eta lizentziak emateari eta horiek zerbitzuan jartzeko baimenei dagozkien tasak.

4. atala. Trenbide-segurtasunaren arloko jarduerak egin eta zerbitzuak eskaintzeagatik tasa.

5. atala. Trenbideen jabari publikoko erabilera edo aprobetxamendu berezia egiteagatiko tasa.

6. atala. Tren-azpiegiturak erabiltzeagatiko kanona.

II. kapitulua. Tarifak.

VII. titulua. Zehapen- eta ikuskapen-araubidea.

Xedapen gehigarriak.

Xedapen iragankorrak.

Xedapen indargabetzailea.

Azken xedapenak.

I. eranskina. Definizioak.

II. eranskina. Sustapen Ministerioaren eta tren-azpiegituren administratzaileen artean sinatu beharreko hitzarmenen oinarriko parametroak eta printzipioak.

III. eranskina. 32. artikuluan aurreikusten den sareari buruzko adierazpenaren gutxieneko edukia.

HITZAURREA

Trenbideen sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legeak Estatuaren eskumeneko trenbideko garraioaren erabateko berrantolaketa sustatu du; gainera, merkatua garraio horri dagokionez pixkanaka irekitzea eta bertan beste eragile batzuk agertzea erraztu duten oinarriak finkatu ditu, trenbidea garraio horri lehiakor bihurtzeko helburuarekin. Horretarako, trenbide arloko lehen sorta izendatutakoa osatzen duten Europar Batasuneko arauak gaineratu zituen barne-antolamendura: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/12/EE Zuzentaraua, Europako Erkidegoko trenbideen garapenari buruzko 91/440/EEE Zuzentaraua aldatzen duena; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/13/EE Zuzentaraua, trenbide arloko enpresei lizentziak ematearen gaineko Kontseiluaren 95/18/EE Zuzentaraua aldatzen duena; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/14/EE Zuzentaraua, tren-azpiegituraren ahalmenen esleipenari, azpiegitura hori erabiltzeagatik ordaindu beharreko kanonei eta segurtasunaren ziurtapenari buruzkoa.

Azaroaren 17ko 39/2003 Legeak zehazten duen lege-araubideak hiru oinarri ditu. Lehenik eta behin, azpiegituraren administrazio-jardueren eta garraio-zerbitzuak ustiatzeko jardueren bereizketa organikoak eta funtzionalak Estatuaren monopolioa hautsi du, baita XX. mende erdialdetik gure herrialdean nagusitu den tren-azpiegituraren ustiapen-unitatea ere. Horren eraginez, Espainiako Trenbide Sarea (RENFE) berriz antolatu behar izan zen, ordura arte Estatuaren trenbide-sarean garraio-operadore bakarra izan baitzen. Hala, garraioaren eragiketa eta azpiegituraren kudeaketa-eremuen bereizketa instituzionala egin zen, eta Trenbide Azpiegitura Administrazioa (ADIF) eta RENFE-Operadora enpresa-erakunde publikoak sortu ziren. Horiek Estatuaren trenbide-sektorea berriz egituratzeko oinarri gisa balio izan dute.

Bigarrenik, legeak trenbideko garraioaren pixkanakako liberalizazio-prozesua jarri zuen martxan, lehiari ateak zabaltzeko neurriak hurrenez hurren hartuz: salgaien garraioari dagokiona lehenengo, bidaiarien nazioarteko garraioa gero eta bidaiarien barneko garraioa duela gutxi.

Azaroaren 17ko 39/2003 Legearen hirugarren oinarria organo arautzaile bat sortzea izan zen: Trenbideak Arautzeko Batzordea izenekoa. Hari zenbait funtzio esleitu zitzaizkion, hala nola tren-azpiegituraren administratzailearen eta trenbide-merkatuko operadoreen arteko gatazkak ikuskatzeko eta ebazteko funtzioak, betiere sistemaren funtzionamendu orokorra zuzena izan dadila bermatzeko helburuarekin. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzen duen ekainaren 4ko 3/2013 Legeak Batzordea ezabatu eta organo arautzaile berriari esleitu zitzaizkion haren funtzioak.

Indarrean izan den hamar urte baino gehiagoan, hala ere, hainbat ukitu eta aldaketa partzial egin zitzaizkion azaroaren 17ko 39/2003 Legeari, trenbide-sektorean sortutako premia

zehatzei erantzuteko helburuarekin. Hala gertatu da, esaterako, honako hauekin: bidaiarien nazioarteko garraioaren liberalizazioarekin, Kontseiluaren 91/440/EEE Zuzentaraua eta 2001/14/EE Zuzentaraua aldatzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 2007/58/EE Zuzentaraua betez; Interes Orokorreko Trenbide Sareko eta trenbideen zerbitzu-guneetako zerbitzu gehigarriak, osagarriak eta lagungarriak eskaintzeko araudiarekin; Trenbide Araubide Batzordearen independentzia funtzionaleko eremu baten aitopenearekin; bidaiarien garraiorako barne-merkatuaren irekieraren aurrerapenearekin; Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) erakundearen ezabapenearekin; Konstituzio Auzitegiaren 2012ko abenduaren 18ko 245/2012 epaia betetzearekin, Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten lineak zehazteari dagokionez; ADIF enpresaren berregituraketarekin; trenbide-kanonak Europar Batasuneko Justizia Auzitegiaren 2013ko otsailaren 28ko epaiarekin bat etorritz zehaztu, aldatu eta eguneratzeko prozedura arautzearekin; Estatuaren eskumeneko trenbideko garraioan izandako istripuen biktimei laguntzeko araubide bat zehaztearekin; eta trenbide-istripuen eta -gorabeheren ikerketa teknikoko prozeduran egoitza legala arautzearekin. Gai horiek guztiek ondoz ondoko zenbait aldaketa eragin dituzte legearen arau zehaztetan, eta aldaketok, duten garrantzi kuantitatiboa eta kualitatiboa dela-eta, trenbideko garraioaren lege-araubidearen nahitaezko homogeneousotasuna ahuldu dezakete.

Era berean, Europako trenbide-esparru bateratua ezartzen duen 2012ko azaroaren 21eko Europako Legebiltzarraren eta Kontseiluaren 2012/34/EB Zuzentarauak sinplifikatu eta argitu egin du trenbideko garraioaren arau-esparrua, testu bakar batean bilduz trenbide arloko lehenengo sorta osatzen zuten zuzentarauak. Baina, legeria orrazteko eta hobetzeko helburu hori hartzeaz gain, zuzentarauaren bitartez zuzentaruetao zenbait arau aldatu dira, eta beste xedapen batzuk txertatu dira trenbide-merkatuaren eskakizun berriei erantzuteko.

2012/34/EB Zuzentarauak jasotzen dituen berritasunek trenbide-legeriaren ia esparru guztiak hartzen dituzte barnean; honako hauek, esate baterako: trenbide-azpiegituren finantzaketarekin eta tren-enpresen kontabilitatearekin lotutako gardentasuna eta jasangarritasuna; azken horiek portuekin eta zerbitzu-instalazioekin lotutako azpiegiturera sartzeko eskubidearen hedapena; trenbidearekin lotutako zerbitzuen sailkapen berria eta osatuagoa; inbertsio- eta finantzaketa-planak gaineratuko dituzten enpresa-programak egiteko azpiegitura-administratzaileei jarritako betebeharra; merkatua arautzen duten erakundeen independentzia eta eskumenak sendotzea, eta tren-azpiegitura erabiltzeko tarifakazioan arau berriak eta zehatzagoak finkatzea.

Lege honen bitartez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2012ko azaroaren 21eko 2012/34/EB Zuzentaruauan jasotako arau berriak gehitu dira Espainiako antolamendura. Legeak azaroaren 17ko 39/2003 Legearen hainbat xedapen mantendu arren, horiek arau berri batean bateratu eta pilotzea erabaki da ziurtasun- eta argitasun-arrazoien eraginez, eta lege horretako mandatuak hobeto interpretatzeko helburuarekin; horrenbestez, arau horrek guztiz ordezkatu du azaroaren 17ko 39/2003 Legea, hau da, trenbide bidezko garraio-motaren lege-araubide osoa.

Legearen I. tituluan, xedapen orokorrak jasotzen dira, eta haren helburua eta xedeak zehazten dira.

II. tituluan, tren-azpiegiturari aplikatu beharreko arauak gaineratzen dira, eta haren planifikazioari, proiektzioari eta eraikuntzari dagokien araubidea zehazten da. Interes Orokorreko Trenbide Sarearen kontzeptua definitzen da –Estatuak erabateko eskumenak izango ditu haren gainean–, eta sare horretan azpiegiturak gehitu eta baztertzeko prozedurak arautzen dira; era berean, Interes Orokorreko Trenbide Sareko tren-azpiegituren katalogoa osatzen da.

Tren-azpiegituren administrazio-araubidea ere arautzen da titulu horretan; hala, batera azpiegitura-administratzaile asko izatea aurreikusten du, eta espresuki zehazten du administratzaile pribatuek legeak jasotako arauen menpe egon beharko dutela horiek kontratu baten bitartez tren-azpiegitura baten eraikuntza eta administrazioa bereganatzen dutenean.

Interes Orokorreko Trenbide Sarearekin lotuta dauden interes orokorreko portuetan kokatutako tren-azpiegiturei dagokienez, azpiegitura horiek zerbitzu-instalazio gisa hartuko dira funtsean; hori dela eta, Portu Agintariek tren-azpiegituretako administratzaileari dagozkion funtzio batzuk bakarrik bete ahal izango dituzte horiei dagokienez, betiere lege honetan aurreikusten diren berezitasunak kontuan hartuta.

III. tituluan, aipatzeko moduko beste berritasun batzuk gaineratzen dira. Hala, Sustapen Ministerioak, nahitaez, estrategia bat onartu beharko du –estrategia horrek eragiten dien erakundeen eta eragileen parte-hartze nabarmen batekin onartu ere– Estatuaren eskumeneko tren-azpiegituraren garapena, mantenimendua eta berrikuntza adieraziko duena eta gutxienez hurrengo bost urtean garatu beharko dena, eta argitaratu beharko du. Titulu horrek, era berean, trenbide-lanak eraikitzeke araubidea zehazten du, eta, horietarako, gehienez ere berrogei urterako diren lankidetzakontratuak egin ahal izango dira sektore publikoaren eta pribatuaren artean.

III. tituluaz zerbitzu-instalazioei buruzkoa eta tren-enpresei horietan eskaintzen zaizkien zerbitzuei buruzkoa da. Araututako instalazioen zerranda nabarmen handitu da, eta operadore guztiek horiek erabiltzeko aukera berberak izango dituzte, inolako bereizkeriarik gabe; gainera, zerbitzu-mota guztiak 2012/34/EB Zuzentarauan xedatutakoaren arabera sailkatu dira, eta tren-enpresek beren buruari zerbitzuak emateko araubidea hedatzen da. Neurri horiei esker, enpresek zerbitzu hobekak eskaini ahal izango dizkiete beren bezeroei.

Legearen IV. tituluak garraioaren garrantzi estrategikoa aitortzen du, baita trenbideko garraioaren ingurumen-abantailak ere. Horregatik, IV. tituluak lehia askeko erregimenean eskaintzen den eta komunitatearentzat interes orokorra eta funtsezkoa duen zerbitzu baten gisa hartzen du garraio bide hori, zerbitzu publikoko arazoak direla-eta legean aurreikusten diren salbuespenak bakarrik kontuan hartuta.

Esparru zehatz horretan, legeak berritasun garrantzitsuak ditu. Ministro Kontseiluak, ofizioz edo autonomia-erkidegoek edo tokiko korporazioek hala eskatuta, deklaratu dezake Estatuaren eskumeneko zerbitzuek zerbitzu publikoko betebeharrak bete behar dituztela eskaintza nahikoa ez denean edo gutxieneko maiztasun-, kalitate- edo prezio-baldintzak betetzen ez dituztenean. Adierazpen horren eraginez, zerbitzuak enpresa bakar batek eskaini ahal izango ditu, eta hark jarraitutasuna bermatu beharko du. Gainera, betebeharrak horiek ekonomikoki konpentsatzeko zenbait aukera erabaki dira: zerbitzuak eskusibotasun-araubidearen pean ustiatzea edo diru-laguntzen bitartez ustiatzea. Zerbitzu publikoko betebeharrak autonomia-erkidegoek edo tokiko korporazioek hala nahi dutelako ezartzen badira, haiek arduratuko dira betebeharrak finantzatzeaz. Sustapen Ministerioari irizpena emateko berme-funtzioa esleitzen zaio, ofizioz edo alderdi interesdunek hala eskatuta, eta izaera loteslearekin, aldi bereko merkataritza-zerbitzuek kalteak eragiten badituzte trenbide-linea edo -zerbitzu batean zerbitzu publikoko betebeharrak eskaintzeko ezarri diren baldintzen oreka ekonomikoan; Sustapen Ministerioak ebatzen badu kalte egiten zaiola oreka ekonomikoari, merkataritza-zerbitzuak mugatuko dira. Nazioarteko trafikoei dagozkien merkataritza-zerbitzuen kasuan, aurreko funtzioa Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari egokituko zaio, Europar Batasuneko araudiari jarraikiz.

Legeak Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko trenbideari eskubideei eta betebeharrari buruzko 1371/2007 (EE) Erregelamenduak zehaztutako araudira egokitzen du erabiltzaileen eskubideak biltzen dituen araudia, era berean Europar Batasun osorako, eta trenbide-istripuetako kaltetuek laguntza integrala jasotzeko eskubidea jasotzen du. Bestalde, IV. tituluak beste bi neurri gaineratzen ditu: batetik, trenbide-operadoreek informazioa eman beharko diete trenbideko garraioaz arduratzen diren agintariei, horiek merkatu liberalizatuaren gardentasuna bermatu dezaten; eta, bestetik, Sustapen Ministerioak kontratu estandarrik edo baldintza orokorrak ezarri ahal izango ditu zerbitzu mota bakoitzerako gutxieneko kalitate-estandar batzuk bermatzeko.

Legearen V. tituluak trenbide-segurtasunari buruzkoa da. Hala, lege-balioa ematen die aurretiaz erregelamendu-mailako arauetan jasotzen ziren xedapenei; horrez gain, sistematikoki antolatzen ditu garraio eta azpiegituren arloetako erreformari buruzko urtarrilaren 24ko 1/2014 Errege Lege Dekretu bidez txertatutako beste batzuk, baita beste

neurri ekonomiko batzuk ere. V. tituluan, trenbideko zirkulazioko segurtasuna osatzen duten osagai guztiak zerrendatzen dira; Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren eskumenak definitzen dira, hura trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintari nazional gisa konfiguraturuta, eta trenbide-sistemako elementu eta eragile bakoitzari aplikatu beharreko segurtasun-araubidea arautzen da.

Era berean, V. tituluak trenbideko istripuen eta gorabeheren ikerketari buruzko kapitulu bat gaineratzen du. Bertan, Interes Orokorreko Trenbide Sarean gertatzen diren trenbide-istripu larri guztiak teknikoki ikertu beharra ezartzen da, baita ikerketaz arduratzen den organoaren iritziz –hau da, Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordearen iritziz– ikertu behar diren gainerako istripu eta gertakari guztiak ikertu beharra ere. Batzordeari erabateko independentzia funtzionala ematen zaio eta haren kideak izendatzeko orduan Diputatuen Kongresuak duen zeregina eta batzordearen osaera arautzen dira.

Legearen VI. tituluak trenbide-sektorearen ekonomia- eta zerga-araubidea arautzen du, sistemaren bideragarritasun ekonomikoaren eta trenbideko garraioa sustatzearen arteko oreka lortzeko helburuarekin. Sarearen funtzionamendua hobetu, asaldurak murriztu, azpiegituraren erabilera optimizatu eta hura erabili ahal izateko kostuak murriztu daitezela lortu nahi da.

Ezari nahi den trenbide-kanonen lege-egitura berria aurrekoa baino sinpleagoa da eta gehiago bultzatzen du trafikoa. Trenbide-lineak erabiltzeagatiko kanonean, ezabatu egin da sarbide-kanonaren modalitatea. Hark nolabaiteko oztopoa eragiten zuen operadore berriak merkatura sartzeko orduan, eta, beraz, lineak sailkatzeko irizpide berriak ezari dira trenbide-kanona merkatuaren errentagarritasun potentzialarekin lotzeko; bereziki azpimarratzen da operadoreek ordaindu beharreko kanonaren zenbatekoarekin lotutako hobarien eta beherapenen araudia, tren-zerbitzuen garapena sustatzeko eta lineak modu eraginkorragoan ustiatzeko helburuarekin.

Era berean, zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanonaren egitura nabarmen aldatu da, eta zerbitzuak eskaintzeko tarifa-araubidea berrikusi da; hala, aurrera egin da zerbitzu-jardueren sarbide libreari dagokionez, tren-azpiegituraren iraunkortasuna arriskuan jarri gabe. Azkenik, bidaiarien garraiorako geltokiak sailkatzeko irizpideak aldatu eta areagotu dira, atxikitako zerbitzuen gaitasun ekonomikoa kontuan har dadin kanonaren zenbatekoa zehazteko orduan.

Gainerako tasei dagokienez, legearen berritasun nagusien bitartez, ezabatu egiten da trenbideko garraioaren segurtasun-tasa; horrez gain, zerbitzuak eskaintzeagatiko eta trenbide-segurtasuneko jarduerak betetzeagatiko tasa sortu da, eta haren zenbatekoa Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren jarduerak finantzatzeko erabiliko da.

Zehapen- eta ikuskapen-araubidea VII. tituluan jasotzen da. Araubideak legezkotasun-printzipioa sendotzea du helburu, arau-haustek modu zehatzagoan eta sistematikoagoan tipifikatuz, eta zehapenak are gehiago mailakatuz. Zehapen-ahala honako hauen artean banatuko da: Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentzia, trenbide-segurtasunari eragiten dioten arau-hausteen kasuan; Sustapen Ministerioa, garraioaren arauak urratzen dituztenen kasuan; eta Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala, bere erabakiak betetzen ez diren kasuetan.

Legeak, bukatzeko, hamazazpi xedapen gehigarri, zortzi xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat eta sei azken xedapen ditu. Lehenengo xedapen iragankorrek behin-behineko sistema bat ezartzen du trenbideko bidaiari-garraioaren barne-merkatua pixkanaka irekitzeko; hala, operadore berriak merkatuan sartzeko, horiek linea edo linea-multzo bakoitzerako titulu gaitzaileak lortu beharko dituzte, lehiaketa publiko bidezko prozedura baten bitartez. Azken xedapenetatik lehenak Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzen duen ekainaren 4ko 3/2013 Legea aldatzen du, eta 2012/34/EB Zuzentarauan jasotzen diren trenbide-merkatua arautzen duten erakundeen eskumen berriak eta haien funtzionamendu-arauen aldaketa txertatzen ditu lege horretan.

I. TITULUA

Xedapen orokorrak1. artikulua. *Legearen xedea.*

1. Estatuak dituen eskumenen esparruan honako hauek arautzea da lege honen xedea: tren-azpiegiturak, trenbideko zirkulazioaren segurtasuna, trenbideko salgai- eta bidaiari-garraioko zerbitzuak eta tren-enpresei zerbitzu-instalazioetan eskaintzen zaizkien zerbitzuak, zerbitzu osagarriak eta lagungarriak barne.

2. Lege honetan xedatutakoa ezin izango ez zaie aplikatu trakzio-kable eramaileak erabiltzen dituzten eta errodadura-bide finkorik ez duten garraio-bideei. Horiek kasuan kasuko araudi zehatza bete beharko dute.

2. artikulua. *Legearen helburuak.*

Honako hauek dira legearen helburuak:

- a) Estatuan trenbideko garraio-sistema komun bat bermatzea.
- b) Gizarteak trenbideko garraioaren esparruan dituen premiak betetzea, ahalik eta modu eraginkorrean.
- c) Trenbideko garraioaren politika europar erkidearen garapena erraztea, trenbide-sistemen interkonexio eta elkarreragingarritasuna eta garraio-zerbitzuen intermodalitatea lagunduz.
- d) Trenbide-sektorean eragin dezaketen arloetan eskumenak dituzten administrazio publikoetako organoen jarduketak koordinatzeko jarraibideak zehaztea.
- e) Tren-azpiegiturei aplikatu beharreko araubide juridikoa eta horietan eskaintzen diren garraio-zerbitzuena bereiztea.
- f) Tren-azpiegituren eraikuntza eta Estatuaren eskumeneko garraio-zerbitzu berrien garapena arautzea, baita lurralde-, ekonomia- eta gizarte-koheretza sustatzea ere.
- g) Estatuaren trenbide-sistemaren eraginkortasuna bermatzea, eskura dauden baliabideak modu egokian erabiliz.
- h) Tren-enpresak merkaturatzea ahalbidetuko duten lizentziak emateko sistema arautzea.
- i) Tren-azpiegitura erabiltzeko aukera arautzea, gaitasuna objektibotasunaren, gardentasunaren eta diskriminaziorik ezaren printzipioak kontuan hartuta esleitzeko prozedura batean oinarrituz.
- j) Trenbideko garraio-zerbitzuak emateko orduan eskumen-baldintzak sustatzea, objektibotasunaren, gardentasunaren eta diskriminaziorik ezaren printzipioei dagokienez jasotzen denarekin bat etorrituz.
- k) Trenbideko salgai- eta bidaiari-garraioko zerbitzuak emateko irizpideak finkatzea, horiek eraginkortasunez, modu jarraituan eta segurtasun-baldintza egokietan gauzatu daitezkeen.
- l) Trenbide-zerbitzuak segurtasun-baldintzetan ematen direla sustatzea, Interes Orokorreko Trenbide Sarean jarduten duten eragile guztiei eragiten dieten arlo horretako erantzukizunak zehaztea, eta trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritza nazionalaren eskuduntzak zehaztea.
- m) Trenbideetako istripuen eta gorabeheren ikerkuntza arautzea, baita Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordearen eskumenak eta funtzionamendu-arauak ere.
- n) Erabiltzaileen interesak babestea, desgaitasuna edo mugikortasun murriztua duten pertsonenak batez ere, trenbideko bidaiari-garraioko zerbitzuak erabiltzeko dituzten eskubideak kalitatezko eta segurtasunezko baldintzetan ematen direla bermatuz eta horiek ematen dituen enpresa aukeratzeko eskubidea bermatuz; trenbideko istripuen kasuan, biktimei laguntza integrala eman beharko zaie.

II. TITULUA

Tren-azpiegitura

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

3. artikulua. *Tren-azpiegitura.*

Lege honen ondorioetarako, tren-azpiegituretat hartuko dira bide nagusiak eta zerbitzu-bideak osatzen dituzten elementu guztiak eta partikularrentzako desbideratze-adarrak, salbu eta material ibiltaria konpontzeko tailerretan eta trakzio-makinen biltegietan edo garajeetan kokatuta dauden bideak. Elementu horien artean, honako hauek ditugu: lursailak; bidaiariak garraiatzeko geltokiak; salgaiak garraiatzeko terminalak; obra zibilak; trenbide-pasaguneak; zerbitzu-bideak; segurtasunarekin, telekomunikazioekin, elektrifikazioarekin, lineen seinaleztapenarekin, argiteriarekin, trakziorako beharrezko erregaia biltegitratzearekin eta energia elektrikoaren eraldaketarekin eta garraioarekin lotutako instalazioak eta energia elektrikoaren garraioarekin lotutako instalazioak, horien eraikin erantsiak, trafikoa kontrolatzeko zentroak eta erregelamendu bidez zehaztutako gainerako guztiak.

Bidaiariak garraiatzeko geltokiak eta salgaiak garraiatzeko terminalak honako hauekin osatuko dira:

- a) Bide nagusiak eta zerbitzu-bideak, horiek kokatzen diren lursailak eta horien funtzionamendurako beharrezko elementu eta instalazio osagarri guztiak barne.
- b) Bidaiari eta salgaien nasak.
- c) Bidaiarien eta salgaien patioetako galtzadak, errepide bidezko sarguneak eta oinez iritsi edo abiatzen diren bidaiarientzako bideak barne.
- d) Azpiegitura-zerbitzuak erabiltzen dituen eraikinak.
- e) Garraio-tarifak biltzera xedaturiko instalazioak eta bidaiarien premiei erantzuteko instalazioak.

Ez dira bidaiariak garraiatzeko geltoki edo salgaiak garraiatzeko terminal gisa hartuko merkataritza-, logistika- edo industria-jardueretara xedaturiko gainerako eremuak, ezta horietan badaude ere.

4. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sarea.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarea Estatuko lurralde osoan trenbideko garraio-sistema komun bat bermatzeko behar diren tren-azpiegitura guztiak osatzen dute, edo trenbide-sistema komun horrek modu egokian funtzionatzeko administrazio komun bat behar duten tren-azpiegiturak, hala nola nazioarteko trafiko-ibilbideei atxikita daudenek, autonomia-erkidegoak lotzen dituztenek eta horien arteko konexioek eta biztanle-gune edo garraio-gune nagusietara edo ekonomia edo defentsa nazionalerako funtsezko instalazioetara sartzeko guneek.

2. Sustapeneko ministroari dagokio, une oro, Interes Orokorreko Trenbide Sarean tren-azpiegitura berriak gaineratzea, interes orokorreko arrazoiek hala justifikatzen dutenean eta horrek eragiten dien autonomia-erkidegoei jakinarazi ostean.

Interes Orokorreko Trenbide Sarean gehitu nahi den tren-azpiegitura osoa autonomia-erkidego bakar baten barnean igarotzen bada, eta sarearen gainerako zatiekin loturarik ez badu edo autonomia-erkidego horren titulartasuneko bada, bertan gaineratzeko, behar-beharrezkoa izango da haren baimena eskuratzea.

3. Erabakiak eragiten dien autonomia-erkidegoei jakinarazi ostean, Sustapeneko ministroak tren-azpiegitura jakin bat kanporatu ahal izango du Interes Orokorreko Trenbide Saretik, hura bertan sartzea justifikatu duten interes orokorreko arrazoiek desagertu badira. Tren-azpiegitura hori dagokion autonomia-erkidegoari eskualdatu ahal izango zaio.

Eskualdatze-espeditentea autonomia-erkidegoak berak edo Sustapen Ministerioak eskatuta sustatuko da, eta Ministro Kontseiluak ebaziko du.

4. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegitura guztiak Interes Orokorreko Trenbide Sarearen tren-azpiegituren katalogoan sartuko dira. Bertan, lineak eta tarteak kode ofizial bati jarraikiz zerrendatuko dira; horrez gain, haien jatorria eta norakoa adieraziko dira, baita haien ezaugarri teknikoen erreferentzia labur bat eta bidaiarien garraiorako geltokiak eta salgaien garraiorako terminalak ere.

Edonola ere, katalogoa zehaztu edo aldatzeko, kasuan kasuko trenbide-lineak edo -tarteak igarotzen diren autonomia-erkidegoei entzun beharko zaie.

Sustapen Ministerioari dagokio Interes Orokorreko Trenbide Sarearen tren-azpiegituren katalogoa zehaztu eta aldatzea, eta hura «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da.

Tren-azpiegiturak Interes Orokorreko Trenbide Sarean sartu edo ateratzen badira -2 eta 3. zenbakietan xedatutakoari jarraikiz-, katalogo hori aldatu egin beharko da.

5. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten azpiegitura berriak abian jartzen direnean, horiek katalogo horren barnean sartuko dira automatikoki.

Dena den, katalogoa hiru urtez behin berrikusiko da aurreko zenbakiko prozedurari jarraikiz, eta argitaratu egingo da hori egin ostean.

6. Estatuak eta beren titulartasuneko tren-azpiegiturak dituzten autonomia-erkidegoek lankidetzan jardungo dute tren-azpiegitura horien eta Interes Orokorreko Trenbide Sarearen arteko lotura errazteko, hala sareen arteko elkarreragingarritasuna sustatzeko.

7. Sustapen eta Defentsa Ministerioek elkarrekin erabakiko dituzte lege honetan aipatzen diren arloetan koordinazioa bermatzeko neurriak defentsa nazionalako premietarako komenigarria denean.

II. KAPITULUA

Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegituren planifikazioa, proiektua eta eraikuntza

5. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegituren planifikazioa.*

1. Sustapen Ministerioak jakitera emango du Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegituren garapena, mantenimendua eta berrikuntza adierazten duen eta etorkizuneko mugikortasun-premiak beteko dituen estrategia. Estrategia, zeinak gutxienez bost urteko epea beteko duen, berritu ahal izango da; lehen tasunen esparru finantzario orokor bat zehaztuko du; ekonomia- eta gizarte-eraginkortasunean oinarrituta egongo da, baita trenbide-sistemaren finantzaketa jasangarrian ere; hala badagokio, Europar Batasunaren premia globalak hartuko ditu kontuan, eta eragiten dien autonomia-erkidegoetako eta tokiko herri-administrazioei eta gainerako interesdunei –erregelamendu bidez zehaztutako moduan– entzuteko prozedura bideratu ostean ezarriko da.

Tren-azpiegiturak garatzeko estrategia ikuspegi intermodalean oinarrituz gauzatu beharko da, hala inbertitutako baliabideak optimizatzen direla eta garraiobideen artean modu eraginkorrean banatzen direla bermatzeko.

Erregelamendu bidez mugatu egingo dira estrategia adierazgarrian aurreikusi gabeko inbertsioak interes orokorreko eta sozialeko arrazoiak direla-eta onar daitezkeen kasuak, baita estrategia honen berrikuspina ere.

2. Sustapeneko Aholku Batzordeari eta eragindako autonomia-erkidegoei entzun ostean, Sustapen Ministerioari egokituko zaio Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten azpiegiturak planifikatzea eta trenbide-lineak edo horien tarteak, bidaiarien garraio-geltokiak eta salgaien garraio-terminalak ezarri edo aldatzea. Era berean, hark ezarritako arauak hartu beharko dira kontuan Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatuko duten beste elementu batzuk ezartzei edo aldatzei dagokionez.

3. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duen linea edo tarte bat, bidaiarien garraiorako geltoki bat edo salgaien garraiorako terminal bat ezartzeko, edo trazaduraren edo baldintza funtzionalen edo ustiapen-baldintzen ikuspuntutik aldaketa nabarmenak

egiteko, Sustapen Ministerioak informazio-azterlan bat onartu beharko du, lege honetan aurreikusitakoari eta hura garatuko duen erregelamendu-mailako arauari jarraikiz.

Informazio-azterlanak jarduketa jakin baten aukerak aztertu eta zehazten ditu alderdi geografikoei eta funtzionalei nahiz ustiapen-alderdiei dagokienez, eta, hala badagokio, proposatutako irtenbideen artean gomendagarriena aukeratzen du. Informazio-azterlanak, hala badagokio, planteatutako aukeren ingurumen-inpaktuaren azterketa gaineratuko du, eta azterketa hori oinarritzko dokumentu gisa hartuko da ingurumen-legerian aurreikusitako kasuan kasuko ingurumen-ebaluazioaren ondorioetarako.

Ingurumen-legeriak zer dioen alde batera utzi gabe, honako kasu hauetan ez da informazio-azterlanik idatzi beharrik izango: birjarpen-lanetan, mantentze-lanetan, trazadura egokitzeko lanetan, plataforma zabaltzeko edo trenbidea bikoizteko lanetan, elektrifikazio- eta seinaleztapen-lanetan eta, oro har, lehendik zeuden lineen trazaduran funtsezko aldaketarik eragiten ez duten lanetan. Ondorio horietarako, erregelamendu bidez zehaztutako dimentsioak dituen lursail-zatia hartuko da linea edo linea-tarte baten trazadura gisa. Era berean, ez da informazio-azterlanik idatzi beharrik izango aldiriko bidaiariak garraiatzeko geltokiak eta geralekuak eta tamaina txikiko salgaiak garraiatzeko terminalak ezartzeko, erregelamenduan hala zehazten bada.

4. Hura bideratzeko, Sustapen Ministerioak dagokion informazio-azterlana bidaliko die tartean diren autonomia-erkidegoei eta tokiko erakundeei; horiek azterlana aztertu eta, hala badagokio, proposatutako trazadura interes orokorrerako eta ordezkutzen dituzten interesetarako egokiena den ala ez jakinarazi beharko dute hilabete bateko epean. Epe hori igaro eta administrazio publiko horiek informaziorik helarazten ez badute, proposatutako irtenbidearekin ados daudela pentsatuko da.

Administrazio horietakoren batek bere desadostasuna adierazten badu –behar bezala arrazoitu beharko da– trenbide-linea berriei, horien tarteei edo eragindako herriguneetan indarrean den hirigintza-plangintzan sartu ez diren tren-azpiegitureko beste elementu batzuei dagokienez, Sustapen Ministerioak kontsultak egiteko bi hilabeteko epe bat irekiko du, gutxienez. Hala eta guztiz ere ados jartzen ez badira, espedientea Ministro Kontseiluari helaraziko zaio, eta hark informazio-azterlanari dagokion proiektuaren exekuzioari buruzko erabakia hartuko du, eta, hala badagokio, eragindako plangintza aldatu edo berrikustea erabakiko du; azken erabaki hori proiektuaren zehaztapenetara egokitu beharko da, hura onartu eta urtebeteko epean.

5. Aurreko zenbakian aipatzen den informatzeko tramitea betetzen den bitartean, informazio-azterlanak jendaurreko informazioaren izapidea bete beharko du 30 egun balioduneko epean, Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen azaroaren 26ko 30/1992 Legeak ezartzen duen moduan. Izapide horretan, proiektatutako trazaduraren kontzepzio globalari buruzkoak soilik izango dira egiten diren oharra. Jendaurreko informaziorako espedientea Sustapen Ministerioak bideratu beharko du.

Era berean, eta epe berarekin, Sustapen Ministerioak txosten bat eskatuko die tren-enpresei eta eragindako tren-azpiegituren administratzaileari proiektatutako trazaduraren kontzepzio globalari buruz eta informazio-azterlanean gaineratutako alderdi funtzionalei edo ustiapen-alderdiei buruz.

6. Jendaurreko entzunaldi eta informaziorako epeak amaitu ostean, Sustapen Ministerioak espediente osoa bidaliko dio Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioari, ingurumen-legerian aurreikusitako ondorioetarako. Bertan, informazio-azterlana eta jendaurreko entzunaldi eta informazioaren izapideen emaitzak gaineratuko dira.

7. Aurreko zenbakian aurreikusitako izapideak amaitu ostean, Sustapen Ministerioari egokituko zaio informazio-azterlana onartzeko egintza formala betetzea. Horrek ekarriko du kasuan kasuko linea edo sarearen tartea Interes Orokorrerako Trenbide Sarean sartzea, 4.2 artikuluan zehaztutakoari jarraikiz.

Hirigintza-plangintzako erremintak berrikusteko orduan, edo lehendik indarrean zen erreminta ez den beste bat onartzen bada, aurretiaz behin betiko onartutako informazio-azterlanetan jasotako azpiegitura berriak gaineratuko dira. Horretarako, azpiegiturak eta

haren jabari publikoko guneek ustez zer eremu hartuko duten, haren erreserba-zerrendaren proposamena gehituko da informazio-azterlanetan.

Lursailak aldi baterako bakarrik okupatzen badira eta datuak hartu eta proiektuak egiteko beharrezko prospekzioak egiteko bakarrik, informazio-azterlanak onartuko badira, beharrezkoa izango da lursail horiek onura publikokoak direla eta aldi baterako okupatu behar direla aitortzea.

8. Informazio-azterlana behin betiko onartzen denetik hamar urteko epea igaro eta dagozkion lanak abiarazten ez badira, aurreko zenbakian adierazitakoak ez du inolako ondorioz izango.

6. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegituren proiektuak, eraikuntza eta abian jartzea onartzea.*

1. Lege honetako 22. artikuluan aipatzen diren administratzaileei dagokie, tren-azpiegituren administratzaileei, beren titulartasuneko tren-azpiegituren oinarritzko proiektuak eta eraikuntza-proiektuak onartzea eta horiek eraikitzea.

Tren-azpiegitura jakin baten premiarekin lotuta hartutako irtenbidearen garapen osoa zehazten duen proiektua hartuko da eraikuntza-proiektu gisa; bertan, hura eraikitzeo eta ustiatzeko beharrezkoak diren xehetasun guztiak jasoko dira. Oinarritzko proiektua eraikuntza-proiektuaren alderdi geometrikoak jasotzen dituen zatia da, eta horrekin batera proiektuak eragiten dien ondasunen eta eskubideen definizio zehatza jasotzen duena.

Azpiegitura berriak eraikitzeo proiektuak, horiek nabarmen aldatzen dituztenak edo tren-ustiapenean nahasmendu handia dakarten eraikuntza-proiektuak, bai eta proiektu horietan egiten diren aldaketak ere, tren-enpresei, Sustapen Ministerioari eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari jakinaraziko zaizkie onartu aurretik.

Eraikuntza-proiektuari onespren tekniko ematen zaionetik bost urteko epea igaro eta kasuan kasuko lanak abiarazi ez badira, hura inolako ondorioz gabe geratuko da.

2. Beste lursail batzuk erabili beharra dakarten oinarritzko proiektuak edo trenbide-lineak, horien tartea edo tren-azpiegituren beste elementu batzuk eraikitzeo proiektuak edo lehendik zeuden azpiegiturek aldatzeko proiektuak onartzeko, ezinbestekoa izango da proiektuok onura publikoaren deklarazioa izatea edo gizarte-intereseko deklarazioa, baita lursail horiek okupatu beharra izatea eta okupazio hori premiazko deklarazioa ere, baldin eta nahitaez desjabetu behar bada linea, tartea edo tren-azpiegituren elementua eraiki behar den eremua edo lehendik zeuden azpiegiturek aldatzeko behar den eremua desjabetzeen legeriaren arabera.

Zerbitzuei, zerbitzu-instalazioei, sarbideei edo komunikabideei eragiten bazaie, desjabetzea edo horiek birjartzea aukeratu ahal izango da. Azken kasu horretan, bideen edo zerbitzuen jatorritzko titularrari egokituko zaizkio birjarritako bideen edo zerbitzuen titulartasuna eta horien funtzionamendutik, mantenimendutik eta kontserbaziotik eratorritako erantzukizunak eta betebeharrak. Erregelamendu bidez arautuko dira hark kasuan kasuko prozeduran izango duen entzunaldia, birjarpenerako egindako lanak hartzean hark duen esku-hartzea, eta erantzukizun-araubidea; dena den, erantzukizuna jatorritzko titularrak izaten jarraituko du, aurkakoa espresuki adosten den kasuetan salbu.

3. Desjabetzeko ahala, nolahi ere, Estatuko Administrazio Orokorra izango du, eta tren-azpiegituren administratzailea izango da kendutako jabetzaren onuraduna; azken horrek desjabetzeen legeriak ezarritako eskubideak eta betebeharrak bereganatuko ditu, eta horien kostuak ordaindu beharko ditu.

4. Lankidetzaren hitzarmen bidez, tren-azpiegituren administratzaileek Interes Orokorreko Trenbide Sarean trenbide-lanak kontratatzeo eurek dituzten eskumenak eman ahal izango dizkiete beste administrazio publiko batzuei, zuzenbide publikoko beste erakunde batzuei edo horiei atxikitako edo horien menpeko beste erakunde batzuei. Eskumenak besteren esku uzteko erabaki horretan ez da sartzen, inola ere, eraikuntza-proiektuari onspena emateko eskumena, eta erabakiak ez die eragingo obra ikuskatzeko eta hartzeo funtzioei ere.

5. Interes Orokorreko Trenbide Sareari dagozkion trenbide-lineak, tartea eta bidaiariak garraiatzeo geltokiak edo salgaiak garraiatzeo terminalak martxan jarri aurretik

–horiek eraikitzeko prozedura dena dela–, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren baimena jaso beharko da; bertan, trenbide-linea edo tartea zerbitzua ematen has daitezkeela aitortu beharko da, betiere aplikatzeko den araudiak zehaztutako segurtasun-baldintzak betetzen badira. Erregelamendu bidez, baimena emateko behar diren jardunbidea eta baldintzak zehaztuko dira.

7. artikulua. *Tren-azpiegiturek hirigintza-plangintzan eragindako ondorioak. Udalaren kontrola.*

1. Hirigintza-antolamenduko plan orokorrek eta gainerako erreminta orokorrek Estatuaren titulartasuneko trenbide-sistema orokor edo baliokide gisa kalifikatuko dituzte Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegiturek hartzen dituzten lursailak eta xede horrekin okupatu beharreko lursailak, betiere behin betiko izaeraz onartutako informazio-azterlanekin bat etorritz; plan eta erreminta horietan, ez da gehituko tren-azpiegituren administratzaileari bere eskumenak erabiltzea eragozten edo oztopatzen dion zehaztapenik.

2. Era berean, hirigintza-plangintzako erreminta bat idatzi, berrikusi edo aldatzea erabakitzen den eta horrek trenbide-lineei, horien tarteei, tren-azpiegituraren beste elementu batzuei edo 9. artikuluan araututako zerbitzu-guneei eragiten dien kasuetan, hasierako onespena emateko eskumena duen organoak proiektuaren edukia bidali beharko dio, onespena eman aurretik, Sustapen Ministerioari; hala, ministerioak, hura jaso eta bi hilabeteko epean, egokitzat jotzen dituen ohartarazpenak egin ahal izango ditu txosten batean, zeinak izaera loteslea izango duen haren eskumenen esparruan. Epe hori igaro eta ministerio horrek txosten hori bidaltzen ez badu, hirigintza-proiektuarekin bat datorrela pentsatu beharko da.

Ezin izango da lurralde- eta hirigintza-antolamendua aldatu, berrikusi, garatu edo gauzatzeko tresnarik onartu, horiek behin betiko izaeraz onartutako informazio-azterlan batean finkatutakoa betetzen ez badute.

Informatzeko jendaurrean jarri diren baina oraindik izapidetzen ari diren eta –beraz– oraindik onartu gabe dauden informazio-azterlanen kasuan, lurralde- edo hirigintza-antolamenduan –kasu bakoitzean dagokionaren arabera– eskumena duen administrazioak inongo kasutan ez du onartuko lurzoruaren sailkapen eta kalifikazio berririk, baliogabetuko ditu ordurako onartutakoen ondorioak eta ez du emango hirigintza arloko beste baimenik eta lizentziarik informazio publikoaren xede diren trenbide-trazadurek eta -jarduketek eragina duten guneetan, azterlana onartu bitartean; neurriok urtebeterako hartu ahal izango ditu gehienez ere, kasuan kasuko azterlanaren jendaurreko informazioaldirako iragarkia argitaratu denetik kontatzen hasita, eta Sustapen Ministerioak sei hilabetez luzatu ahal izango du epea gehienez ere, horretarako arrazoiak emanda.

Aurreko horretatik kanpo geratuko dira etorkizuneko trenbide-jarduketarekin bateragarriak diren edo lehendik dagoena mantendu besterik egiten ez duten lurralde-, hirigintza- edo eraikuntza-izaerako administrazio-jarduerak, betiere Sustapen Ministerioaren alde aurretiko txosten loteslea jaso ostean.

3. Trenbide-lineak, horien tarreak edo beste azpiegitura-elementu batzuk eraiki, konpondu edo mantentzeko lanak interes orokorreko lan gisa hartuko dira. Eraikuntza-lanen eraikuntza-proiektuak hirigintza-administrazio eskudunari jakinaraziko zaizkio onartu aurretik, hark informazio-azterlanarekin bat datozen egiaztatu eta txostena egin dezan; txostena aldekoa dela pentsatuko da jakinarazpena egin eta hilabeteko epean bidali ez bada.

Lan horiek ez dira jarriko Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 84.1.b) artikuluan aipatzen den prebentziozko udal-kontrolaren pean.

4. Tren-azpiegituren administratzaileak ez du beharko lehen instalaziorako, funtzionamendurako edo irekitzeko administrazio-baimenik edo -lizentziarik, nahiz eta indarrean dagoen araudian aurreikusita dauden trenbideko zirkulazioarekin zuzenean lotutako jarduerak garatzeko.

5. Partikularrei 9. artikuluan arautzen den zerbitzu-gunean jarduerak edo lanak egiteko baimenak eman eta –hala badagokio– emakidak egin arren, horien titularrek

gainerako lege-xedapenetan eskatzen diren baimenak eta lizentziak eskuratu beharko dituzte.

8. artikulua. *Trenbide-pasaguneak.*

1. Errepideak edo beste komunikabide batzuk tren-lineekin gurutzatzen badira horietako edozein ezarri edo aldatu dutelako, gurutzaketak maila desberdinetan egin beharko dira. Salbuespenezko egoeretan eta behar bezala justifikatutako arrazoiak direla eta, pasagune berriak ezarri ahal izango dira behin-behinean, beharrezkoa den denboran zehar eta erregelamendu bidez zehaztutako moduan.

Tren-azpiegituren administratzaile orokorrei egokituiko zaie pasagune berriak behin-behinean kokatzeko baimena ematea. Baimen hori behar bezala arrazoitu beharko da, eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari jakinarazi beharko zaio.

2. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek eta errepide-esparruan eskumena duten administrazio publikoek lehendik zeuden trenbide-pasaguneak kendu eta, hala badagokio, maila desberdinetako bidegurutzak jarriko dituzte horien ordean, erregelamendu bidez zehaztutako moduan, betiere aurrekontuek ahalbidetzen duten neurrian eta egiten dituzten hitzarmenen arabera, halakorik eginez gero.

3. Urbanizazioak eta zentro edo establezimenduak eraikitzean –ospitaleak, kirolguneak, ikastetxeak, kultura-zentroak, industriaguneak edo haien pareko beste ekipamendu batzuk–, lehendik dagoen trenbide-pasagune bat erabil badaiteke horietara iristeko, hura kendu egingo da, eta ezabatze horren kostuak urbanizazioaren edo establezimenduaren sustatzaileak berak ordainduko ditu.

Erakunde sustatzaileak, edonola ere, bertara iristeko bideen proiektu zehatz bat aurkeztuko dio tren-azpiegituraren administratzaileari, eta, bertan, honako alderdi hauek gaineratuko ditu: partzelazioaren, bide-sarearen eta hiri-zerbitzuen alorretan jabari publikoko eremuei, zortasun guneei eta trenbideari lotutako eremuei eragiten dieten alderdiak. Sustapen Ministerioari txostena bidali ostean, administratzaileak egokitzat jotzen den ebazpena hartuko du.

4. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek, errepide eta bideen eta trenen erabiltzaileen segurtasuna mantendu eta hobetzeko helburuarekin, berrantolatu ahal izango dituzte trenbide-pasaguneak eta horien irispideak, titulartasun publikoak nahiz pribatukoak; azken kasu horretan, irispidea bermatu beharko diete horrek eragiten dien onibarrei.

5. Maila desberdinetako bidegurutzak eraikitzeko proiektuetarako eta trenbide-pasaguneak eta haien irispideak berrantolatzeko, kontzentratzeko eta hobetzeko –baita haietan ikuspena hobetzeko ere– behar diren lanetarako proiektuetarako administrazio-onespena lortzeko berekin ekarriko du proiektuon onura publikoa, gune horiek okupatu beharra eta proiektuon premia aitortzea, jarduketa horietarako beharrezkoak izan daitezkeen ondasunak eta eskubideak desjabetu ahal izateko. Proiektu horiek onartzeko, ez da jendaurreko informazioaren izapiderik egin beharrik izango, baldin eta egin beharreko lanek ez badiote funtsezko aldaketarik ekartzen eragingo dioten lineari funtzionaltasunean.

Lan horiek ez dira egongo apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 84.1.b) artikuluan aipatzen den prebentziozko udal-kontrolaren egintzekin lotuta, eta trenbide-instalazioak kontserbatu, mantendu eta birjartzeko lanen izaera izango dute. Dena den, eraikuntza berrien proiektuek hirigintza arloko administrazio eskudunaren txostena beharko dute; txosten hori aldekoa dela pentsatu beharko da, baldin eta agiriak jaso direnetik hilabete igaro ondoren txostenik ez bada esanbidez eman.

6. Trenbide-pasaguneek babes- eta seinaleztapen-sistema egokiak izan beharko dituzte, erregelamendu bidez zehaztuko den sailkapena kontuan hartuta, horiei kasuan-kasuan dagokien segurtasuna bermatzeko helburuarekin.

7. Lehendik dauden eta edozein motatako finka edo ustiapenei zerbitzu emateko ezarrita dauden trenbide-pasagune partikularrek kasuan kasuko baimenean zehazten diren baldintzak bete beharko dituzte; beren-beregi galarazita egongo da baimen horretan ageri ez diren pertsonak erabiltzea eta bertan jasotzen ez diren trafikoetarako edo helburuetarako erabiltzea. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek, ofizios edo

errepideen arloan eskumena duten administrazio publikoek hala proposatuta, bide pribatuetan ezarritako trenbide-pasaguneak ixtea erabaki ahal izango dute horien titularrek baimentze-baldintzak betetzen ez dituztenean edo kontserbazioari, babesari eta seinaleztapenari behar bezala erantzuten ez dietenean, edo bidea maila bereko edo beste maila bateko gertuko beste pasagune batzuen bitartez gurutzatu daitekeenean. Trenbide-pasagunea ezartzeko eman den baimenaren baldintzak aldatu ahal izango dira edo beste segurtasun- edo pasagune-eskakizun batzuk ezarri ahal izango dira, bidearen edo bidegurutzearen egoera aldatu bada baimena eman denetik.

8. Lege honen ondorioetarako, komunikabideen eta trenbide-lineen arteko bidegurutzeak ez dira hartuko trenbide-pasagune gisa, horiek industrialde edo portuko eremuen barnean edo horien irispideetan daudenean, betiere honako egoera hauetan:

a) Trenbide-linea horien erakunde ustiatzaileak eta errepidearen arduradunak elkarrekin antolatzen dutenean bidegurutzeetako zirkulazioa.

b) Gune horietako lehentasuna une oro finkatuta geratzen denean, zirkulazioa antolatzeko sistema horri jarraikiz; horrela, gerta daiteke trenbide-linearen plataforma errepideko zirkulaziorako ere erabili ahal izatea.

Bidegurutze horiek dagokien babesa izan beharko dute, erregelamendu bidez zehaztutakoari jarraikiz, eta trenen gehieneko zirkulazio-abiadura orduko 40 kilometrokoa izango da bide horietan.

9. Lege honen ondorioetarako, era berean, ez dira hartuko trenbide-pasagune gisa ibilgailuen nahiz oinezkoen zirkulaziorako bideek eta Interes Orokorreko Trenbide Sarean txertatuta dauden trenbide-lineek nahiz horien tarteez osatzen dituzten bidegurutzeak, baldin eta horiek trenen eta ohiko beste trenbide-ibilgailu batzuen zirkulaziorako erabiltzeaz gain tranbiek, metro arinek edo ohiko trenbideak ez diren baina errail gainean doazen beste garraibide batzuek ere erabil baditzakete eta betiere honako baldintza hauek betetzen badira:

a) Trenbide-linearen edo haren tartearen konfigurazio fisikoak tranbia, metro arin edo antzeko ibilgailuen zirkulaziora xedaturiko lineen berezko diseinu-parametroei eta tipologiei erantzun beharko die.

b) Linearen edo tartearen zirkulazioa kontrolatzeko sistemak eta horiek ustiatzeko ezaugarriek tranbia, metro arin edo antzeko ibilgailuen zirkulaziora xedaturiko lineetan erabili ohi direnak izan beharko dute.

9. artikulua. *Trenbide-zerbitzuko guneak.*

1. Sustapen Ministerioak trenbide-zerbitzuko guneak mugatu ahal izango ditu, bidaiarien garraiorako geltokietan edo salgaien garraiorako terminaletan batez ere. Horietan, tren-azpiegiturak egiteko eta tren-azpiegituren administrazioarekiko dagozkion jarduerak betetzeko behar diren lursailak gaineratuko dira, baita azpiegitura horien eginkizun osagarrietarako lurrak eta trenbide-zerbitzuaren garapena bermatuko duten erreserba-eremuak ere.

Aurreko paragrafoan aipatzen diren jardueri kalterik egin gabe, trenbide-zerbitzuko gunearen barnean industria-, merkataritza- eta zerbitzu-izaerako beste jarduera batzuk bete ahal izango dira, aurreko horiekin duten lotura dela-eta han kokatzea behar bezala justifikatuta dagoenean, betiere trenbide-guneen erabilerarako eta mugapenerako proiektuan eta kasuan kasuko hirigintza-plangintzan zehazten denarekin bat etorriz.

Trenbide-zerbitzuko guneen barnean, tren-azpiegiturak egiteko eta tren-azpiegituren administrazioarekiko dagozkion jarduerak betetzeko behar diren lursailak aplikatu beharreko araubideak behar bezala bete beharko du hurrengo zenbakian aipatzen den trenbide-eremuak erabiltzeko eta mugatzeko proiektuan xedatutakoa.

2. Zerbitzu-gunea ezartzeko, trenbide-eremuen mugapen- eta erabilera-proiektu bat egin beharko da, eta, bertan, eremu horietan garatu nahi diren jarduerak eta haien justifikazioa edo egokitasuna zehaztu beharko dira. Proiektua tren-azpiegituren administrazioarekiko prestatu eta Sustapen Ministerioak onartuko du. Erregelamendu bidez,

hura onartzeko jarraitu behar den prozedura, dokumentazioa eta edukia ezarriko dira; prozedura horretan, tokiko eta autonomia-erkidegoetako hirigintza-administrazioek norbere eskumenei dagokien txostena bidali beharko dute ezinbestean.

Edonola ere, trenbide-eremuen mugapen- eta erabilera-proiektuak onartzeko prozedura horretan, Defentsa Ministerioaren txosten loteslea gaineratuko da, mugapen-proposamen horretan defentsa nazionalako helburuekin lotutako lursailak, eraikinak eta instalazioak gaineratzen direnean, horien segurtasun-eremuak barne.

Trenbide-eremuen mugapen- eta erabilera-proiektua onartzeak berekin ekarriko du proiektua onura publikokoa eta gizarte-interesekoa deklaratzeko, lursailak okupatu beharra izatea eta okupazio hori premiazko zatik deklaratzeko, proiektua ezartzeko behar diren ondasun eta eskubideak desjabetu behar badira ere.

10. artikulua. *Zerbitzu-guneen hirigintza-izaera.*

1. Plan orokorrek eta hirigintza-antolamendurako gainerako tresna orokorrek trenbide-sistema orokor gisa edo Estatuaren titulartasuneko sistema baliokide gisa kalifikatuko dituzte trenbideko zerbitzu-guneetarako erabiltzen diren lursailak; era berean, ez dute izango tren-azpiegituren administratzaileari esleitutako eskumenak erabiltzea eragotzi edo oztopa dezakeen zehaztapenik.

2. Trenbide-eremuen mugapen- eta erabilera-proiektuan zehaztutako zerbitzu-guneei dagokien trenbide-sistema orokorra trenbideko zerbitzu-gunea antolatzeko plan berezi baten edo tresna baliokide baten bitartez garatuko da, eta hura honela bideratuko da:

a) Tren-azpiegituren administratzaileak plan berezi horren proiektua formulatu ahal izango du; hura hirigintza-agintari eskudunak bideratu eta onartuko du, ekimen publikoko plana den heinean, kasu bakoitzean aplikatu beharreko legeriari jarraikiz.

b) Izapideak amaituta, proiektua onartu aurretik, hirigintza-agintari eskudunak tren-azpiegituren administratzaileari helaraziko dio planaren proiektua, azken horrek bere eskumeneko alderdiei buruzko txostena egin dezan, gehienez ere hilabeteko bateko epean.

c) Planaren proiektua helarazten ez bada tren-azpiegituren administratzaileak hura bideratzeaz arduratzen den organoari hura igorri eta sei hilabeteko epean, edo bi agintarien artean edukiar buruzko desadostasunak badaude, hirigintza-administrazioak ezin izango du hura onartu; kasu horretan, negoziazio-aldi bat abiaraziko da tren-azpiegituren administratzailearekin, bi hilabeteko epean berariazko akordio bat lortzeko helburuarekin. Epe hori igaro eta adostasunik lortzen ez bada, espedienteak Ministro Kontseilura igorriko da, eta hark desadostasuna eragin duten alderdiak ebatziko ditu, izaera loteslearekin.

3. Trenbideko zerbitzu-gunean egiten diren lanek haren antolamendu-plan berezia edo erreminta baliokidea bete beharko dute. Baldintza hori egiaztatzeko, lanak egin aurretik txostena eskatu beharko zaio hirigintza-administrazio eskudunari; hura aldekoa dela pentsatu beharko da dagokion dokumentazioa aurkeztu eta hilabeteko epean txostenik bidaltzen ez bada.

4. Bigarren zenbakian aipatzen den eta trenbideko zerbitzu-guneari dagokion antolamendu-plan berezia edo tresna baliokidea onartzen ez bada, tren-azpiegituren administratzaileak trenbideko zerbitzu-gunean egingo dituen lanek bateragarriak izan beharko dute trenbide-eremuen mugapen- eta erabilera-proiektuarekin.

5. Hirigintza-organoez ez dituzte etengo tren-azpiegituren administratzaileak egindako lanak, horiek organo eskudunek onartutako obra-proiektuetan eta -planetan jasotakoa betetzen badute.

11. artikulua. *Tren-azpiegiturako linea edo tarteen itxiera.*

1. Trenbide-linea baten ustiapenak ekonomia- eta gizarte-errentagarritasunik ez badu, Ministro Kontseiluak hura ixtea erabaki dezake, Sustapeneko ministroak edo, hala badagokio, kasuan kasuko azpiegituraren administratzaileak hala eskatuta, eta aurrez behar bezala arrazoituta; horren ostean, hura Interes Orokorreko Trenbide Saretik

kanporatuko da, eta, beraz, 4. artikuluko 3. eta 4. zenbakietan aurreikusitakoa aplikatuko da.

Ixteko eskaera egin aurretik, azpiegituraren administratzaileak tren-enpresekin eztabaidatu beharko du gaia.

2. Dena delako linea edo tarteaz ixteko erabakia hartu aurretik, Sustapen Ministerioak erabakia jakinarazi beharko die hark eragiten dien autonomia-erkidegoei eta tokiko erakundeei. Autonomia-erkidegoek edo tokiko erakundeek trenbide-linea edo haren tarteaz administratzeko finantzaketa bereganatzen ez badute, Ministro Kontseiluak hura ixtea erabakiko du, edo, hala badagokio, dagokion autonomia-erkidegoari eskualdatzea, 4.3. artikuluan aurreikusitako moduan.

Batzuek edo besteek linearen edo linea-tartearen finantzaketa beren gain hartzen badute, Sustapen Ministerioak, tren-azpiegituren administratzaileak eta finantzaketa beren gain hartu duten administrazioek hitzarmen bat sinatuko dute; hitzarmen horretan, Interes Orokorreko Trenbide Sareko linea edo tarteaz mantentzeko baldintzak finkatuko dira.

3. Lineak eta linea-tarteak ez diren beste elementu batzuk ixteko, Sustapen Ministerioak zehaztutako baldintzak bete beharko dira, aurreko zenbakietan aurreikusitako arauekin eta prozedurarekin bat etorritik.

III. KAPITULUA

Jabetzaren mugak

12. artikulua. *Jabari publikoko gunea, babes-gunea eta eraikuntza-muga.*

Lege honen ondorioetarako, Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten trenbide-lineetan jabari publikoko gunea bat, babes-gunea bat eta eraikuntza-muga bat ezarriko dira. Aipatutako gunek eta eraikuntza-muga lege honetan eta haren garapen-xedapenetan zehaztutakoaren arabera arautuko dira.

Estatuaren Administrazio Orokorreko organoak elkarrekin koordinatuko dira jabari publikoko guneei, babes-guneei nahiz eraikuntza-mugari lotutako eskumenak erabiltzean; beste administrazio publiko batzuetako organoekin ere koordinatuko dira: babes berezia merezi duten lursailekin lotutako eskumenak legeaz esleituko dizkieten horiekin.

13. artikulua. *Jabari publikoko eremua.*

1. Honako hauek osatzen dute jabari publikoko eremua: Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-lineak eta plataformaren alde bakoitzean utzi behar den zortzi metroko lursail-zerrenda batek; hura horizontalean neurtuko da, ardatzarekiko modu perpendikularrean, lautadaren kanpoko ertzetik.

2. Erregelamendu bidez, aurreko zenbakian zehaztutako distantzia baino txikiagoa zehaztu ahal izango da jabari publikoko eta babeserako eremua mugatzeko, betiere kasuan kasuko tren-linearen ezaugarri teknikoak eta linea hori igarotzen den lursailaren ezaugarriak kontuan hartuta. Jabari publikoko eremua, babes-eremua eta eraikuntza-mugaren linea ezin izango dira interes partikularrak direla-eta murriztu.

3. Lautadaren kanpoaldeko ertza lur-erazketaren ezpondaren, lubetaren edo, hala badagokio, mugakideak diren eusteko hormen eta lur-zati naturalaren arteko gurutzaketa da.

Lursailaren ezaugarriak direla-eta lautadaren kanpoaldeko ertza zehaztea ezinezkoa denean, irudizko lerro batek osatuko du kanpoaldeko ertz hori. Irudizko lerro hori bidearen ardatzarekiko paraleloa izango da, eta hiru metroko tarte batera kokatuta egongo da, ardatz horrekiko modu perpendikularrean eta kanpoaldeko errearen kanpoaldeko ertzetik neurtuta.

4. Zubi, zubibide, egitura eta antzeko lanen kasu berezietan, lursaileko lanen ertzeko proiektzio-linea bertikalak finkatu ahal izango dira lautadaren kanpoaldeko ertz gisa; dena den, linea horien arteko lursaila jabari publikokoa izango da. Egituraren altuera nahikoa den kasuetan, obraren mantenimendua bermatzeko beharrezkoa den gunea bakarrik

mugatu ahal izango da jabari publikoko eremu gisa, eta, gehienez ere, babes eta estribuen inguruko eremua eta elementu horien inguruko zerrenda perimetral nahikoa.

14. artikulua. *Babes-gunea.*

1. Tren-lineen babes-gunea horien alde bakoitzean dagoen lursail-zerrenda bat izango da; hura aurreko artikuluan zehaztutako jabari publikoko guneak mugatuko du barnealdean, eta lautadaren kanpoaldeko ertzetatik 70 metrotara kokatutako bi lerro paralelok kanpoaldean.

2. Hirigintza-plangintzan hiri-lur edo lur urbanizagarri gisa sailkatzen den lurzoruan, eta hark hirigintza-legeria aplikagarriak eskatzen duen plangintzarik zehatzena betetzen badu, haren exekuzioa abiarazteko, bost metrokoak izango dira aurreko zenbakian zehaztutako tren-azpiegituren babeserako distantziak jabari publikoko eremurako, eta zortzi metrokoak babes-gunerako, betiere lautadaren kanpoko ertzetatik kontatzen hasita. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek distantzia horiek murriztu ahal izango dituzte Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari beren eskumenen esparruko txostena bidali ostean; dena den, hura murrizteko beharra edo interes publikoa egiaztatu beharko da, trenaren erregularitasunari, kontserbazioari eta mugimendu askeari kalterik egin gabe, eta jabari publikoko eremuari dagokion lursaila ez da, inola ere, bi metro baino txikiagoa izango. Murrizteko eskaerarekin batera, haren helburua zehatz-mehatz deskribatuko duten oinplanoak eta altxaerako planoak eta azalpen-memoria aurkeztu beharko dira gutxienez.

15. artikulua. *Eraikitzeo muga.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-lineen bi aldeetan eraikitzeo muga zehaztuko da. Muga horren eta tren-linearen artean guztiz debekatuta egongo da edonolako eraikuntza-, berreraikuntza- edo handitze-lanak egitea, lege hau indarrean sartzen den momentuan dauden eraikinak babesteko eta mantentzeko behar-beharrezkoak direnak salbu. Era berean, debekatuta egongo da eraikitzeo muga-lerroak eragina duen gainazalaren barruan goi-tentsioko linea elektriko berriak ezartzea.

Lauza bidez estalitako edo lurpeko tren-lineetan eta tuneletan ez da eraikitzeo muga-lerro hori aplikatu beharrik izango. Egin beharreko lanak itxitura bat jartzea edo hesitzea denean ere ez da eraikitzeo muga-lerro hori aplikatu beharrik izango.

2. Eraikitzeo muga-lerroa plataformatik gertuen dagoen kanpoaldeko ertzetik berrogeita hamar metrotara kokatuko da, aipatutako ertz horretatik horizontalki neurtuta.

Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten eta hiriguneetatik igarotzen diren tren-lineen kasuan, eraikitzeo muga-lerroa plataformatik gertuen dagoen ertzetik hogeit hamar metrotara kokatuko da.

Erregelamendu bidez, eraikitzeo muga-lerro horren kasuan aurreko lerrokadan aurreikusitakoa baino distantzia txikiagoa zehaztu ahal izango da, lineek dituzten ezaugarrien arabera.

3. Era berean, azpiegituren administratzaile orokorrek, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak bere eskumenen esparruan egindako txostena eta eragindako tokiko erakundeen eta autonomia-erkidegoen txostena jaso ostean, oro har zehaztutako eraikitzeo muga-lerroa ez den beste bat zehaztu ahal izango dute, arrazoi geografikoak edo sozioekonomikoak direla-eta; muga-lerro hori Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-linea zehatz batzuei aplikatu ahal izango zaie, mugatutako gune edo eremuetan. Murrizketa horrek ez du eraginik izango toki zehatzetan, eta luzera nabarmeneko tarte osoetan izango da aplikagarria.

4. Eraikitzeo muga-lerroak zehaztutako eremuaren barnean toki edo eremu jakin batean obrak egin behar direnean, azpiegituren administratzaile orokorrek, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak bere eskumenen esparruko txostena egin ostean, 2. zenbakian adierazitakoa baino distantzia txikiagora ezarri ahal izango dute eraikitzeo muga-lerroa; horretarako, interesdunak dagokion eskaera egin eta kasuan kasuko administrazio-espeditentea bideratu beharko du, betiere hirigintza-antolamenduan jasotakoa betetzen bada, eta trenaren segurtasunari, erregularitasunari, kontserbazioari eta

zirkulazio askeari kalterik egiten ez bazaio, eta erabaki hori bateraezina ez bada lege honetako 5. artikuluko 8. zenbakian xedatutakoarekin bat etorri ondorioak eragiten jarraitzen duten informazio-azterlanei dagozkien azpiegitura berrien eraikuntzarekin.

16. artikulua. *Jabari publikoko guneekin eta babes-guneekin lotutako beste muga batzuk.*

1. Tren-azpiegituraren babes-guneetan eta jabari publikoko eremuetan edonolako lanak egiteko edo instalazio finakoak nahiz behin-behinekoak jartzeko, horien norakoa edo horietan egin daitekeen jarduera-mota aldatzeko eta zuhaitzak landatu edo mozteko, tren-azpiegituren administratzailearen baimena beharko da alde aurretik. Nolanahi ere, zenbaki honetan xedatutakoak ez die kalterik egingo beste administrazio publiko batzuen eskumenei.

Trenbidearen jabari publikoko eremuetan lanak egiteko, instalazioak jartzeko edo jarduerak aurrera eramateko baimena eskatzen dutenek nahitaez bete beharko dituzte baimendutako jarduerak behar den bezala aurrera eramateko tren-azpiegituraren administratzaileak eskatutako bermeak, eta erregelamendu bidez zehaztutakoarekin bat etorri.

Paisaiak edo eraikuntzak babesteko asmoz edo tren-lineek sortzen duten zarata mugatzeko asmoz jabari publikoko eremuan eta babes-gunean egiten den edozein lan horren sustatzaileek ordaindu beharko dute.

Nolanahi ere, trenbideko zerbitzua eskaintzeko edo interes orokorreko zerbitzu bat eskaintzeko hala egin behar denean bakarrik egin ahal izango dira obrak edo instalazioak jabari publikoko eremu batean, tren-azpiegituren administratzailearen baimena jaso ostean. Salbuespen gisa, eta behar bezala justifikatutako arrazoiak direla-eta, baimendu ahal izango da interes pribatuko lan edo instalazioek jabari publikoko eremua gurutzatzea hala airez nola lur azpitik.

Trenbidearen jabari publikoko eremua okupatzen den kasuetan, hori egiten duenak nahitaez garbitu eta jaso beharko du jabari publikoko eremu horren mugara arte okupatutako lursailtako materiala, betiere linearen tren-azpiegituren administratzailearen eskakizuna jaso ostean. Eskakizunari emandako epearen barnean erantzuten ez bazaio, linearen tren-azpiegituren administratzaileak modu subsidiarioan jardungo du, materiala garbitzeko eta jasotzeko behar diren lanak betetz, eta lursailak okupatu dituenak ordaindu beharko ditu lan horiek eragin dituzten gastu guztiak.

2. Babes-gunean trenbideko zirkulazioaren segurtasunarekin bateragarriak diren obrak eta erabilerak bakarrik egin ahal izango dira, betiere tren-azpiegituren administratzailearen baimena jaso ostean. Hark babes-gunea erabili edo haren erabilera baimendu ahal izango du interes orokorreko arrazoiak direla eta, tren-linearen zerbitzu hobea eskaintzeko hala egin behar denean edo trenbideko zirkulazioari dagozkion segurtasun-arrazoiak direla eta.

Babes-gunea okupatzeagatik eta hura erabiltzean sortutako kalte-galerengatik kalte-ordainak jaso ahal izango dira, Nahitaezko Desjabetzearen 1954ko abenduaren 16ko Legean zehaztutakoari jarraikiz.

Baimena ukatzeko, akordioaren ondorengo hamar urteetan tren-linea handitzeko edo aldatzeko planen edo proiektuen aurreikuspenak hartu beharko dira oinarri gisa, baita trenbideko zirkulazioarekin lotutako segurtasun-arrazoiak ere; gauza bera gertatuko da obrak, instalazioak edo jarduerak trenbideko zirkulazioaren segurtasunean eragiten duenean, hark plataformaren edo lautadaren egonkortasunean zuzenean edo zeharka eragiten duenean, azpiegiturako elementuren baten osotasunean kalteak eragiten dituenean, mantenimendu arrunta oztokatzen duenean, edo azpiegitura behar bezala ustiatzea galarazten duenean.

3. Babes-gunean nekazaritza-lanak egin ahal izango dira, eta, horretarako, ez da alde aurretiko baimenik beharko, betiere ureztatze-uren ebakuazio egokia bermatzen bada eta lautadari kalterik eragiten ez bazaio; dena den, guztiz debekatuta egongo da uztondoak erretzea.

4. Lehendik zeuden eraikinetan eta instalazioetan konpontze- eta hobetze-lanak bakarrik egin ahal izango dira, horiek eraikinaren bolumena handitzen ez badute; gainera,

horiek eragindako balio-handitzeak ez dira desjabetze-ondorioetarako kontuan hartuko. Edonola ere, tren-azpiegituren administratzaileak baimena eman beharko du lan horietarako, alde batera utzi gabe aplikatzekoa den araudiaren arabera beharrezkoak izan daitezkeen gainerako baimenak.

5. Tren-azpiegituraren kontserbazioa eta mantenimendua bermatzen diren heinean, hirigintza-plangintzak beste erabilera batzuk kalifikatu ahal izango ditu gainjarritako gainazaletan –sestran eta zorupean edo hegalean–, higiezin konplexu bat eraikitze helburuarekin, lurzorua Estatuko legeriak baimentzen duen moduan.

17. artikulua. *Eraikitze muga-lerrora arte dauden babes-guneko ondasunak desjabetzea.*

Eraikitze muga-lerrora arteko babes-gunean, tren-azpiegituren administratzaileak jabari publiko gisa hartuko diren ondasunak desjabetu ditzala eskatu ahal izango dio Sustapen Ministerioari; eskaera egiteak onura publikoaren deklarazioa ekarriko du berekin, baita ondasunok okupatu beharra eta okupazio horiek premiazko zatik deklaratu izana ere, trenbide-zerbitzuak egoki emateko eta zirkulazioaren segurtasunerako hala komeni dela justifikatzen bada.

18. artikulua. *Tren-azpiegituraren babes-guneetako eta jabari publikoko eremuetako legez kanpoko obra eta jarduerak.*

1. Sustapen Ministerioak, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak edo tren-azpiegituren administratzaileak hala eskatuta, gobernuaren autonomia-erkidegoetako ordezkariak eten ahal izango dituzte obrak edo instalazioak eta bertan behera utzi debekatutako, baimendu gabeko edo baimenetan zehaztutako baldintzak betetzen ez dituzten erabilerak. Horrez gain, horrek ukitzen dituen obrak edo instalazioak zigilatu ahal izango dituzte.

2. Etendako lanak eta erabilerak behar bezala egiaztatu ditzala eskatu ahal izango dio gobernuaren ordezkariak tren-azpiegituren administratzaileari, eta hark honako erabaki hauetako bat hartu beharko du agindua ematen denetik bi hilabeteko epean, eta zuzenean eragindakoei entzun ostean:

a) Obrak edo instalazioak eraistea eta debekatutako, baimenik gabeko edo emandako baimenetara egokitzen ez diren erabilerak behin betiko debekatzea.

b) Behin-behinean obrak edo instalazioak arautzeko edo onartutako erabilerak baimentzeko espedientea abiaraztea.

3. Kasuan kasuko akordioak egiteak ez du kentzen dagozkion era guztietako zehapenak jartzea eta dagozkion era guztietako erantzukizunak eskatzea.

IV. KAPITULUA

Tren-azpiegituren administrazioa

19. artikulua. *Tren-azpiegituren administrazioaren edukia eta irismena.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarearen barnean dauden tren-azpiegituren administrazioak horiek mantentzea eta ustiatzea du helburu, baita horien kontrol-, zirkulazio- eta segurtasun-sistema kudeatzea ere. Kontrol-, zirkulazio- eta segurtasun-sistemaren kudeaketari atxikitako funtzioak ezin izango zaizkio agindu beste inori.

2. Tren-azpiegituren administrazioa interes orokorreko funtsezko zerbitzu bat da erkidegoarentzat, eta lege honetan xedatutako moduan eskaini behar da.

3. Tren-azpiegituren administratzaile gisa hartuko dira 22. artikuluan aipatzen diren enpresa-erakunde publikoak, eta horiei lege honetako II. tituluko V. kapituluan gaineratutako arauak aplikatuko zaizkie.

Interes Orokorreko Trenbide Sarearekin lotuta dauden interes orokorreko portuak administratzen dituzten erakunde publikoek tren-azpiegituren administratzaileari dagozkion funtzioak beteko dituzte portu bakoitzeko tren-azpiegiturei dagokienez; horretarako, II. tituluko VIII. kapituluan jasotzen diren arauak aplikatuko dira.

4. Aurreko zenbakian zehazten dena alde batera utzi gabe, Sustapeneko ministroak erakunde publiko edo pribatu bati ere esleitu ahal izango dizkio, kontratu bidez, Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duen edo osatuko duen tren-azpiegitura jakin bat eraikitzeke eta administratzeko edo bakarrik administratzeko tren-azpiegituren administratzaileari dagozkion funtzioak. Kontratista aukeratzeko orduan, sektore publikoko kontratuei buruzko legeria orokorrean jasotzen diren aurreikuspenak hartu beharko dira kontuan.

Erakunde horiei tren-azpiegitura bat eraiki dezatela agintzen bazaie, proiektuak ikuskatzea eta onartzea eta obrak hartzea Sustapen Ministerioari egokituko zaio.

23. artikuluan zerrendatzen diren azpiegitura-administratzaileen eskumenen eta funtzioen barnean, trenbideko garraio-zerbitzuak eskaintzen dituzten enpresei edo erakundeei ezin izango zaizkie agindu h) eta k) letretan jasotakoak.

20. artikulua. *Tren-azpiegitura baliatzeko gutxieneko oinarritzko zerbitzuak.*

Azpiegitura baliatzeko eskubidea bermatzeko, tren-azpiegituren administratzaileek honako zerbitzu hauek eskainiko dizkiete tren-enpresa guztiei, inolako bereizkeriarik gabe eta lege honetan eta bera garatzen duten arauetan aurreikusitako moduan:

- a) Tren-azpiegituraren kapazitateari buruzko eskaerak tramitatzea.
- b) Onartutako kapazitatea eskura jartzea.
- c) Tren-azpiegitura erabiltzea, sarearen desbideratzeak eta bidegurutzeak barne.
- d) Trena kontrolatzea, seinaleztapen, erregulazio eta espedizioa barne, eta trenbideko zirkulazioari buruzko informazioa jakinaraztea eta ematea.
- e) Trakzio-korronterako elikadura elektrikoko instalazioak erabiltzea, horiek erabilgarri daudenean.
- f) Trenen zirkulazio-zerbitzuei eta gerta daitezkeen atzerapenei buruz informatzea.
- g) Eman den kapazitateari dagokion zerbitzua txertatu edo ustiatzeko behar den beste edozein informazio ematea.

21. artikulua. *Tren-azpiegitura baten administrazio-aldaketa.*

Sustapeneko ministroak proposatuta Ministro Kontseiluak onartutako akordio baten bitartez, erabaki ahal izango da Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duen eta lehendik dagoen tren-azpiegituraren edozein elementu 19. artikuluan jasotzen ez den beste erakunde batek kudeatu dezala, hura 22. artikuluan aurreikusitako administratzaile batek kudeatzen badu.

Erakunde administratzailearen aldaketak beharrezko titulartasun-aldaketak edo araubide juridikoko aldaketak eragingo ditu, lege honetan eta hura garatuko duten arauetan zehaztutakoarekin bat etorriz, eta aplikatzekoak diren gainerako arau guztiak kontuan hartuta. Aldaketa hori Ministro Kontseiluaren erabakiaren bidez gauzatuko da, Sustapeneko ministroak proposatuta.

Artikulu hau aplikatuta egindako eskualdaketek ez dituzte Estatuko, autonomia-erkidegoko edo tokiko zergak ordaindu beharrik izango, ezta autonomia-erkidegoei lagatako zergak ere; horrenbestez, horiei ez zaie aplikatuko martxoaren 5eko 2/2004 Legegintzako Errege Dekretuak onartutako Tokiko Ogasunak arautzen dituen legearen testu bategineko 9.2 artikuluan aurreikusitakoa.

Eskualdaketa, egintza eta eragiketa horiek, era berean, salbuetsiak izango dituzte fede-emaile publikoek eta jabetzako eta merkataritzako erregistratzaileek egindako esku-hartzeengatik arielak edo ordainsariak.

V. KAPITULUA

Tren-azpiegituren administratzaile orokorren araubide juridikoa

22. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sareko azpiegituren administrazio orokorra.*

Tren-azpiegituren administrazioa eta horien eraikuntza Sustapen Ministeriora atxikitako enpresa-erakunde publiko bati edo gehiagori egokituko zaie, Estatuaren eskumenen esparruaren barruan; erakunde horiek nortasun juridiko propioa, jarduteko erabateko gaitasuna eta norbere ondasuna izango dute, eta lege honetan, Estatuko Administrazio Orokorraren antolakuntzari eta funtzionamenduari buruzko apirilaren 14ko 6/1997 Legean, norbere estatutuetan eta aplikatzekoak diren gainerako arauetan zehaztutakoaren arabera arautuko dira.

Lege honetan tren-azpiegituren administratzaile orokorrei buruz egiten diren erreferentziak artikulua honetan aurreikusitako enpresa-erakunde publikoentzat ere badirela ulertuko da.

23. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren funtzionamendua.*

1. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrei honako funtzio hauek betetzea dagokie:

a) Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatu behar duten norbere titulartasuneko tren-azpiegituren oinarriko proiektuak eta eraikuntza-proiektuak onartzea eta eraikitzea, horiek norbere baliabideekin eta Sustapen Ministerioak zehaztutakoaren arabera gauzatzen badira.

b) Tren-azpiegiturak hirugarrenen baliabideekin eraikitzea, kasuan kasuko hitzarmenari jarraikiz.

c) Bere titulartasuneko eta hitzarmen bidez agindutako tren-azpiegiturak administratzea.

d) Tren-azpiegitura baliatzeko 20. artikuluan zerrendatzen diren gutxieneko oinarriko zerbitzuak eskaintzea.

e) Administratzen duen tren-azpiegitura, horren babes-guneak eta bertan gauzatzen den tren-zirkulazioa kontrolatu, zaindu eta ikuskatzea.

f) Bere titulartasuneko ondasunak, atxiki zaizkion ondasunak eta kudeatzea agindu zaion ondasunak ustiatzea.

g) Sareari buruzko adierazpena prestatu, onartu eta argitaratzea.

h) Tren-enpresei eta hala eskatzen duten 34. artikuluan zerrendatutako gainerako hautagaiei azpiegituraren kapazitatea esleitzea, eta haiekin esparru-akordioak egitea.

i) Tren-garraioaren zerbitzu osagarriak eta lagungarriak eskaintzea.

j) Trenbideko garraioaren zerbitzu osagarriak eta lagungarriak eskaintzeagatiko tarifak onartu eta kobratzea.

k) Tren-azpiegiturak erabiltzeagatiko kanonak zehaztu, berrikusi eta kobratzea, aplikatzekoak diren lege-araubideari eta erregelamenduari jarraikiz.

l) Europar Batasuneko beste estatu batzuetan tren-azpiegiturak administratzen dituzten erakundeekin lankidetzan jardutea, sare nazional bat baino gehiago hartzen dituen azpiegituraren kapazitatea zehaztu eta esleitzeko.

m) Haren jarduketarekin lotuta egiten diren ondare-erantzukizuneko erreklamazioak ebaztea.

n) Lege honetan edo bera garatzeko xedapenetan esleitzen zaizkion gainerako guztiak.

2. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek ezin izango dituzte trenbideko garraio-zerbitzuak eskaini, norbere jarduerari atxikitakoak salbu.

3. Beren funtzioak betetzeko, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek legeria zibilean eta merkataritza-legerian aurreikusitako administrazio- eta antolaketa-jardun guztiak gauzatu ahal izango dituzte.

4. Beren funtzioak betetzean, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek kudeaketa-autonomiarekin jardungo dute, beren estatutueta zehaztutako mugen barnean; edonola ere, kontuan hartu beharko dituzte interes publikoaren bermea, erabiltzaileen segurtasuna, trenbide-sistemaren eraginkortasun globala eta gardentasunari, bereizkeriarik ezari, inpartzialtasunari eta trenbide-operadoreen independentziari buruzko printzipioak.

24. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren aldetik tren-azpiegiturak administratu eta eraikitzea.*

1. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrei dagokie beren titulartasuneko edo hitzarmen bidez agindutako tren-azpiegiturak administratzea.

2. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek honako arau hauek bete beharko dituzte tren-azpiegiturak eraiki eta administratzeko orduan:

a) Tren-azpiegituren administratzaile arduradunak bere titulartasuneko lineak eraiki eta administratu ahal izango ditu, eta horien mantentze-lanak egin, aurreko artikuluko 1. zenbakiko a) eta b) letretan aurreikusitakoari jarraikiz.

b) Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek behar bezala egokitu beharko dute beren jarduera sektore publikoko kontratuei buruzko legerian administrazio publikoentzat zehazten diren arauetara, tren-azpiegiturak eraiki edo aldatzeko lanen kontratuak prestatzeko, esleitzeko, betetzeko, ondorioetarako eta baliogabetzeko; ez, ordea, elektrifikazio- eta seinaleztapen-lanak egiteko, tren-azpiegituraren mantentze-lanak egiteko eta trafikoaren kontrolerako, zirkulaziorako eta segurtasunerako sistemak kudeatzeko.

c) Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek Ur, energia, garraio eta posta-zerbitzuen sektoreetako kontratazio-prozedurei buruzko urriaren 30eko 31/2007 Legean aurreikusitakoari jarraikiz kontratatuko dute. Lege hori aplikagarria ez den kasuetan, tren-azpiegituren administratzaileek behar bezala egokitu beharko dute beren jarduketa, sektore publikoko kontratuei buruzko legerian xedatutakoari jarraikiz, erakunde horiek arauketa harmonizatura atxiki gabeko kontratuak esleitzeko onartu behar dituzten barne-aginduetara.

d) Aurreko zenbakietan jasotzen dena kontuan hartuta, sektore publikoko kontratuei buruzko legeria bete behar duen kontratazioari atxikitako zerbitzuak eta urriaren 30eko 31/2007 Legeari atxikitako kontratazioaren menpeko zerbitzuak gaineratzen dituzten kontratuetan, edo erakundeak onartutako barne-instrukzioak bete behar dituzten kontratazioko prestazioak gaineratzen dituzten kontratuetan, tren-azpiegituren administratzaileak ikuspuntu ekonomikotik garrantzi gehien duen zerbitzua izango du kontuan, kontratu horiek prestatu eta esleitzeko orduan eta horien ondorioetarako eta baliogabetzeko aintzat hartu behar diren arauak zehazteko.

3. Hainbat jarduera gauzatzeko asmoa dagoen kasu horietan, Sektore Publikoaren Kontratuen Legearen testu bateginaren 134. artikuluan aipatutako aurreiazko ebaluazio-agiriaren bidez agerian geratzen bada 134. artikuluko baldintzak eta aplikatzekoa den araudian aurreikusitako ordezkotzat kontratazio-formulak ez direla aski, aipatutako arauen arabera, aurreikusitako helburuak eta xedeak betetzeko, tren-azpiegituren administratzaileak tren-azpiegiturak eraiki edo kudeatu ahal izango ditu, sektore publikoaren eta sektore pribatuaren arteko lankidetzakontratuak eginez, Sektore Publikoaren Kontratuen Legearen testu bateginaren 11. artikuluan zehaztutako moduan. Lege honetan aurreikusitako bereizitasunak aintzat hartuta, kontratu horiek d) letrako lehen leterokadan adierazitakoaren arabera aplikatzekoak diren arauak bete beharko dituzte, egin beharreko jarduketan artean trenbidearen plataforma-lanak edo muntaketa-lanak egin behar direnean salbu; kasu horretan, tren-azpiegituren administratzaileak egokitu du bere jarduera sektore publikoaren eta sektore pribatuaren arteko lankidetzakontratuei buruzko sektore publikoko kontratuei buruzko legerian administrazio publikoetarako zehaztutako arauetara, zerbitzu horietako bakoitzak ikuspuntu ekonomikotik ordezkotzatzen duen ehunekoa –kontratuaren aurrekontu osoari dagokionez– dena dela.

Sektore publikoaren eta sektore pribatuaren arteko lankidetzakontratuetan, gauzatzeko epea inbertsioen amortizazioaren edo finantzaketa-formulen arabera zehaztuko da, eta ez da aplikatuko Sektore Publikoaren Kontratuen Legearen testu bateginaren 314. artikuluan aurreikusitako muga. Hala ere, kontratu horien iraunaldia ez da inola ere berrogei urtetik gorakoa izango. Halaber, sektore publikoaren eta sektore pribatuaren arteko lankidetzakontratuaren balio zenbatetsia hamabi milioi eurokoa edo handiagoa bada, espedientea onartu aurretik Ministroen Kontseiluaren baimena beharko da; horrez gain, Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioaren derrigorrezko txosten loteslea beharko da, eta txosten horrek kontratuaren aurrekontu-ondorioak eta finantza-konpromisoak aztertuko ditu, bai eta kontratuak aurrekontu-egonkortasunaren betetze-mailan duen eragina ere.

4. Era berean, tren-azpiegituren administratzaileak obra publikoaren emakidarako kontratu baten bitartez eraiki edo administratu ahal izango ditu tren-azpiegiturek; kontratu horrek sektore publikoko kontratuei buruzko legerian xedatzen denari jarraituko dio, lege honetan aurreikusitako berezitasunak aintzat hartuta.

Kontratua arautuko duen administrazio-baldintzen orrian aurreikusi ahal izango da emakidadunari egindako lanak ordaindu egingo zaizkiola erabiltzaileek azpiegiturek erabiltzeagatik ordaintzen duten prezioaren bidez, azpiegitura horiekin lotutako merkataritza-guneak ustiatzean lortutako etekinetatik edo jarduera osagarriak egiteagatik –hala nola ostalaritza-establezimenduen aprobetxamendua, zerbitzu-geltokiak, ibilgailu-aparkalekuak edo aisialdirako establezimenduak– eta, hala badagokio, tren-azpiegituren administratzaileak berak egin ditzakeen ekarpenen bitartez.

25. artikulua. *Estatuaren ekarpen ekonomikoak. Jarduera-programak eta hitzarmenak.*

1. Erkidegoko eta nazioko legerian zehaztutakoaren esparruan, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek Estatuaren ekarpen ekonomikoak jaso ahal izango dituzte horiek esleitu zaizkien funtzioen jardun jasangarriarekin bat badatoz, batez ere azpiegiturek eraiki, mantendu, babestu, birjarri edo hobetzeko lanei dagokienez, baita azpiegituren muntari eta horien finantza-premiei dagokienez ere, inbertsio berriei aurre egiteko bereziki. Ekarpen horiek egiteko, kontuan hartuko dituzte ondo kudeatutako enpresa eraginkor batek jarduera gauzatzeko dituen kostuak.

Aurrekoak ez du kentzen egin beharreko inbertsioak Estatuaren zuzeneko finantzaketa ez den beste bitarteko batzuekin egiteko aukera adostea Gobernuak. Horretarako, indarrean den antolamendu juridikoan adierazten diren lankidetzak publiko eta pribaturako bitartekoak erabiliko dira.

2. Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioaren txostena jaso ostean, zeina loteslea izango baita, Sustapen Ministerioak eta tren-azpiegituren administratzaileak hitzarmen bat sinatuko dute, gutxienez bost urterako. Hitzarmenaren xedeen artean, hark administratuko dituen zerbitzuko instalazio eta azpiegiturek egongo dira, eta hura II. eranskinean adierazten diren oinarriko printzipioetara eta parametroetara egokituko da. Hitzarmenean, lortu beharreko helburuak eta xedeak adieraziko dira, eta Estatuak egin beharreko ekarpenen zenbatekoa proposatuko da, aurreko zenbakian adierazitakoa kontuan hartuta. Hitzarmeneko neurri sortak tren-azpiegituren jasangarritasun ekonomikoa bermatu beharko dute. Hitzarmenaren baldintzak eta haren arabera finantzaketa gisa azpiegitura-administratzaileari egin beharreko ordaintzen egitura hitzarmenaren iraupen osorako finkatu beharko dira, hura sinatzen den momentutik bertatik.

Hitzarmena onartu aurretik, Sustapen Ministerioak tren-enpresei eta gainerako hautagaiei bidaliko die hitzarmena, hilabeteko epean horiek hitzarmena azter dezaten eta, hala badagokio, beren txostena bidal dezaten. Hitzarmena «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da, hura sinatu eta hilabete bateko epean.

Estatuko Administrazioako Esku-hartzailak Nagusiak kontrol finantzarioa egiteko txosten bat igorriko du hitzarmenaren aurreikuspen ekonomikoen exekuzio-mailari dagokionez, eta, bertan, Estatuak egin beharreko ekarpenen likidazioari buruzko bere iritzia teknikoa jaso beharko da. Sustapen Ministerioak exekuzioaren kontrol teknikoa egingo du.

3. Era berean, Gobernuak behar diren neurriak hartuko ditu, ohiko enpresa-egoeretan eta gehienez ere bost urteko epean, tren-azpiegituren administratzaile orokorren galera-irabazien kontuak gutxienezko oreka izan dezan, batetik, azpiegiturak erabiltzeagatik kanonei dagozkien diru-sarreraren, zerbitzu osagarriak eta lagungarriak eskaintzeko tarifetatik lortutako diru-sarreraren, beste merkataritza-jarduera batzuetako soberakinen, ordaindu ezin daitezkeen jatorri pribatuko diru-sarreraren eta Estatuako finantzaketaren –hala badagokio, Estatuak ordaindutako aurrerakinak barne– eta, bestetik, azpiegitura-gastuen artean.

Trenbideko garraioa beste garraio bide batzuekin lehiakorra denean, beren kontuak Estatuaren finantzaketarik gabe orekatu ditzatela eskatu ahal izango die Gobernuak azpiegitura-administratzaileei.

4. Gobernuaren politika orokorraren esparruan, eta tren-azpiegituren garapena, mantenimendua eta berrikuntza islatzen duen estrategiarekin bat etorriz, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek jarduera-programa bat onartu beharko dute, eta, bertan, inbertsio- eta finantzaketa-planak gaineratuko dira.

Programa horrek bermatu beharko du azpiegitura ezin hobeto eta modu eraginkorrean erabiltzen, hornitzen eta garatzen dela, eta, era berean, finantza arloko oreka bermatu beharko du; horrez gain, helburu horiek lortzeko beharrezko baliabideak aurreikusiko ditu. Hura onartu aurretik, tren-azpiegituren administratzaileek programaren zirriborroa bidaliko diete Sustapen Ministerioari, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari, tren-enpresei eta gainerako hautagaiei, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari eta gainerako interesdun guztiei. Horrela, aktore horiek dagozkien informazioa eskuratu dutela bermatuko da, eta alegazioak egin ahal izango dituzte tren-azpiegiturekin lotutako zerbitzuak eskuratu eta erabiltzeko baldintzei eta zerbitzu horien izaerari, hornidurari eta garapenari buruzko jarduera-programaren edukari buruz hura onartu aurretik; gainera, horiek aurreikusitako kanonak eguneratu ahal izango dituzte, 100.1 artikuluari jarraikiz.

Programa hori urtero eguneratuko da, eta Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegiturak ezartzearekin lotutako jarduketa guztiak bilduko ditu, baita trazaduraren edo horien baldintza funtzional edo ustiapen-baldintzen ikuspuntutik egin beharreko aldaketak ere, hurrengo bost urteetarako aurreikusitakoak.

5. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek beharrezko neurriak hartuko dituzte aurreko zenbakietan aurreikusitako hitzarmenaren eta jarduera-programaren arteko koherentzia bermatzeko helburuarekin, eta, beharrezkoa izanez gero, egitekoak diren inbertsioak berriz programatuko dituzte horiek une bakoitzeko finantzaketa-gaitasunera egokitzeko.

6. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek administratzen dituzten aktibo guztien erregistroa egingo dute; erregistro hori erabiliko da horiek konpondu edo ordezkatzeko behar den finantzaketa zehazteko, eta azpiegitura berritu eta modernizatzeko gastuari buruzko informazio xehatu guztia jaso beharko du.

Horrez gain, tren-enpresei eskainitako zerbitzuen kategoria bakoitzari kostuak esleitzeko metodoa aurkeztuko diote tren-azpiegituren administratzaileek Sustapen Ministerioari, onespina eman diezaion. Metodo hori aldi behin eguneratuko da, nazioarteko kontabilitate-praktika onenak gaineratu daitezkeen.

Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioak, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak eta Lurreko Garraioen Kontseilu Nazionalak aurretiaz txostenak egingo dituzte kostuak esleitzeko metodoari eta haren eguneraketari buruz.

26. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren baliabideak.*

Tren-azpiegituren administratzaile orokorren baliabide ekonomikoak Estatuako Administrazio Orokorraren antolakuntza eta funtzionamenduari buruzko apirilaren 14ko 6/1997 Legearen 65. artikuluko 1. zenbakian zerrendatutakoak izan daitezke. Tren-azpiegituren administratzailearen baliabide ekonomikoen artean, honako hauek daude:

1. Estatuaren ondare-ekarpenak; horiek erakundearen baliabide propioak izango dira.

2. Norbere ondaretik edo kudeatzea agindu zaion ondaretik eta hirugarrenei zerbitzuak eskaintzetik lortutakoak.
3. Estatuarekin egindako hitzarmenak edo kontratu-programak betetzean lortutako diru-sarrerak, merkataritza alorrekoak edo bestelakoak.
4. Egokitu zaizkion tasak kobratuta lege honen arabera jaso beharreko zenbatekoak.
5. Esleitu dakizkiokeen Europar Batasuneko funtsak.
6. Tren-azpiegiturak erabiltzeagatik eta gutxieneko oinarrizko zerbitzuak emateagatik jasotzen dituen kanonen zenbatekoa, eta zerbitzu osagarriak eta lagungarriak emateagatik dagozkion tarifa eta prezioetatik jasotzen duen zenbatekoa.
7. Estatuko Aurrekontu Orokorretan sar daitezkeen transferentzia arruntak edo kapital-transferentziak.
8. Zorpetze-eragiketetatik eratorritako finantza-baliabideak, Aurrekontuen azaroaren 26ko 47/2003 Lege Orokorren 111. artikuluan xedatutakoaren arabera.
9. Dohaintzak.
10. Autonomia-erkidegoekin, tokiko erakundeekin edo erakunde pribatuekin egindako hitzarmenetatik lortzen dituenak.
11. Bestelako diru-sarrera finantzarioak edo ez-finantzarioak, eta legean edo hura garatzen duten erregelamendu-mailako arauetan aurreikusitakoarekin bat etorritik lortzen dituen diru-sarrerak.

27. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren ondarea.*

1. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek, beren helburuak betetzeko, ondare propioa izango dute, Estatuko Administrazio Orokorrek duenez bestelakoa; haren titulartasuneko ondasunek, eskubideek eta betebeharrak osatuko dute ondare hori.

Interes Orokorreko Trenbide Sareari dagozkion tren-azpiegiturak tren-azpiegituren administratzaile orokorren titulartasunekoak izango dira, betiere Sustapen Ministerioaren agindu baten bidez egindako banaketa kontuan hartuta; baita lege edo erregelamendu bidez esleitzen zaizkion ondasunak eta eskubideak, eta norbere baliabideekin bereganatu edo eraikitzen dituenak ere.

Aurreko lerrokan xedatutakoa ezin izango da aplikatu interes orokorreko portuen zerbitzu-gunean kokatuta dauden tren-azpiegituren kasuan.

2. Tren-azpiegituretako administratzaile orokorrek bere titulartasuneko jabari publikoko ondasunei begira edozein unetan egikaritu ahal izango dituzte administrazio publikoen ondareari buruzko legeriak Estatuko Administrazio Orokorren eratzikitako administrazio-, defentsa-, polizia-, ikerketa-, mugaketa-ahalmenak eta edukitza berreskuratzeko ahalmena.

Gainera, beren titulartasuneko jabari publikoko ondasunak erabiltzeko araubidea zehaztu beharko dute, eta beste inork horiek erabili ahal izateko baimenak eta tituluak eman beharko dituzte.

3. Trenbideko linea guztiak, horiek okupatzen dituzten lur-eremuak eta jabari publikoko gunean kokatuta dauden instalazioak jabari publikokoak izango dira.

Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek beren titulartasuneko jabari publikoko ondasunak desafektatu ahal izango dituzte, interes orokorreko zerbitzuak eta erkidegorako funtsezkoak diren zerbitzuak emateko beharrezkoak ez badira.

Desafektazio hori tren-azpiegituren administratzaile orokorren organo eskudunek egingo dute, beren estatutuei jarraikiz, eta desafektatutako ondasunak haien ondarean txertatuko dira hala; horren aurretik, baina, ondasun horiek behar ez direla jasotzen duen adierazpena egin beharko dute, Sustapen Ministerioak arauzko txostena egin ondoren.

Desafektatutako ondasunak besterendu edo trukatu ahal izango dira, desjabetzeari buruzko legerian bihurtarako zehaztutako baldintzak betetzen badira.

28. artikulua. *Langile lan-kontratudunen araubide juridikoa eta aurrekontu, ekonomia eta finantza, kontabilitate, esku-hartze eta finantza-kontrolaren alorretako araubideak.*

1. Tren-azpiegituren administratzaile orokorren langile lan-kontratudunen araubide juridikoa eta horien kontratazioa lan-zuzenbidera egokituko da, apirilaren 14ko 6/1997 Legearen 55.1 eta 2. artikuluetan aurreikusitakoari jarraikiz.

2. Tren-azpiegituren administratzaile orokorren aurrekontu, ekonomia eta finantza, kontabilitate, esku-hartze eta finantza-kontrolaren alorretako araubideak haien estatutueta zehaztuko dira, Aurrekontuei buruzko azaroaren 26ko 47/2003 Legean zehaztutakoarekin bat etorritik.

29. artikulua. *Zerga-araubidea.*

Azpiegituren administratzaile orokorrek enpresa-erakunde publikoen berezko zerga-araubidea bete beharko dute, lege honek aurreikusten dituen zehaztasunak kontuan hartuta.

30. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren jardunaren kontrola.*

1. Tren-azpiegituren administratzaile orokorrek gauzatu behar duten kudeaketaren eraginkortasun-kontrola eta kontrol teknikoa Sustapen Ministerioak egingo du, funtsean, honako prozedura hauen bitartez:

a) Ustiapen- eta kapital-aurrekontuak onesteko prozeduran eta tren-azpiegituren administratzailearen zenbait urtetarako jarduketa-programan, inbertsio-programan eta finantzaketa-programan esku hartuta.

b) Ministerioak berak edo hark izendatutako erakundeak egiten dituen eta beharrezkotzat jotzen diren finantza- eta kudeaketa-kontrolen edo kontu-ikuskapenen bitartez, betiere Estatuko Administrazioari Esku-hartzaitza Nagusiaren berezko funtzioei kalterik egin gabe.

c) Tren-azpiegituren administratzaileek zehazten dizkien alderdiei buruzko datuak eta akordioak jakinarazita; halere, beharrezkotzat jotzen den dokumentazioa eskatu ahal izango du, eta kontabilitatea edo kudeaketaren beste alderdi batzuk zuzenean aztertu ahal izango ditu, hori egokituz jotzen duenean.

d) Azpiegituren administrazioari eta zerbitzuen prestazioari buruzko ikuskapen-jarduketan bitartez, eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagozkion jarduketan bitartez, betiere Interes Orokorreko Trenbide Sarearen zirkulazioan segurtasuna arautzen duten arauetan aurreikusitako moduan.

e) Azpiegituren administratzaileek onartutako jarduketa-programak Gobernuak zehaztutako politika orokorrera, garapena adierazten duen strategiara, tren-azpiegituraren mantenimendura eta berrikuntzara egokitzen direla ikuskatuz, bereziki sarean egin beharreko jarduketan lehentasunari dagokionez eta 25.2 artikuluan aurreikusitakoari jarraikiz sinatzen diren hitzarmenei dagokienez.

2. Tren-azpiegituren administratzaile orokorren aurrekontu- eta finantza-kontrolak bat etorri beharko du azaroaren 26ko 47/2003 Legean enpresa-erakunde publikoentzat zehaztutakoarekin.

31. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren estatutua.*

Ministro Kontseiluak, Sustapeneko ministroak hala eskatuta eta Ogasuneko eta Administrazio Publikoetako ministroak proposatuta, tren-azpiegituren administratzaile orokorren estatutuak onartuko ditu errege-dekretu bidez; apirilaren 14ko 6/1997 Legearen 62. artikuluan jasotako alderdiez gain, oinarriko antolakuntza-egitura, goi-mailako zuzendaritza-organoak eta horien funtzioak arautuko dira bertan.

VI. KAPITULUA

Sareari buruzko adierazpena

32. artikulua. *Sareari buruzko adierazpenaren edukia, prestaketa, ezaugarriak eta argitalpena.*

1. Sareari buruzko adierazpenean, tren-enpresen eskura jarritako azpiegituren ezaugarriak azalduko dira, eta sare-tarte bakoitzaren gaitasunari eta baldintza teknikoei eta bertara iristeko baldintzei buruzko informazioa jasoko da. Haren edukia bat etorriko da III. eranskinean jasotakoarekin.

2. Tren-azpiegituren administratzaileek, Sustapen Ministerioari, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari, tren-enpresei eta gainerako hautagaiei, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari eta gainerako interesdunei kontsulta egin ostean, beren jarduketa-eremuari dagokion sareari buruzko adierazpena prestatu, onartu eta argitaratuko dute, baita horien eguneraketak ere. Sareari buruzko adierazpena gaztelaniaz eta, gutxienez, Europar Batasuneko beste hizkuntza ofizial batean argitaratuko da. Sareari buruzko adierazpenaren edukia doan eskuratu ahal izango da formatu elektronikoan, tren-azpiegituren kasuan kasuko administratzailearen web-atarian; hala badagokio, administratzaileek web-atari komun bat izango dute, eta adierazpena bertan eskuratu ahal izango da.

3. Sareari buruzko adierazpena azpiegitura-kapazitatearen eskaera egiteko epea amaitu baino lau hilabete lehenago argitaratuko da gutxienez.

VII. KAPITULUA

Azpiegitura-kapazitatearen esleipena

33. artikulua. *Kapazitate-esleipenaren kontzeptua.*

Azpiegitura-kapazitatea esleitzea tren-azpiegituren administratzaileek kasuan kasuko hautagaiei ordutegi-tarteak esleitzea da; tarte horiek sareari buruzko adierazpenean zehazten dira, eta tren edo trenbideko ibilgailu batek denbora-tarte jakin batean bi punturen artean zirkulatzeko esleitzen dira.

34. artikulua. *Hautagaiak.*

1. Tren-enpresek azpiegitura-kapazitatea esleitzeko eskaera egin ahal izango dute, baita enpresa horiek osatzen dituzten nazioarteko enpresa-taldeek ere.

2. Era berean, trenbideko garraioaren esparruan eskumenak dituzten eta kapazitatea bereganatzeko zerbitzu publikoko interesa duten administrazio publikoek eskatu ahal izango dute azpiegitura-kapazitatea, erregelamendu bidez zehaztutako moduan eta baldintzetan; kontsignatarioek, zamaketariak eta tren-enpresen izaera ez izan arren kapazitatea bereganatzeko merkataritza-interesa duten garraio-enpresek eta garraio-operadoreek ere bai. Kasu horietan, azpiegitura-kapazitatea erabili ahal izateko, hautagaiek tren-enpresa bat izendatu eta azpiegitura-administratzaileari egoera hori jakinarazi beharko diote.

3. Tren-enpresaren baimena lortzeko interesa frogatzen duten enpresa guztiek une bakoitzean erabil daitekeen kapazitateari buruz galdetu ahal izango diote administratzaileari.

35. artikulua. *Hautagaien betekizunak.*

Tren-azpiegituren administratzaileek, erregelamendu bidez xedatzen denarekin bat etorritik, eta diru-sarreraren alorrean dituzten zilegizko itxaropenak eta kudeatzen duten azpiegituren etorkizuneko erabilera babesteko helburuarekin, zenbait betekizun ezarri ahal izango dizkiete hautagaiei, horiek egokiak eta gardenak badira eta bereizkeriarik eragiten ez badute.

Betekizun horiek argi eta garbi zehaztuko dira sareari buruzko adierazpenean, eta azpiegitura-kapazitatea lortzeko eskaintza egokiak aurkezteko egokitasunari eta berme ekonomikoen ekarpenari buruzkoak izango dira bakar-bakarrik; berme horiek ez dute gehiengo egoki bat gaindituko, zeina hautagaiak aurreikusten duen jarduera-mailaren araberakoa izango baita.

Betekizun horiek aplikatzeko erregelamendu bidezko prozedura Europako Batzordeak finkatutako irizpideetara egokituko da, Europako trenbide-eremu bakarra ezartzeko 2012ko azaroaren 21eko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2012/34/EB Zuzentarauaren 41.3 artikuluan aurreikusitakoa aplikatuz.

36. artikulua. *Esleitzeko prozedura.*

Erregelamendu bidez, hautagaiei kapazitatea esleitzeko prozedura eta egutegia arautuko dira, eta haiek eta tren-azpiegituren administratzaileak kapazitatearen esleipenari dagokionez dituzten eskubideak eta betebeharrak zehaztuko dira. Kapazitatea esleitzeko prozedurak behar bezala egokitu beharko du gardentasunaren, objektibotasunaren eta bereizkeriarik ezaren printzipioetara.

Erregulazio horrek kapazitate-eskaeren koordinazioa eta administratzaileek azpiegituran pilaketa gertatuz gero hartu beharreko neurriak jasoko ditu, baita azpiegitura-administratzaileen arteko lankidetzaren ere, trenbide-erriak modu eraginkorrean esleitzeko azpiegituren administratzaile batek baino gehiagok kudeatutako linea-tarteak hartzen dituzten garraio-zerbitzuetan.

37. artikulua. *Trenbideko zirkulazioa nahasten denerako neurri bereziak.*

1. Trenbideko zirkulazioa modu nabarmenean nahasten duten istripu, akats tekniko edo bestelako gorabeherak izanez gero, tren-azpiegituren administratzaileak beharrezko neurri guztiak hartuko ditu egoera lehenbailehen etor dadin bere onera. Horretarako, gorabeheren plan bat prestatuko du, alde batera utzi gabe Babes Zibilari buruzko urtarrilaren 21eko 2/1985 Legean zehaztutakoa eta autonomia-erkidegoek esparru horretan dituzten eskumenak.

2. Salbuespenezko arrazoiak direla-eta azpiegitura aldi baterako erabilgaitz geratu bada, tren-azpiegituren administratzaileak trenbide-zerbitzuak eten ahal izango ditu, aurretiaz jakinarazi beharrik izan gabe, azpiegitura horietan dagozkion konponketak presaz egiteko. Horrek eragiten dien tren-enpresek ez dute kalte-ordainak edo konpentsazioak eskatzeko eskubiderik izango.

3. Artikulu honetan aurreikusitako egoeretan, tren-azpiegituren administratzaileak kasu bakoitzean egokitzat jotzen dituen baliabideak jarri beharko dituzte tren-enpresek haren eskura, eta eskatzen zaien laguntza eman beharko diote.

38. artikulua. *Kapazitatea erabiltzeko eskubideak.*

1. Azpiegitura-kapazitatea erabiltzeko eskubidea tren-azpiegituren administratzaileak esleituko du, eta, hautagai bati esleitu ostean, hura ezin izango zaio utzi beste enpresa bati. Ez da lagapen gisa hartuko tren-enpresa ez den baina kapazitatearen hautagai esleipenduna baden baten kontura jarduten duen tren-enpresa batek kapazitatea erabiltzea. Kasu horretan, esleipendunaren jarduerari dagozkion helburuak betetzeko erabiliko da kapazitatea, zeinek 34.2 artikuluan aurreikusten diren horietakoren bat izan beharko duten.

2. Debeztatuta dago esleitutako azpiegitura-kapazitateari buruzko negozio juridikoak egitea.

Ez da transmisio gisa hartuko hautagai baten kontura jarduten duen tren-enpresa batek kapazitatea erabiltzea.

3. Azpiegitura-administratzaileek eta hautagaiek esparru-akordioak egin ahal izango dituzte kapazitate-erreserbak egiteko. Akordio horietan, hautagaiak eskatutako eta hari

esleitutako azpiegitura-kapazitatearen ezaugarriak zehaztuko dira, zerbitzu-ordutegiaren indarraldia baino handiagoa den iraupen baterako.

4. Esparru-akordioek ez dituzte xehetasunez zehaztuko trenbide-erreiak, ez dute eragotziko beste hautagai batzuen aldetik edo beste zerbitzu batzuetarako ere erabili ahal izatea kasuan kasuko azpiegitura, eta aldatu edo mugatu ahal izango dira tren-azpiegitura hobeto erabiltzeko helburuarekin.

5. Esparru-akordioek bost urteko indarraldia izango dute gehienez ere, eta iraupen bereko aldietarako berritu ahal izango dira.

Dena den, bost urtetik gorako epea adostu ahal izango da merkataritzako kontratuek, inbertsio espezializatuek edo arriskuek hala justifikatzen dutenean. Epe luzerako inbertsio handiak egitea eragiten duten eta azpiegitura espezializatua erabiltzen duten zerbitzuen kasuan, hamabost urtera arteko indarraldia duten esparru-akordioak egin ahal izango dira hautagaiak inbertsio horiek behar bezala justifikatzen baditu.

Salbuespenezko kasuetan eta, bereziki, epe luzeko inbertsio handien kasuan, hamabost urtetik gorako indarraldiak eskaini ahal izango dira, horiek kontratuzko konpromisoen xede direnean eta zenbait urtetarako amortizazio-plan bat gaineratzen dutenean batez ere. Kasu horretan, hautagaiaren premiak direla eta, kapazitatearen ezaugarriak zehaztasunez definitu beharko dira beharbada, eta trenbideko banden maiztasunak, bolumena eta kalitatea gaineratu beharko dira, zeinak esparru-akordioa indarrean den bitartean esleitu zaizkion hautagaiari. Pilaketak dituzten azpiegituren kasuan, tren-azpiegituren administratzaileak murriztu ahal izango du hautagaiari gordetako kapazitatea, hilabeteko epean gutxienez, hura hautagaiari esleitu zaion kuotaren azpitik erabili bada.

6. Tren-azpiegituren administratzaileak esparru-akordioak jakinaraziko dizkio Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari, eta esparru-akordio bakoitzeko ildo orokorren berri emango die interesdunei, horiek hala eskatzen dutenean, merkataritza arloko garrantzia duten isilpeko datuak eman gabe.

VIII. KAPITULUA

Interes orokorreko portuetako eta aireportuetako tren-azpiegiturak

39. artikulua. *Aplikatu beharreko araubidea.*

1. Momentu bakoitzean interes orokorreko portuen zerbitzu-guneetan dauden eta Interes Orokorreko Trenbide Sarearekin konektatuta dauden portu-agintaritzaren titulartasuneko tren-azpiegiturak sare horren barnean sartuko dira, eta lege honen 4.4 artikuluan aipatzen den Interes Orokorreko Trenbide Sareko azpiegituren katalogoan txertatuko dira.

2. Portu Agintaritzak 23. artikuluko 1. zenbakiko a), b), c), d), e), f), i), j), m) eta n) letretan tren-azpiegituraren administratzaileari esleitzen zaizkion eskumenak gauzatuko ditu interes orokorreko portuetan dauden eta aurreko zenbakian aipatzen diren tren-azpiegiturei dagokienez, betiere zazpigarren xedapen gehigarrian aurreikusitako moduan.

3. Aurreko zenbakian aipatzen diren tren-azpiegituren eta gainerako Interes Orokorreko Trenbide Sarearen arteko konexioa sareari buruzko adierazpenean jasoko da, eta hitzarmen baten bidez araututa egongo da. Hitzarmen hori kasuan kasuko portu-agintaritzak, dagokion tren-azpiegituren administratzaile orokorrak eta Estatuko Portuak erakundeak sinatuko dute interes orokorreko portu bakoitzerako; horretarako, Sustapen Ministerioaren baimena jaso beharko dute aldez aurretik, eta hitzarmenean alderdi bakoitzaren betebeharrak eta eskubideak zehaztuko dira, honako printzipio hauei jarraikiz:

a) Azpiegituren administratzaile orokorrak eta Portu Agintaritzak erakunde bakoitzak administratutako tren-azpiegituren konexio fisikorako eta funtzionalerako arauak zehaztuko dituzte, Sustapen Ministerioak ezarritako ildoak kontuan hartuta. Horretarako, hitzarmenean behar bezala zehaztuko dira portuaren eta gainerako Interes Orokorreko Trenbide Sarearen arteko konexio-lerroak.

b) Portu-agintaritzek portu bakoitzeko trenbide-sarea diseinatu eta ustiatzeko arauak finkatuko dituzte interes orokorreko portuei dagokienez eta Estatuko Portuak erakundearen aldeko txostena jaso ostean, betiere Interes Orokorreko Trenbide Sarearen gainerako zatien funtzionamendu egokia oztopatzen ez badu.

Hitzarmenean, sareari buruzko alderdi operatiboak jasoko dira, baita tren-azpiegituren administratzaileak interes orokorreko portuen esparruan dauden tren-azpiegituren kapazitatea esleitzeko errespetatu beharko dituen arauak ere.

4. Interes Orokorreko Trenbide Sareari ez dagozkion baina tren-azpiegituren administratzaile orokorrak kudeatzen duen sarearekin lotuta dauden edo lotu nahi diren portuko tren-azpiegituretan, hark eta Portu Agintaritzak adostutako arauak aplikatuko dira; horiek 3. zenbakian aurreikusitako hitzarmenera gehitu ahal izango dira.

1. zenbakian aipatzen diren tren-azpiegituren eta Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen ez duten beste sare batzuen arteko konexioa bi sareen titularren arteko hitzarmen baten bidez arautuko da, Estatuko Portuak erakundearen aldeko txostena jaso ostean.

5. Interes orokorreko aireportuen zerbitzu-gunean unean-unean dauden eta Interes Orokorreko Trenbide Sarearen gainerako zatiekin lotuta dauden tren-azpiegiturek lege honetan jasotako arau orokorrek arautuko dituzte, betiere aireportuak kudeatzen dituen erakunde publikoaren eta tren-azpiegituren administratzailearen artean bakoitzaren eskumenak koordinatzeko egingo den hitzarmenari kalterik egin gabe.

6. Interes orokorreko portu edo aireportu bat bere titulartasuneko trenbide-sarea duen autonomia-erkidego baten lurraldean kokatuta dagoenean, azpiegitura baten eta bestearen titularren arteko hitzarmenak egin ahal izango dira sareen arteko interkonexioa eta bateragarritasuna ahalbidetzeko.

IX. KAPITULUA

Titulartasun pribatuko tren-azpiegiturek

40. artikulua. *Titulartasun pribatuko tren-lineei aplikatu beharreko araubidea.*

1. Partikularrei dagozkien azpiegiturek titulartasun pribatukoak izango dira, banakoenak nahiz kolektiboenak.

2. Autonomia-erkidego batetik baino gehiagotatik igaroko den titulartasun pribatuko tren-azpiegitura bat ezarri edo ustiatzeko, behar-beharrezkoa izango da aurretiaz horretarako kapazitatea emango duen administrazio-baimena eskuratzea. Sustapen Ministerioak baimena eman aurretik, linea ezarri edo ustiatzeko proiektua aurkeztu beharko du eskatzaileak, eta bertan honako hauek gaineratu beharko dira, gutxienez: proiektatutako azpiegitura ezarri edo ustiatuz lortu nahi diren helburuak azaltzeko memoria; plano orokorrak eta partzialak; aurrekontuak; azpiegituretan izango diren jarduerak; eta obren deskribapena eta horiek egiteko egoera teknikoaren deskribapena; azken horiek behar bezala bete beharko dituzte Sustapen Ministerioak erregelamendu bidez ezarritako segurtasun- eta elkarreragingarritasun-arauak. Sustapen Ministerioak azpiegitura igaroko den lurraldeetako autonomia-erkidegoen organo eskudunen txostena jaso beharko du linea ezarri edo ustiatzeko proiekturako baimena eman aurretik. Txosten hori hilabeteko epean bidali beharko da, eskaera egiten denetik kontatzen hasita, eta hura aldekotzat joko da epe horretan bidaltzen ez bada.

3. Titulartasun pribatuko tren-azpiegitura horretan, trenbideko garraioan jardun ahal izango da, eksklusiboki, norbere kontura, haren titularrak dituen beste jarduera nagusi batzuen osagarri gisa.

4. Desjabetze-legeriari jarraikiz, titulartasun pribatuko tren-linea bat ezartzea onura publikokoa edo interes sozialekoa denean, Sustapen Ministerioak beharrezkotzat jotzen diren jabari publikoko lursailak okupatzeko eskumena eman ahal izango dio haren titularrari, eta, hala badagokio, baita titulartasun pribatuak bereganatzeko ere. Horretarako, nahitaez desjabetzeko prozeduraren bitartez jardungo da, eta bertan hura izango da onuraduna.

41. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten elementuak.*

Interes Orokorreko Trenbide Sareari ez dagozkion tren-azpiegiturak -batez ere, zamaguneak- eta Interes Orokorreko Trenbide Sarea tren-azpiegituren administratzaileak hala baimentzen duenean bakarrik konektatu ahal izango dira. Interes Orokorreko Trenbide Sareari ez dagokion tren-azpiegituraren titularrak erraztu egingo du konexio hori, baimenean zehaztutako moduan. Erregelamendu bidez, tren-azpiegitura horien eta Interes Orokorreko Trenbide Sarearen arteko konexio-baldintzak zehaztuko dira, baita 22. artikuluan aipatzen diren tren-azpiegituren administratzaileen titulartasuneko tren-azpiegiturak osatzen dituzten titulartasun pribatuko elementuak eraiki eta ustiatzeko araubidea ere.

III. TITULUA

Zerbitzu-instalazioak, eta tren-enpresei zerbitzuak ematea

42. artikulua. *Zerbitzu-instalazioak.*

1. Lege honetan xedatutakoaren ondorioetarako, honako hauek izango dira zerbitzu-instalazioak:

- a) Bidaiariak garraiatzeko geltokiak eta horiekin lotutako eraikinak eta instalazioak, ibilbide eta bidaiei buruzko argibide-taulak eta txartelak saltzeko kokalekuak barne.
- b) Salgaien instalazio teknikoak eta logistikoak.
- c) Saillkapen-geltokiak eta trenak prestatzeko instalazioak, maniobretarako instalazioak barne.
- d) Aldentzeko bideak.
- e) Trenbideko ibilgailuak mantentzeko instalazioak, salbu eta abiadura handiko trenetara edo instalazio zehatzak behar dituzten beste material ibiltari mota batzuetara xedatutako mantentze pisutsuko instalazioak.
- f) Beste instalazio tekniko batzuk, hala nola garbitzeko instalazioak.
- g) Trenbide-jarduerekin lotuta dauden portuko instalazioak.
- h) Babes-instalazioak.
- i) Erregai-hornidurarako instalazioak.
- j) Zabalera- eta ardatz-aldagailuak.

2. Titulu honetako xedapenak aplikatuko zaizkie aurreko zenbakian aipatzen diren eta Interes Orokorreko Trenbide Sarean amaierako bezero bati baino gehiagori trenbideko garraioarekin lotutako zerbitzuak eskaintzen dizkieten instalazioei, instalazioaren titularra edo enpresei eskainitako zerbitzuen ustiatzailea dena dela.

Abiadura handiko trenetara edo instalazio espezifikoak behar dituzten beste material ibiltari batzuetara xedaturiko trenbideko ibilgailuen mantentze pisutsuko instalazioei dagokienez, artikuluko honetako 4. eta 6. zenbakietan adierazitakoarekin lotuta daudenak bakarrik hartuko dira zerbitzu-instalazio gisa.

3. 1. zenbakiko a), b), c), d), g) eta i) letretan zerrendatutako zerbitzu-instalazioaren baten ustiatzailea trenbideko garraio-zerbitzuak ematen dituen erakunde edo enpresa baten kontrol zuzenaren edo zeharkakoaren pean badago eta zerbitzu horiek emateko instalazioa erabiltzen bada eta zerbitzu horietan erakunde edo enpresa hori nagusi bada, hark nortasun juridiko berezia izan beharko du, instalazio horiek erabiltzeko orduan eta zerbitzuak emateko orduan bereizkeriarik eza eta gardentasuna berma daitezten.

1. zenbakian jasotako zerbitzu-instalazio guztietan, instalazioaren ustiatzaileak eta garraiorako trenbide-zerbitzuak eskaintzen dituen erakunde edo enpresaren ustiatzaileak kontu bereziak eduki beharko dituzte, baita emaitzen kontu bereziak eta balantze bereziak ere, alde batera utzi gabe urteko kontuak egiteko betebeharrak orokorra.

4. Sareari buruzko adierazpenean, nolana ere, informazioa jasoko da kasuan kasuko azpiegitura-administratzailearen sarearekin lotutako zerbitzu-instalazioak

erabiltzeko eta instalazio horietan zerbitzuak emateko baldintzei buruz; bestela, informazio hori formatu elektronikoan eta doan lortu ahal izateko webgune bat adieraziko da.

5. Zerbitzu-instalazio bat bi urtean edo gehiagoan erabili ez bada eta tren-enpresaren batzuek hura erabiltzeko interesa agertzen badute horretarako premia dagoela behar bezala frogatuta, titularrak publikoki eskaini beharko du hirugarren batek instalazioaren ustiapena bereganatzeko aukera, non eta ez duen frogatzen abian den birmoldaketa-prozesu batek galarazten duela tren-enpresa interesdunek instalazio hori erabiltzea.

6. Zerbitzu-instalazioek onura publikoko aitortzea izango dute, horiek ezarri edo areagotzeko beharrezkoak diren eskubide eta ondasunak nahitaez desjabetu behar badira ere.

Instalazio baten onura publikoa aitortzeko, enpresa interesdunak dagokion eskaera egin beharko dio Sustapen Ministerioari –enpresa hori onuradun gisa hartuko da, desjabetze-legerian zehaztutakoarekin bat etorritik–; horretarako, instalazioa erabiltzeko proiektua eta desjabetu beharrekotzat jotzen dituen ondasun edo eskubideen zerrenda zehatza eta berezia aurkeztu beharko du.

Eskaera horren informazioa jendaurrean jarriko da eta eragiten dien erakundeei txostena eskatuko zaie. Desjabetze-prozesua nahitaez desjabetzeko legerian ezarritakoaren arabera beteko da.

Gainera, instalazioen titularrek beharrekotzat jotzen diren jabari publikoko lursailak erabiltzeko eskubidea izango dute, Sustapen Ministerioaren baimena jaso ostean.

43. artikulua. *Zerbitzu-instalazioetarako sarbidea.*

1. Tren-azpiegituren administratzaileek eta zerbitzu-instalazioen gainerako ustiatzaileek aukera emango diete, inolako bereizkeriarik gabe, tren-enpresa guztiei eta sartu nahi duten gainerako hautagaiei instalazio horietara iristeko, baita trenez iristeko ere, eta horietan ematen diren zerbitzuak erabiltzeko.

2. Tren-enpresek eta gainerako hautagaiek zerbitzu-instalazioak eta horietan ematen diren zerbitzuak erabiltzeko eskaerak egiten badituzte, horien ustiatzaileek arrazoizko epe baten barruan erantzun beharko diete, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak zehazten duen epean beranduenean. Tren-enpresek bidaiarien edo salgaien garraio-zerbitzuak ibilbide berberetan edo beste ibilbide batzuetan baina ekonomikoki onargarriak diren baldintzetan ustiatzeko beste aukera bideragarri batzuk dituztenean bakarrik ukatu ahal izango dira eskaerak. Dena den, horrek ez du behartuko zerbitzu-instalazioaren arduraduna eskaera guztiei erantzuteko baliabideetan edo ekipoetan beharrezkoak diren inbertsioak egitera.

Zerbitzu-instalazioaren ustiatzailea 42.3 artikuluan deskribatutako egoeran badago, idatziz eman beharko ditu enpresa bati sarbidea ukatu izanaren arrazoiak, eta beste instalazio batzuetan zer aukera bideragarri dauden adierazi beharko du kasu bakoitzean.

3. Zerbitzu-instalazio baten ustiatzailea, aldi berean tren-enpresa baten baino gehiagoren eskaerak jasotzen baditu, lehenbailehen saiatuko da horiei erantzuten.

Edonola ere, ukatutako eskaerei dagokienez, erreklamazioa jarri ahal izango da Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalan.

44. artikulua. *Zerbitzu osagarriak eta lagungarriak.*

1. Tren-enpresei eta beste hautagai batzuei zerbitzu osagarriak eta lagungarriak eskainiko zaizkie, jarraian adierazten denarekin bat etorritik.

2. Zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak I. eranskineko 18. puntuan adierazten diren zerbitzuak eskaintzen baditu zerbitzu osagarri gisa, inolako bereizkeriarik gabe eskaini beharko dizkie eskaera egin duten gainerako tren-enpresei ere.

3. Tren-enpresek I. eranskineko 19. puntuan adierazten diren zerbitzuak eskatu ahal izango dituzte zerbitzu lagungarri gisa. Zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak ez du zerbitzu horiek eskaintzeko obligaziorik izango, baina tren-enpresaren bati hala eskaintzen badiu, inolako bereizkeriarik gabe eskaini beharko die eskaera egin duten gainerako tren-enpresei ere.

4. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak ezagutu eta ebatziko ditu tren-enpresek eta gainerako hautagaiek zerbitzu osagarriekin lotuta egindako erreklamazioak, baita zerbitzu lagungarriekin lotutakoak ere, bereizkeriarik ezaren printzipioa urratu egin dela uste bada.

45. artikulua. *22. artikuluan aurreikusitako tren-azpiegituren administratzaile orokorren titulartasuneko instalazioetan zerbitzuak eskaintzea.*

1. Zuzenbide pribatuko araubidearen pean emango dira instalazio horietan zerbitzu osagarriak eta lagungarriak, eta tren-azpiegituren administratzaileak berak eman ahal izango ditu zuzenean, norbere baliabideekin, edo zeharkako kudeaketaren araubidearen pean emango dira, urriaren 30eko 31/2007 Legearen arabera hautatutako erakundeen bitartez, edo beste ustiatzaile publiko edo pribatu batzuek emango dituzte, arriskuak beren gain hartuta eta galdu-gordean.

2. Tren-enpresek zerbitzu lagungarriak eman ahal izango dituzte, berentzat edo beste tren-enpresa batzuekin lankidetzan jarduteko araubidearen bitartez, tren-azpiegituren administratzailearen titulartasuneko zerbitzu-instalazioetan, hala zuzenean nola hirugarrenekin kontratuak sinatuz.

Zerbitzu-instalazioak erabiltzearekin batera, tren-enpresak dagokion kapazitatea eskatuko dio tren-azpiegituren administratzaileari, eta azken horrek irizpide gardenen arabera eta inolako bereizkeriarik gabe esleituko dio hura. Eskatutako zerbitzu-instalazio bakoitzerako, eta zerbitzua abian jarri aurretik, tren-enpresak adierazi beharko du instalazioa erabiltzeko baldintzekin ados dagoela, instalazioak modu antolatuan, eraginkorrean eta seguruan ustiatzen direla bermatzeko helburuarekin. Xede horretarako, azpiegituren administratzaileak kapazitatea esleitzeko irizpideak eta instalazioak erabiltzeko baldintzak argitaratuko ditu sareari buruzko adierazpenean.

Tren-enpresek, beren aldetik zerbitzu lagungarriak ematen badituzte, eskatutako zerbitzu-instalazioa erabiltzeagatik eskatzen den kanona bakarrik ordaindu beharko dute.

Dena den, trenbideko garraio-zerbitzua emateko tren-enpresak zerbitzu-instalazioak erabiltzeaz gain azpiegituren administratzaileak eskain ditzakeen beste bitarteko, ekipamendu edo gune batzuk eskatzen baditu, horiek dagokien errentamendu-kontratuaren bitartez arautuko dira, arrazoizko kostuan eta autoprestazio-aldirako.

Zerbitzuak emateko beharrezkoak diren ondasun edo gune horiek tren-enpresa batek bakarrik dituenean, hura zerbitzu-instalazioen ustiatzaile gisa hartuko da, eta zerbitzu lagungarriak eskaini beharko dizkie beste tren-enpresei, inolako bereizkeriarik gabe eta arrazoizko kostuan, betiere titulu honetan ezarritakoarekin bat etorritz.

3. Zerbitzu osagarriak eta lagungarriak emateko hala zuzeneko kudeaketa eginez nola zeharka -hirugarrenekin kontratuak eginda-, trenbide-segurtasunaren esparruko baldintzak bete beharko dira, eta, bereziki, trenbideko langileei dagozkien titulu gaitzaileen xedapena. Horretarako, tren-enpresek eta azpiegitura-administratzaileek prozedura egokiak izan beharko dituzte segurtasuna kudeatzeko beren sistemetan, zerbitzuak ematen diren bitartean haiek berek nahiz hirugarrenek baldintza horiek betetzen dituztela bermatzeko helburuarekin.

4. Erregelamendu bidez, arautu ahal izango da 22. artikuluan aurreikusitako tren-azpiegituren administratzaile orokorrek kudeatzen dituzten zerbitzu-instalazioetan zerbitzuak emateko araubidea, bereizkeriarik ezaren eta proportzionaltasunaren printzipioei jarraikiz.

46. artikulua. *Beste zerbitzu-instalazio batzuen ustiapenak.*

1. Portuei buruzko legerian xedatutakoari jarraikiz ustiatuko dira interes orokorreko portuetan kokatuta dauden zerbitzu-instalazioak, eta hala emango dira horietan zerbitzu osagarriak eta lagungarriak. Horretarako, azpiegiturak erabili ahal izateko oinarritzko zerbitzuak eta zerbitzu osagarriak eta lagungarriak zerbitzu orokor gisa eta merkataritzako zerbitzu edo jarduera gisa hartuko dira, hurrenez hurren.

Edonola ere, instalazio horiek ustiatzean eta zerbitzu horiek ematean, behar bezala bete beharko dira gardentasunari eta bereizkeriarik ezari buruz aurreko artikuluetan emandako arauak.

2. Interes orokorreko portuen esparruan, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek edo beste erakunde publiko edo pribatu batzuek 20. artikuluan aipatzen diren zerbitzuak eman ahal izango dituzte, erakunde horren eta kasuan kasuko portu-agintaritzaren arteko akordioa egin ostean.

3. Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten eta erakunde pribatu batek 19.4. artikuluan aurreikusitakoari jarraikiz administratzen dituen lineetako zerbitzu-instalazioak ustiatzeko baldintza ekonomikoak behar bezala jasota geratuko dira administrazio-agindua formalizatzen den kontratuan.

Instalazioak erabiltzeko eta horietan zerbitzuak emateko, edonola ere, bereizkeriarik ezari eta gardentasunari buruz lege honetan emandako arauak bete beharko dira.

IV. TITULUA

Trenbideko garraioa

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

47. artikulua. *Trenbideko garraioa.*

1. Lege honen ondorioetarako, tren-enpresek Interes Orokorreko Trenbide Sarean zehar zirkulatzen duten ibilgailu egokiak erabiliz egiten duten garraioa ulertuko da trenbideko garraio gisa.

2. Trenbideko garraioa interes orokorreko funtsezko zerbitzu bat da erkidegoarentzat, eta bidaiariak eta salgaiak garraiatzeko erabili ahal izango da. Zerbitzu hori lehia askeko araubidean eskainiko da, lege honetan aurreikusitakoari jarraikiz.

3. Lege honetan xedatutakoaren ondorioetarako, pertsonen garraioa hartuko da bidaiarien garraio gisa, eta mota guztietako ondasunen garraioa salgaien garraio gisa.

II. KAPITULUA

Tren-enpresak

48. artikulua. *Tren-enpresak.*

Tren-enpresaren lizentzia duten eta bidaiariak edo salgaiak trenez garraiatzeko zerbitzuak eskaintzen dituzten enpresak dira tren-enpresak, lege honetan zehaztutako moduan. Tren-enpresek trakzioa eskaini beharko dute kasu guztietan. Tren-enpresa gisa hartuko dira, halaber, trakzioa bakarrik eskaintzen duten enpresak.

49. artikulua. *Tren-enpresen lizentzia.*

1. Bidaiariak eta salgaiak trenez garraiatzeko zerbitzua emateko, tren-enpresaren lizentzia eskuratu beharko da lehenik eta behin. Lizentzia eskatzen duen erakundeak, nolana ere, jardueraren adierazpena egin beharko du, eta, bertan, eskaini nahi dituen zerbitzu-mota guztiak jaso beharko ditu. Lizentzia-eskaerarekin batera, Sustapen Ministerioaren agindu batek zehazten duen dokumentazioa aurkeztu beharko da.

Dena den, ez dute tren-enpresaren lizentziarik beharko tren-azpiegiturak edo trenbideko material mugikorra mantentzera eta konpontzera xedaturiko erakundeek, betiere beren lana egiteko –materiala bidean probatzea barne– beharrezkoak diren elementuak, ekipoa edo materiala bakarrik garraiatzen badituzte. Nolanahi ere, segurtasunari eta zirkulazioari buruzko arau guztiak aplikatu beharko dituzte.

2. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio tren-enpresen lizentziak emateko eskumena. Administrazio-bideari amaiera emango dion kasuan kasuko ebazpena eskaera aurkeztu eta hurrengo hiru hilabeteen barruan edo eskatutako dokumentazioa betetzen den momentuan bertan eman beharko da; hura behar bezala arrazoitu beharko da egindako eskaerari ezezkoa ematen bazaio.

Epe hori igaro eta esanbidezko ebazpenik eman ez bada, eskabidea ezetsizat joko da.

3. Tren-enpresaren lizentzia bakarra izango da Interes Orokorreko Trenbide Sare osorako.

4. Europar Batasuneko gainerako estatuak ematen dituzten tren-enpresaren lizentziek ondorio guztiak izango dituzte Espainian; dena den, nahitaez inskribatu beharko dira Trenbide Erregistro Berezian.

5. Tren-enpresek ezin izango dituzte aurrera eraman lizentziak berariaz jasotzen ez dituen jarduerak, non eta ez duten eskatzen, hala badagokie, edukia zabaltzeko edo aldatzeko.

6. Tren-enpresaren lizentzia ez da inola ere transmititu ahal izango.

7. Tren-enpresek legean zehazten diren moduan eta baldintzetan erabili ahal izango dute tren-azpiegitura.

50. artikulua. *Lizentzia lortzeko baldintzak.*

1. Eskatzaileak honako baldintza hauek betetzen dituela egiaztatu ostean emango dira lizentziak:

a) Sozietate anonimoaren izaera izan beharko du, Espainiako legeriari jarraikiz. Sozietatea denbora mugagabez eratu beharko da, eta haren ekintzek izaera izenduna izan beharko dute. Sozietatea Europar Batasuneko estatua ez den beste estatu batean helbideratuta dagoen pertsona batek edo gehiagok zuzenean nahiz zeharka kontrolatuta badago edo hala egon behar badu, lizentzia ukatu edo haren ondorioak mugatu ahal izango dira Espainiako edo erkidegoko tren-enpresek trenbide-zerbitzua emateko eskubidea bereganatzen ez badute estatu horretan.

b) Orainaldiko nahiz etorkizuneko betebeharreari aurre egiteko nahikoa finantza-gaitasuna izan beharko du.

c) Zuzendaritzako langileen gaitasun profesionala bermatu beharko du.

d) Eska dakizkiokeen erantzukizun zibilak estalita izan beharko ditu.

2. Trenbideko garraioko zerbitzuak eman nahi dituzten erakundeek jarduera hori gauzatzea izan beharko dute helburu nagusi gisa.

3. Honako erakunde hauek ezin izango dute lizentziarik lortu:

a) Espainian edo Espainiatik kanpo askatasuna kenduta zigortu dituzten edo zigortzen ari diren zuzendaritzako langileak edo administratzaileak dituzten erakundeek, zigor hura betetzen denetik bost urte igaro arte; konkurtso-egoeran dauden edo sozietateetan administrazio-karguak betetzeko desgaituta edo zigortuta daudenek; edo hurrengo b), c) eta e) zenbakietan aipatzen diren arau-hausteen eraginez ebazpen edo epai irmo bidez zigortuta daudenek, adierazpen, desgaituntza edo baliogabetze hori indarrean badago.

b) Arau-hauste penal astunengatik zigortutako erakundeek, zigorra jarri denetik bost urte bete arte.

c) Konkurtso-prozeduran daudenek.

d) Garraioen legeria espezifikokan arau-hauste oso astunak egiteagatik ebazpen edo epai irmo bidez zigortuta edo kondenatuta dauden erakundeek, edo gizarte edo lan arloko arauetatik eratorritako betebeharren harira arau-hauste oso astunak egiteagatik ebazpen edo epai irmo bidez zigortu edo kondenatuek, laneko segurtasunari eta osasunari buruzko legeriari dagokionez batez ere, zehapen-ebazpena jarri eta bost urteko epea bete arte.

e) Aduanako izapideei atxikita dauden eta salgaiak mugaz gaindi garraiatzeko diren zerbitzuak eskaintzen zituzten bitartean aduanei buruzko araubideko arauak ez

betetzeagatik zigorra jaso duten erakundeek, zehapen-ebazpena irmoa denetik bost urteko epea bete arte.

51. artikulua. *Eskaera-egileen finantza-gaitasuna.*

1. Enpresa eskatzaileak bere betebeharrak errealei eta potentzialei aurre egin diezaiekeela egiaztatzen duenean, hark finantza-gaitasunaren baldintza betetzen duela ulertuko da, lizentzia-eskaera egin eta hamabi hilabeteko epean.

2. Finantza-gaitasuna enpresaren urteko kontu ikuskatuak aintzat hartuta ebaluatuko da. Ebaluazio horretarako, honako elementu hauek hartuko dira kontuan:

a) Finantza-baliabide erabilgarriak; bankuetako gordailuak, kontu korronteetan kontsignatutako aurrerakinak eta maileguak barne.

b) Berme gisa eman daitezkeen aktiboaren elementuak eta fondoak.

c) Ustiapenerako kapitala.

d) Egindako inbertsioak; ibilgailuak, lursailak, eraikinak, instalazioak eta material ibiltaria erosteko egin diren inbertsioak barne.

e) Enpresaren ondareari dagozkion kargak.

f) Gizarte Segurantzako zergak eta kotizazioak.

3. Sortu berri diren sozietateen kasuan, finantza-gaitasuna haien kapital sozialari dagokion zifraren arabera ebaluatuko da, baita sozietatearen akziodunek edo sozietateak berak betebeharrak betetzen direla ziurtatzeko helburuarekin jarri dituzten bermeak kontuan hartuta ere.

4. Dena dela, erakunde eskatzaileak finantza-gaitasun nahikorik ez duela ulertuko da hark zerga-betebeharrak betetzen ez dituen bitartean, betiere zergei buruzko abenduaren 17ko 58/2003 lege orokorrean edo hura garatzeko eman diren arauetan zehaztutako moduan, edo Gizarte Segurantzarekin dituen betebeharrak betetzen ez dituen bitartean.

52. artikulua. *Lizentzia-eskatzailearen gaitasun profesionala.*

Entitate eskatzaileak lizentziari dagokion jarduera-motaren ikuskapena eta kontrol operatiboa modu seguruan eta fidakorrean egiteko ezagutzak eta esperientzia dituzten zuzendaritza-organoak dituen bitartean edo bere jarduerak abiarazten dituen momentuan izango dituela hitzematen duenean betetzen da gaitasun profesionalaren baldintza.

53. artikulua. *Erantzukizun zibileko estaldura.*

1. Lizentziari dagozkion jarduerak abiarazten dituen momentuan eta jarduera horiek garatzen dituen bitartean, lizentziaren eskatzaileak hitzeman beharko du dagokion erantzukizun zibila bermatua duela edo hala izango duela, batez ere bidaiariei, kargari, ekipajeari, postari eta hirugarrenei eragindako kalteetatik eratorritakoa. Berme horrek, era berean, tren-azpiegiturei eragindako kalteetatik eratorritako erantzukizuna estaliko du.

2. Erregelamendu bidez, erantzukizun zibilaren estaldurari dagozkion baldintzak eta zenbatekoa zehaztuko dira, emango diren zerbitzuen arabera.

54. artikulua. *Lizentziaren eraginkortasuna mantentzea.*

Tren-enpresak emateko baldintzak betetzen dituen bitartean guztiz balioko du lizentziak. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio enpresak arestian adierazitako baldintza guztiak betetzen dituela egiaztatzea. Egiaztapen hori honako momentu hauetan egingo da:

a) Gutxienez, bost urtez behin, lizentzia ematen denetik edo aurreko egiaztatze-prozedura amaitzen denetik kontaktatzen hasita.

b) Agentziak zantzuak dituen bitartean tren-enpresa batek eskatzen diren baldintzak ez dituela betetzen.

c) Tren-enpresaren araubide juridikoa aldatzen denean; bereziki, haren kapitalari dagozkion titulu ordezkagarrien zati esanguratsu bat eraldatu, fusionatu edo erosten denean edo jarduera-adar bat bereizten denean.

Tren-enpresak egoera horiek jakinarazi beharko dizkio Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari, horiek gertatzen direnetik hilabete bateko epean. Jakinarazpena egiteko betebeharrak hori lizentzien titularrei edo beste titulu gaitzaile batzuen titularrei ezartzen zaie, espresuki.

55. artikulua. *Lizentzia etetea.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak une oro egiaztatu ahal izango du lizentzia baten tren-enpresa titularrak hura izateko behar diren baldintzak betetzen jarraitzen duen ala ez, eta hala ez bada, tren-enpresari emandako lizentziaren ondorioak eten ahal izango ditu, guztiz edo partzialki. Lizentzia modu partzalean eteten denean, hark berariaz zehazten den irismena izango du. Hartutako ebazpenak amaiera emango dio administrazio-bideari.

2. Lizentzia eteteko erabakia kasu hauetakoren bat gertatzen denen har daiteke:

a) Oso arau-hauste astuna egiteagatik zehapen-espeditentea abiarazten denean. Eteteko erabakia behin-behineko neurriak hartzeko aurreikusitako prozedurari jarraikiz hartuko da.

b) Zehapen gisa, VII. tituluan aurreikusitakoari jarraikiz.

c) Tren-enpresak bere eragiketak sei hilabete baino gehiagoz eten dituenean, non eta ez den erabakitzen, hurrengo artikuluan aurreikusten denarekin bat etorritik, lizentzia baliogabetzea.

3. Aurretiaz adierazitako arrazoi bat izanik eta trenbideko garraio-zerbitzua modu eraginkorrean eta seguruan eskaintzen dela bermatzeko neurria egokia denean bakarrik adostuko da hura baliogabetzea. Lizentzia hogeita lau hilabetez etetea erabaki ahal izango da gehienez ere.

4. Erregelamendu bidez, lizentziak eteteko prozesuari aplikatu ahal izango zaion araubidea garatuko da.

56. artikulua. *Lizentzia baliogabetzea.*

1. Hauek izango dira tren-enpresa bati emandako lizentzia baliogabetzeko arrazoiak:

a) Lizentzia emateko 50.1. artikuluan eskatutako baldintzak tren-enpresak behin eta berriz ez betetzea, eta 50.3. artikuluko d) eta e) epigrafeetan zerrendatutako arrazoiren batean nahastuta egotea. Dena den, lizentzia finantza-gaitasunaren baldintza ez betetzeagatik baliogabetzen denean, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak aldi baterako lizentzia bat eman ahal izango dio tren-enpresari, interes orokorreko arrazoiak direla-eta, betiere trenbideko garraio-zerbitzuaren segurtasuna arriskuan jartzen ez bada. Aldi baterako lizentzia horrek sei hilabeterako balioko du gehienez ere.

b) Konkurtso-egoeran dagoenean, non eta Trenbide Segurtasuneko Agentziak ez duen egiaztatzen enpresak finantza arloko bideragarritasuna izango duela arrazoizko epe batean. Likidazio-fasea hasten bada, lizentzia baliogabetu egingo da, betiere Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak uste badu ez dagoela benetako aukerarik finantza-saneamendurako.

c) Lizentzia adierazpen faltsuetan edo beste bitarteko irregular batzuetan oinarrituz lortzen denean.

d) Uztailaren 2ko 1/2010 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen Kapital Sozietateei buruzko Legearen testu bategineko 363. artikuluan aurreikusten diren tren-enpresa derrigorrean desegiteko arrazoietakoa bat gertatzen denean.

e) Hamabi hilabeteko epean oso arau-hauste astunengatik bi zehapen jartzen direnean, 109.4. artikuluan aurreikusitako moduan.

2. Tren-enpresa batek bere eragiketak sei hilabetez eteten baditu edo lizentzia lortu ondorengo sei hilabeteetan abiarazten ez baditu, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak, kasuan kasuko egoerak kontuan hartuta eta behar bezala arrazoitutako ebazpen baten bidez, lizentzia baliogabetu edo etetea erabakiko du.

3. Lizentzia baliogabetzea Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak erabakiko du. Ebazpen horrek amaitu egingo du administrazio-bidea, eta berehala betearaztekoa izango da. Lege honetan aurreikusten ez diren gainerako kontuetarako, lizentzia azaroaren 26ko 30/1992 Legearen VI. tituluaren zehaztutako prozeduraren arabera baliogabetuko da.

4. Erregelamendu bidez, lizentziak baliogabetzeko prozedura garatuko da.

57. artikulua. *Europar Batasuneko beste estatu batzuei jakinarazpenak egitea.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak uste badu Europar Batasuneko estatu bateko agintaritzak lizentzia eman dion tren-enpresa batek ez dituela betetzen eskatzen zaizkion baldintzak, horren berri emango dio, berandutu gabe, agintaritzari.

2. Agentziak, Espainian jarduten duen eta Europar Batasuneko beste estatu batekoa den tren-enpresa bati lizentzia eten edo baliogabetu zaiola jakiten duenean, beharrezkoak diren neurriak hartu beharko ditu, berehala, tren-enpresak titulu gaitzaile horren babespean zerbitzuak eman ditzan.

3. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak, lizentzia bat eman, aldatu, eten edo baliogabetzen badu, horren berri emango dio, berehala, Europako Trenbide Agentziari.

58. artikulua. *Tren-enpresen betebeharrak.*

1. Tren-enpresek bereizirik eraman eta argitaratuko dituzte salgaiak trenez garraiatzeko zerbitzuei buruzko galdu-irabazien kontua eta balantzeak, batetik, eta bidaiariak garraiatzeko zerbitzuei dagozkienak, bestetik. Zerbitzu publikoko erregimenean garraio-zerbitzuak emateko jardueren kontzeptuan ordaintzen diren funts publikoak bereizirik agertuko dira kasuan kasuko kontuetan, eta ez dira jarriko beste garraio-zerbitzu batzuk edo beste edozein zerbitzu emateko jardueretan; dena den, urteko kontuak egiteko betebeharrak orokorra dute.

2. Tren-enpresek Sustapeneko ministroaren aginduaren bidez zehazten den informazio estatistikoa eta kontabilitate-informazioa helarazi beharko dute; era berean, hark kontrol-, ikuskapen- eta auditoretza-sistemak ezarriko ditu eta informazio hori zenbatean behin eman beharko duten zehaztuko.

3. Bidaiariak garraiatzen dituzten tren-enpresek behar bezala egiaztatu beharko dute Sustapen Ministerioan, eta gutxienez beren jarduerak abiarazi baino hiru hilabete lehenago, bidaiariak trenez garraiatzeko baldintza orokor batzuk aplikatuko dituztela eta horiek 62.1. artikuluan aurreikusitakoari jarraikiz zehazten diren kalitate-maila eta erabiltzaileen eskubideak betetzen dituztela, baita Europar Batasunaren araudia ere.

4. Trenbideko bidaiari-garraioa xedetzat daukaten tren-enpresek honako hauek bete beharko dituzte, gainera:

a) Erabiltzaileek aurkeztutako erreklamazioei erantzuteko sistema bat ezarri beharko dute, erregelamendu bidez garatutako moduan.

b) Zerbitzuaren kalitateari buruzko arauak ezarri eta hura kudeatzeko sistema bat finkatu beharko dute, kalitate horri eusten zaiola bermatzeko. Zerbitzuaren kalitate-arau horiek honako gai hauei buruz erregelamenduetan jasotzen diren alderdiak gaineratuko dituzte:

Informazioa eta txartelak.

Zerbitzuen puntualtasuna eta horien nahasmenduei aurre egiteko printzipio orokorrak.

Zerbitzuen baliogabetzeak.

Material ibiltariaren garbiketa, ibilgailuetako airearen kalitatea eta ibilgailuen higieena, besteak beste.

Erabiltzaileen gogobetetze-mailari buruzko azterketak.

Zerbitzuaren kalitate-arauak ez betetzeagatik sortutako erreklamazio, diru-itzulera eta kalte-ordainen izapidetzea.

Desgaitasuna duten pertsonen eta mugikortasun murriztua duten pertsonen laguntzeko zerbitzua.

c) Bidaiariak garraiatzen dituzten enpresek informazioa formatu egokietan, hura eskuratzeko modukoetan eta ulergarrietan emango diete bidaiariei; era berean, zaindu beharko dute trenbideko garraioa erabili ahal izateko irisgarritasunari eta bereizkeriarik ezari buruzko oinarritzko baldintzak arautzen dituzten arauak betetzen dituztela ematen diren zerbitzuek.

Tren-enpresek beren emaitzak kontrolatuko dituzte zerbitzuaren kalitateari dagokionez. Gainera, esparru horretan lortutako emaitzei buruzko txosten bat argitaratuko dute urtero, urteko txostenarekin batera. Txosten hori Sustapen Ministerioari bidaliko zaio, eta enpresaren webgunean argitaratuko da.

III. KAPITULUA

Administrazioaren esku-hartzea trenbideko garraio-zerbitzuak eman eta azpiegiturak ustiatzeko orduan

59. artikulua. *Zerbitzu publikoko betebeharrekin lotuta dauden trenbideko garraio-zerbitzuak.*

1. Ekonomia Gaietarako Gobernuaren Ordezko Batzordearen txostena jaso ostean, Ministro Kontseiluak deklaratu ahal izango du zerbitzu publikoko betebeharrekin lotuta geratuko dela Estatuaren eskumenekoak diren eta Interes Orokorreko Trenbide Sareko lineetan edo linea-tarteetan ematen diren trenbideko garraio-zerbitzu jakin batzuen eskaintza, ofizioz edo autonomia-erkidego edo tokiko korporazio interesdunek hala eskatuz gero. Operadoreek egin beharreko bidaiarien garraio-zerbitzuen eskaintza nahikoa ez denean edo hura Espainiako udalerrien arteko komunikazioa bermatzeko moduko maiztasun-, kalitate- edo prezio-baldintzetara egokitzen ez denean egingo da adierazpen hori, horiek beren merkataritza-interesa bakarrik kontuan hartzen badute eta inolako ordainsaririk jasotzen ez badute.

Adierazpen horretan, Ministro Kontseilua eraginkortasun globaleko eta jasagarritasuneko irizpideetan oinarritu beharko da, eta kontuan hartu beharko du ordezko garraio biderik badagoen eta trenbideko garraioa erabili beharrean hori erabiltzeak zer kostu eta onura dituen.

Zerbitzu publikoko betebeharrekin lotutako zerbitzuak eskusibotasunez emango dira, Ministro Kontseiluaren akordioak beste erregimen bat zehazten duenean salbu.

Zerbitzu publikoko betebeharrekin buruzko deklarazioa autonomia-erkidegoek edo tokiko korporazioek eskatuta egiteko, horiek beren gain hartu beharko dute finantzaketa.

2. Zerbitzu publikoko betebeharrekin lotutako trenbide-zerbitzuak emateko, tren-enpresek Sustapen Ministerioaren baimen bat eskuratu beharko dute, Ekonomia eta Lehiakortasun Ministerioaren eta Ogasuneko eta Administrazio Publikoetako Ministerioaren aldeko txostena eta Ekonomia Gaietarako Gobernuaren Ordezko Batzordearen adostasuna jaso ostean; horretarako, lizitazio-prozedura bat irekiko da, publikitatearen, gardentasunaren eta bereizkeriarik ezaren printzipioak bete beharko dituena.

Nolanahi ere, baimena zuzenean esleitu ahal izango da Europar Batasuneko legeriaren kontrakoa ez bada eta zerbitzua ematea milioi bat eurotik gora kostatzen ez bada urteko.

Zuzenean esleitzen den kasuetan, baimen horretan behar bezala jaso beharko da zerbitzua ematen duen enpresak eraginkortasunari eta enpresa-kudeaketa egokiari dagozkion printzipioak bete beharko dituela dagozkion mekanismoen bitartez.

Baimena zuzenean esleitzen duen ebazpenak berariaz egiaztatu beharko ditu erabaki hura justifikatzen duten arrazoiak.

Baimen horietan, zerbitzuak emango dituen enpresaren eskubideak eta betebeharrak zehaztuko dira, eta, horien artean, zerbitzuen jarraitutasuna bermatzera xedaturik

daudenak jasoko dira; hala badagokio, zerbitzu publikoko betebeharrak ezarritako baldintzetan zerbitzuak ustiatzeagatik jaso ahal izango dituzten ordainak ere zehaztuko dira, eta horiek Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren trenbideko eta errepideko bidaiari-garraioko zerbitzu publikoen 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 Erregelamenduan (EE) xedatutakoaren arabera kalkulatu dira.

3. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren, Ekonomia eta Lehiakortasun Ministerioaren eta Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioaren txostena jaso ostean, eta Ekonomia Gaietarako Gobernuaren Ordezko Batzordearen adostasuna jaso ostean, Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, garatu egingo dira zerbitzu publikoko betebeharrak atxikita dauden trenbideko garraio-zerbitzuak emateko baimenen araubidea, baimen horiek emateko prozedura, tren-enpresek baimenak indarrean diren bitartean izango dituzten eskubideak eta betebeharrak, eta baimenak aldatu eta balio gabetzeko arrazoiak, hori guztia betiere trenbideko eta errepideko bidaiari-garraioko zerbitzu publikoei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 Erregelamenduan (EE) xedatutakoa kontuan hartuta.

4. Lizitazio-prozeduratik zerbitzuak emateko eratorritako baldintzak baimen horretan aurreikusitako neurrian eta mugaraino bakarrik aldatu ahal izango dira.

Nolanahi ere, eta zerbitzua ematen duen enpresari entzun ostean, Sustapen Ministerioak baldintzak aldatu ahal izango ditu baimena esleitu zen momentuan kontuan hartutako egoeretan aldaketak egon badira eta haietara egokitu behar badira; aldaketa horiek trafiko-eskaera handitu edo txikitzearekin lotuta egon behar dute, eta erregelamendu bidez zehaztutakoarekin bat etorriz egingo dira. Aldaketek ondorio ekonomikoak eragiten badituzte zerbitzuaren ustiapenean, eguneratu egin beharko da konpentsazioaren zenbatekoa.

5. Zerbitzuaren kostua finantzatzeko, Sustapen Ministerioak hitzarmenak egin ahal izango ditu autonomia-erkidegoekin eta tokiko erakundeekin. Hitzarmen horietan, honako hauek adostu ahal izango dira:

- a) Hitzarmenari jarraikiz diru-laguntzak jasotzen dituzten zerbitzuak.
- b) Zerbitzuen ezaugarriak.
- c) Diru-laguntzen zenbatekoa emango duten administrazio publikoak.

6. Sustapen Ministerioak artikulua honi jarraikiz ematen dituen baimenen berri emango dio tren-azpiegituren administratzaileari.

7. Enpresa bati ez zaio esleitu trenbideko bidaiari-garraioko zerbitzuak emateko azpiegitura-kapazitate haren ibilbidea guztiz edo partzialki zerbitzu publikoko betebeharrak atxikitako zerbitzu batekin bat datorrenean, Sustapen Ministerioak erabakitzen badu, ofizioz edo tren-azpiegituraren administratzaileak edo zerbitzu publikoa ematen duen enpresak hala eskatuta, eta Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren txostena jaso ostean, zerbitzu publikoa emateko baldintzen oreka ekonomikoa eta errentagarritasuna arriskuan jar daitezkeela edo funts publikoen konturako finantzaketan nabarmen eragin daitezkeela kapazitatea esleitzuz gero.

Sustapen Ministerioak, erabakia hartu aurretik, horrek eragiten dien alderdi guztiei entzungo die.

Nazioarteko trafikoei dagozkien merkataritza-zerbitzuen kasuan, aurreko funtzioa Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari egokituko zaio, Europar Batasuneko araudiari jarraikiz.

Sustapen Ministerioak, edonola ere, zenbaki honetan xedatutakoari jarraikiz kapazitate-esleipena murrizteko hartutako erabaki guztiak jakinaraziko dizkio Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari.

60. artikulua. *Administrazioaren esku-hartzea.*

1. Gobernuak, salbuespenez eta aldi baterako, erabaki dezake Estatuko Administrazio Orokorrak bere gain har dezala trenbideko garraio-zerbitzu jakin batzuen kudeaketa edo tren-azpiegitura jakin batzuen ustiaketa, hala segurtasun publikoa eta defentsa nazionala bermatzeko.

2. Zerbitzu publikoko betebeharrei atxikitako zerbitzuak eskaini ahal izateko baimena emateko lizitazio-prozesua hutsik dagoela aitortzen denean, Sustapen Ministerioak zerbitzu horiek ematera behartu dezake, zerbitzu publikoko betebeharrak gisa, baliabide egokiak eta nahikoak dituen eta eremu geografiko berean trenbide-zerbitzuak ustiatzen dituen tren-enpresa. Hala badagokio, enpresari Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez zehaztutako moduan ordainduko zaio.

3. Tren-enpresa batek zerbitzu publikoko betebeharrei atxikita dauden bidairai-garraioko zerbitzuak edo horien zerbitzu osagarriak edo lagungarriak emateari uzten badio, edo pertsonen segurtasuna bermatzen ez duten baldintzetan ematen baditu, Sustapen Ministerioak behar diren neurriak hartuko ditu zerbitzu horiek modu egokian ematen direla bermatzeko.

IV. KAPITULUA

Trenbide Erregistro Berezia

61. artikulua. *Aplikatu beharreko araubidea.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio Trenbide Erregistro Berezia mantendu eta kudeatzea.

2. Trenbide Erregistro Berezia izaera publikoa du, eta haren antolakuntza eta funtzionamendua errege-dekretu bidez arautuko dira. Ofizioz, trenbide-sektorearekin lotutako jardueraren bat duten pertsona fisikoei eta juridikoei eta erakundeei buruzko datuak inskribatu beharko dira erregistroan, jarduera hori gauzatzeko, baldin eta horiek dagokien lizentzia, baimena, ziurtagiria edo gaikuntza behar badute edo lege- edo erregelamendu-xedapen bidez hala jasotzen bada. Horrez gain, erakunde eta pertsona horiei beren jarduera gauzatzeko edo horietan aldaketak egiteko ezarri zaizkien baldintzak jasoko dira, baita horiei ezarri zaizkien zehapenak ere, lege honetan tipifikatutako arau-hausteen larriagotze-arauak aplikatu behar badira ere.

Era berean, Interes Orokorreko Trenbide Sarean zehar dabilen material ibiltaria eta hura mantentzeaz arduratzen diren erakundeak inskribatuko dira erregistroan.

3. Trenbide Erregistro Berezia atalean, trenbide-sektoreari buruz Europar Batasuneko araudiak eskatzen dituen eta Estatuaren eskumenekoak diren datuak jasoko dira.

V. KAPITULUA

Trenbideko garraio-zerbitzuen erabiltzaileek dituzten eskubideak

62. artikulua. *Erabiltzaileen eskubideak.*

1. Erabiltzaileek trenbideko garraio-zerbitzuak erabiltzeko eskubidea izango dute, Europar Batasuneko erregelamenduan eta alor honetan aplikatu beharreko gainerako arauetan eta –hala badagokio– tren-enpresekin egindako kontratuetan jasotzen den moduan.

Trenbide-zerbitzuen ordainsari gisa tren-enpresek beren bezeroei eska diezaieketen prezioa zuzenbide pribatura lotuta egongo da; dena den, zerbitzu publikoko betebeharrak bete behar dituzten trenbideko garraio-zerbitzuetarako derrigorrezko gehieneko tarifak zehaztu ahal izango dira.

2. Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, baldintza orokorrak edo kontratu motak ezarri ahal izango dira trenbideko garraioko zerbitzu mota guztietarako, hala bidaiarien garraiokoetarako nola salgaien garraiokoetarako.

3. Tren-enpresek erreklamazioen liburua izan beharko dute zerbitzuak erabiltzen dituztenen eskura; hura erregelamendu bidez jasotako ereduaren arabera editatuko da.

4. Erabiltzaileek zerbitzuarekin lotuta dauden erreklamazioak egin ahal izango dizkiote hura ematen duen enpresari. Horrek ez du kentzen indarrean dagoen legerian

aurreikusitako baldintzen arabera beren pretentsioen defentsa eskatzea garraioaren junta arbitralean eta, hala badagokio, jurisdikzio arruntean.

63. artikulua. *Trenbide-istripuen ondorioak jasan dituztenei arreta integrala ematea.*

Estatuaren eskumeneko trenbideko garraioaren arloan gertatzen diren istripuen biktimek eta haien senideek eskubidea dute arreta eta laguntza egokia bermatuko dien arreta integrala izateko, erregelamendu bidez zehaztutakoaren arabera.

Erregelamendua garatzean zehaztuko dira trenbideko garraioan esku hartzen duten enpresek zein erakundeek biktimei eta haien senideei dagokienez dituzten gutxieneko betebeharrak, ekonomikoak barne.

Nolanahi ere, Estatuaren eskumeneko trenbideko garraioaren arloan jarduten duten tren-enpresek zein Interes Orokorreko Trenbide Sarearen azpiegituren administratzaileek plan bat izan beharko dute, erregelamenduaren garapen horretan zehazten den moduan, istripua gertatuz gero biktimei eta haien senideei laguntza emateko. Sustapen Ministerioaren dagozkion zuzendaritza-zentroek onartu beharko dute laguntza-plan hori, zeinek bere eskumenen esparruan, Barne Arazoetako Ministerioak dagokion txostena eman ondoren.

V. TITULUA

Trenbide-segurtasuna

I. KAPITULUA

Segurtasun-araubidea

64. artikulua. *Trenbide-segurtasuna.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-jarduerak lege honetan eta legea garatzeko arauetan aurreikusitako segurtasun-arauen arabera egin beharko dira.

2. Trenbide-zirkulazioko segurtasunak alderdi hauek biltzen ditu:

a) Segurtasun-helburuak finkatzea eta adierazleen bitartez segurtasun mailen jarraipena egitea.

b) Segurtasun arloko arau-esparrua garatzea, segurtasun-metodoak barne, eta trenbide-sistemako eragileek aplika dezaten sustatzea eta gainbegiratzea.

c) Segurtasuna kudeatzeko sistemak bete behar dituzten baldintzak, tren-enpresek segurtasun-ziurtagiria eta tren-azpiegituren administratzaileek segurtasun-baimena lor dezaten.

d) Trenbideetako material ibiltaria –hala berria nola nabarmen aldatutakoa– zerbitzuan erabiltzen hasteko baimena lortzeko baldintzak, baita mantentzekoak ere.

e) Trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistema guztiak baimentzeko eta martxan jartzeko baldintzak eta betekizunak, baita azpisistema funtzionalek ondo funtzionatzeko baldintzak ere.

f) Interes Orokorreko Trenbide Sareko azpiegiturek –trafikoa seinaleztatzeko eta kudeatzeko sistemak eta segurtasun-instalazioak barne– segurtasunaren ikuspuntutik funtzionatzeko araubidea, eta haiek mantentzekoa.

g) tren-azpiegituretako administratzaileek, tren-enpresek eta sektoreko gainerako eragileek segurtasun arloko beren barne-funtzionamenduko araubideei dagokienez bete behar dituzten baldintzak.

h) Trenbideko zirkulazioko segurtasunarekin lotutako funtzioak betetzen dituzten langileen baldintzak, haiek gaitzeko irizpideak barne.

i) Trenbideko istripuak eta gorabeherak ikertzeko araubidea.

j) Aurreko paragrafoetan aipatu ez den eta tren-azpiegiturekin, material ibiltariarekin, langileekin edo trenbideko jardunarekin lotuta agoen beste edozein, betiere trenbideko zirkulazioko segurtasunean eragina badu edo baldintzatzen badu.

3. Estatuko Administrazio Orokorrak eta haren menpeko erakunde publikoek trenbideko garraioaren segurtasuna bermatuko dute une oro, indarrean den legeriari eta bilakaera teknikoari eta zientifikoari jarraikiz; era berean, trenbide-sistemako eragileek segurtasun-arauak zorrotz bete eta aplikatzen dituztela bermatu beharko dute.

Trenbide-sistemako segurtasun-baldintzak etengabe hobetzeko jarduketei emango zaie lehentasuna, helburu nagusia tren-istripuak prebenitzea izanik.

4. Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazio-segurtasunaren erantzukizuna tren-azpiegituren administratzaileei eta trenbidean lan egiten duten tren-enpresei dagokie.

Tren-azpiegituretako administratzaileek eta tren-enpresek segurtasun-arauak segurtasuna kudeatzeko sistema batzuk erabiliz aplikatuko dituzte. Sistema horiek lege honetan eta berau garatzeko xedapenetan zehaztutakora egokituko dira, eta berekin beharko dituzte trenbide-zirkulazioko arriskuak ebaluatzeko, kontrolatzeko eta jarraipena egiteko beharrezkoak diren neurriak. Halaber, administratzaileak eta enpresak trenbide-sistemaren beren zatiko segurtasunaz arduratuko dira, materialen hornidura eta zerbitzuen kontratazioa barne, erabiltzaile, bezero, langile interesatu eta hirugarrenei dagokienez.

Indarrean den legeriari jarraikiz, tren-azpiegituretako administratzaileak eta tren-enpresak beren langileen prestakuntzaren eta kualifikazioaren erantzule izango dira, baita zirkulazio-segurtasunari eragin diezaiokeen beste edozein lan egiten duten pertsonen prestakuntza eta kualifikazioenak ere.

5. Aurreko paragrafoan xedatutakoa alde batera utzi gabe, nolahi ere, trenbideetako material ibiltarien ekoizleek, mantentze-zentro homologatuek, material ibiltaria mantentzeaz arduratzen diren erakundeek, trenbideetako ibilgailuetako titularrek, trenbidearekin zerikusia daukaten zerbitzuen ustiatzaileek eta erakunde hornitzaileek erantzun beharko dute hornitzen dituzten material ibiltari, instalazio, osagarri, ekipo eta material guztiak ematen dituzten zerbitzuek aurreikusitako erabilera-eskakizun eta -baldintza guztiak betetzen ez badituzte, tren-enpresek edo tren-azpiegituren administratzaileek segurtasunez erabili ahal izan ditzaten.

6. Sustapen Ministerioari dagokio azpiegiturak proiektatu, eraiki, zerbitzuan jarri eta administratzeko baldintza teknikoak zehaztea, baita azpiegitura horietan ibiliko den material ibiltariaren baldintza teknikoak zehaztea ere.

65. artikulua. *Trenbide Segurtasuneko Estatuko Agentzia.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentzia zerbitzu publikoak hobetzeko estatuko agentziei buruzko uztailaren 18ko 28/2006 Legearen hirugarren xedapen gehigarrian aurreikusitakoari jarraikiz sortuta dago, eta Interes Orokorreko Trenbide Sarearen trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritza da. Hala, honako funtzio hauek betetzen ditu segurtasunaren esparruan:

a) Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazioko segurtasunaren zaintza orokorra egitea, eragileek arlo honetako betebeharrak betetzen dituzten gainbegiratzuz, baita trenbide-segurtasunaren arloko zigorrak ezartzeko ahalmena gauzatzuz ere, hala badagokio.

b) Trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistemak eta trenbidean dabilzan ibilgailuak martxan jartzeko baimena ematea, eta eskakizunak betetzen jarraitzen duten egiaztatzea.

c) Tren-enpresen edo azpiegitura-administratzaileen segurtasun-ziurtagiriak eta segurtasun-baimenak ematea, berritzea, aldatzea edo baliogabetzea, eta ondoren horiek gainbegiratzeko.

d) Segurtasun arloko arau-esparrua proposatzea, lantzea eta garatzea, eta trenbide-sistemako eragileek betetzen duten gainbegiratzeko.

e) Trenbideko langileen gidatzeko lizentziak eta tituluak ematea, berritzea, etetea eta baliogabetzea.

f) Trenbide arloko langileen azterketa psikofisikorako eta prestakuntza-zentroetako homologazioa ematea, etetea edo baliogabetzea.

- g) Material ibiltaria mantentzeko zentroen homologazioa eta material hori mantentzeaz arduratzen diren erakundeen ziurtagiria ematea, etetea edo baliogabetzea.
- h) Trenbide Erregistro Berezia antolatzea eta kudeatzea.
- i) Lege- edo erregelamendu-mailako arau bidez esleitzen zaizkion gainerako funtzioak.

Agentziak ezin izango dizkie funtzio horiek eman edo agindu tren-azpiegituren administratzaileei, tren-enpresei edo gainerako hautagaiei edo erakunde esleipendunari.

2. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentzia independentea izango da, bere antolakuntzari, egiturari eta erabakitze gaitasunari dagokienez, gainerako tren-enprestatatik; azpiegituraren administratzailea, eskatzailea eta erakunde esleitzaila den heinean, modu gardenean eta bereizkeriarik gabe beteko ditu bere funtzioak, alderdi interesdunei entzungo die eta bere erabakiak arrazoituko ditu.

Atzeratu gabe erantzungo die egiten zaizkion eskaerei, eta, jasotako informazio guztia helarazten diotenean, lau hilabeteko epean hartuko ditu erabaki guztiak.

3. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak edozein unetan eskatu ahal izango die laguntza teknikoa tren-azpiegituren administratzaileei, tren-enpresei, trenbide-sisteman esku hartzen duten beste batzuei edo beste organo kualifikatu batzuei.

Aurreko 1.d) ataleko funtzioak betetzen dituenean, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak alderdi parte-hartzaile eta interesdun guztiei entzungo die, baita azpiegitura-administratzaileei, tren-enpresei, fabrikatzaileei, mantenimenduaz arduratzen diren enpresei, erabiltzaileei eta langile-ordezkariei ere.

4. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak bere zereginak betetzeko beharrezkoak diren ikuskapen eta ikerketa guztiak egin ahal izango ditu, eta aukera izango du azpiegitura-administratzaileen, tren-enpresen eta trenbide-sektoreko gainerako eragileen lokal, instalazio eta ekipo guztiak eta dagozkion dokumentuak begiratzeko.

5. Erregelamendu bidez, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ikuskapen-zerbitzuen funtzionamendua arautuko da, baita horien eskuduntzak, langileen gaitasunak eta jarduteko prozedurak ere.

6. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak modu aktiboan jardungo du Europako Trenbide Agentziarekin eta Europar Batasuneko beste estatuetako kasuan kasuko agintariekin.

II. KAPITULUA

Segurtasun-ziurtagiria eta -baimena

66. artikulua. *Segurtasun-ziurtagiria.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarearen linea edo tarte jakin baten gainean garraio-zerbitzuak eskaini aurretik, tren-enpresek segurtasun-ziurtagiria lortu beharko dute.

2. Segurtasun-ziurtagiriak frogatzen du tren-enpresak segurtasuna kudeatzeko sistema propio bat ezarri duela eta trenbideko kontrol-, zirkulazio- eta segurtasun-sistemen inguruko baldintzak betetzeko moduan dagoela. Horrez gain, egiaztatzen du langileek trenbide-zirkulazioko segurtasunaren inguruko ezagutza-baldintzak eta eskakizunak betetzen dituztela, baita erabiliko dituzten material ibiltarien inguruko ezaugarri teknikoak ezagutzen dituztela eta horiek nola mantendu badakitela ere arriskuak kontrolatzeko eta sarean segurtasunez jarduteko asmoz.

3. Araudi bidez, segurtasun-ziurtagiriaren edukia zehaztuko da eta ziurtagiria emateko, berritzeko, aldatzeko edo baliogabetzeko prozedura arautuko da, baita aipatutako segurtasuna kudeatzeko sistemak bete behar dituen baldintzak eta eduki behar dituen elementuak ere. Hori guztia Europar Batasunaren arlo horretako araudian xedatutakoaren araberakoa izango da.

4. Tren-enpresek beti bete beharko dituzte beren segurtasun-ziurtagirietan zehaztutako baldintzak. Tren-enpresek baldintza horiek betetzen ez badituzte, baliogabetu

egingo dira ziurtagiri horiek, eta, gainera, lege honetan aurreikusitako zigor-araubidea aplikatuko zaie.

67. artikulua. *Segurtasun-baimena.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sareko administrazio-funtzioak betetzeko, tren-azpiegituren administratzaileek segurtasun-baimena izan beharko dute.

2. Segurtasun-baimenak egiaztatzen du tren-azpiegituretako administratzaileek segurtasuna kudeatzeko sistema propio bat ezarri dutela eta azpiegiturek segurtasunez administratzeko beharrezkoak diren berariazko baldintzak betetzeko moduan daudela. Baldintza horien artean, zirkulazio arloko segurtasunarekin lotutako langileei eska dakizkiekeen ezagutzei eta baldintzei buruzkoak daude, eta, hala badagokio, trafikoa kontrolatzeko eta seinaleztatze sistemak mantentzeko eta ustiatzeko lanari buruzkoak ere bai.

3. Araudi bidez, segurtasun-baimenaren edukia zehaztuko da eta ziurtagiria emateko, berritzeko, aldatzeko edo baliogabetzeko prozedura arautuko da, baita aipatutako segurtasuna kudeatzeko sistemak bete behar dituen baldintzak eta eduki behar dituen elementuak ere. Hori guztia Europar Batasunak arlo horretako araudian xedatutakoaren arabera izango da.

4. Tren-azpiegituretako administratzaileek beti bete beharko dituzte beren segurtasun-baimenean zehaztutako baldintzak. Baldintza horiek betetzen ez badituzte, baimena baliogabetu egingo da, eta, gainera, lege honetan aurreikusitako zigor-araubidea aplikatuko zaie.

III. KAPITULUA

Trenbide-sistemako elementuei aplikatu beharreko segurtasun-araubidea

68. artikulua. *Trenbide-sistemako azpisistemen baldintzak eta betebeharrak. Trenbideetako ibilgailuen baimentzea, zirkulazioa eta mantentzea.*

1. Errege-dekretu baten bidez, Sustapeneko ministroak hala proposatuta eta Trenbide Segurtasuneko Agentziaren ekimenez, trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistema guztiak baimentzeko eta martxan jartzeko baldintzak eta betekizunak arautuko dira, baita azpisistema funtzionalek ondo funtzionatzeko baldintzak ere.

2. Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak proposatuta, tren-azpiegiturek proiektatu eta eraikitzeko baldintza teknikoak zehaztuko dira.

3. Sustapeneko ministroak, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak proposatuta, Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten trenbide-linea eta -tarteetatik zehar igaroko den material ibiltaria Trenbide Erregistro Berezian inskribatzeko eta baimentzeko baldintzak eta betebeharrak arautuko ditu, baita material hura mantentzeaz arduratzen diren erakundeak egiaztatze eta Trenbide Erregistro Berezian inskribatzeko erregimena eta ibilgailuak mantentzeko zentro homologatuak baimentzeko eta funtzionatzeko erregimena ere.

69. artikulua. *Trenbide-langileei aplikatu beharreko araubidea.*

1. Beren zerbitzuak trenbideen esparruan ematen dituzten langileek beharrezkoa den kualifikazioa izan beharko dute, trenbideko zerbitzua beharrezko segurtasun- eta eraginkortasun-baldintzetan emateko.

2. Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak proposatuta, eta tren-azpiegituren administratzaileei, trenbide-sektoreko operadoreei eta sektorean ordezkari handiena duten sindikatuak entzun ondoren, trenbide arloko langileen lana egiteko beharrezkoa den gaikuntza egiaztatzen duten tituluak lortzeko bete behar diren baldintzak eta eskakizunak arautuko dira, baita langile

horiek prestatzeko eta haiei osasun-azterketak egiteko zentro homologatuak baimentzeko eta martxan jartzeko araubidea ere.

3. Trenbideko zirkulazioaren segurtasunean eragiten duten lanetan diharduten trenbideko langileek ezin izango dituzte lan horiek bete erregelamendu bidez zehaztutako alkohol-tasak gainditzen badituzte, edo organismoan beren gaitasun psikofisikoak nahasten edo murrizten dituzten sendagaiak edo substantziak badituzte.

Trenbideko langileek nahitaez bete beharko dituzte gorputzean alkohola edo gai psikoaktiboak hautemateko probak.

4. Errege-dekretu bidez, Sustapeneko ministroak hala proposatuta eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ekimenez, eta azpiegitura-administratzaileei, trenbidearen sektoreko eragileei eta sektorean ordezkariak handiena duten sindikatuei entzun ostean, trenbideko langileen artean alkohola, abusuzko drogak eta substantzia psikoaktiboak eta sendagaiak kontrolatzeko prozedurak arautuko dira, hala gaitasun psikofisikoko ziurtagirien hasierako probetako nahiz aldi behingo probetako prozedurak, nola jardura profesionalean zehar egindako probetakoak. Era berean, gidari- edo zirkulazio-lanetan diharduten langileen gaitasun psikofisikoak murriztu edo nahastu ditzaketen sendagaiei buruzko alderdiak arautuko dira.

5. Aipatutako langile horien titulu gaitzaileak lortu eta mantentzeko prestakuntza-programetan, honako alderdi hauen ezagutzari buruzko edukiak gaineratuko dira: alkohola, drogak eta substantzia psikoaktiboak eta sendagaiak. Trenbide-erakundeek, gainera, langileek beren funtzioak betetzean behar dituzten gaitasun psikofisikoak aldatu, nahastu edo oztopatu ditzaketen sendagaien erabilera arduratsua sustatuko dute langile horien artean.

70. artikulua. *Trenbideko zirkulazioari buruzko erregelamendua.*

1. Trenbideko zirkulazioari buruzko erregelamenduan, trenek eta trenbideko gainerako ibilgailuek Interes Orokorreko Trenbide Sareko tarteetan edo lineetan segurtasunez eta eraginkortasunez zirkulatzeko beharrezkoak diren arau eta prozedura operatiboak zehaztuko dira.

2. Ministroen Kontseiluak Trenbideko Zirkulazioaren Erregelamendua onartuko du, errege-dekretu bidez, Sustapen Ministerioak proposatuta.

IV. KAPITULUA

Trenbideko istripuak eta gorabeherak ikertzea

71. artikulua. *Trenbideko istripuak ikertzea*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarean gertatzen diren trenbideko istripu larrietan eta trenbideko gainerako istripu eta gorabeheretan ikerketa tekniko bat egingo da, Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordeak uste badu haiek trenbideko zirkulazioaren segurtasunean eragina izan dezaketela eta egokia dela.

2. Ikerketa teknikoak istripu edo gorabehera baten arrazoiak zehaztea du helburu, eta, hala badagokio, baita egokitzat jotzen diren segurtasun-gomendioak ematea ere. Helburua ez da izango, inola ere, ikertutako egintzen erantzukizuna edo errua zehaztea.

3. Trenen arteko kolpea edo trenak errailetik ateratzea istripu larritzat joko da haren eraginez pertsona bat edo gehiago hil badira, bost zauritu larri edo gehiago izan badira edo material ibiltariak, azpiegiturak edo ingurumenak kalte larriak jasan baditu, baita antzeko ezaugarriak dituzten edo antzeko ondorioak eragin dituzten istripuak ere, horien ondorioz trenbide-segurtasunari edo segurtasunaren kudeaketari buruzko araudia aldatu behar bada.

Kalte larritzat joko dira eragindako kostuak berehala zenbatu ostean horiek bi milioi eurorenak edo hortik gora badira.

72. artikulua. *Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordea.*

1. Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordea Sustapen Ministerioari atxikitako kide anitzeko organo espezializatu bat da, eta trenbideko istripu zein gertakarien ikerketa teknikoa egiteko eskumena berea du.

2. Batzordeak independentzia funtzional osoa izango du trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzari, azpiegitura-administratzaileei, tren-enpresei, tarifakazio-erakundeei, erakunde egiaztatzaileei edo jakinarazleei nahiz bere funtzioekin bat ez datozen interesak izan ditzaketen gainerako erakundeei dagokienez.

3. Beren funtzioak betetzean, batzordearen osoko bilkurako kideek eta langileek ezin izango dituzte eskatu edo onartu erakunde publiko edo pribatuen argibideak.

73. artikulua. *Osaera.*

1. Honako hauek osatuko dute batzordea: batzordeburuak, bost kidek –horietako bat presidenteorde gisa arituko da–, eta idazkari batek, hitza bai baina botorik izango ez duena.

Sustapeneko ministroak izendatuko ditu batzordeburua eta kideak, trenbide-sektorean sona handia eta lan-gaitasun egiaztatua duten pertsonen artean, eta, horretarako, kontuan hartuko ditu ezaguera teknikoak, lanbide-esperientzia eta esparru horretan lortutako titulu akademikoak eta profesionalak.

2. Izendapena egin aurretik, Sustapeneko ministroak batzordeburua eta batzordekideak izateko proposatutako ena jakinaraziko dio Diputatuen Kongresuko ikerketa-batzorde eskudunari, bai eta haien curriculuma helaraziko ere.

Batzordeburu izateko proposatutako pertsona onartzen duen edo arrazoitutako betoa jartzen dion adierazi beharko du Diputatuen Kongresuko batzorde eskudunak, hilabete naturaleko epean, adierazitako jakinarazpena jasotzen duenetik. Parlamentu-batzordearen epe horretan bertan, batzordeburu izateko proposatutakoa batzordearen aurrean ager dadin eska dezake, bere agintaldian zehar Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordeak garatuko dituen jarduteko ildo nagusiak azaltzeko.

Epe hori amaitu eta Kongresuaren esanbidezko adierazpenik egon ez bada, onartutzat joko da proposamena, eta hautagaia batzordeburu izendatuko du Sustapeneko ministroak.

74. artikulua. *Agintaldia.*

1. Batzordeburuaren eta batzordekideen agintaldia sei urtekoa izango da, eta ezin izango da kargua berriz hartu. Bi urtetik behin batzordekideetako batzuk aldatuko dira, batzordearen funtzionamendu-arauek xedatzen dituzten berritzeko irizpideekin bat etorriz. Independentziaz jardungo dute batzordekide guztiek beren zereginak betetzean.

2. Batzordekideek kargua utziko dute hari uko eginez gero eta Sustapeneko ministroak hala onartuta, beren agintaldia amaituz gero edo Sustapeneko ministroak erabakita izendapena baliogabetuz gero; azken hori erabakitzeke arrazoiak hauek izan daitezke: betetzen duten karguari dagozkion zereginak betetzeko ezintasun iraunkorra izatea, trenbideko zirkulazioaren segurtasunarekin loturiko arau-hauste astun edo oso astunak egiteagatik zehapen irmoa egotea, karguari dagozkion betebeharren ez-betetze larria egitea edo dolozko delituaren ondoriozko kondena jaso izana.

Izendapena baliogabetzen den kasuetan, Sustapeneko ministroak Diputatuen Kongresuko batzorde eskudunari igorriko dio jakinarazpena; bertan, izendapena baliogabetu izanaren arrazoia adieraziko du.

75. artikulua. *Ikerlarien eskuduntzak.*

1. Batzordeko ikerketa-teknikari gisa ari diren funtzionarioak agintaritzako agente izango dira ikertzeko zereginetan ari direnean. Beren eginkizuna betetzen duten bitartean, eta beharrezkoa den kasuetan, epailearen aurretiazko baimena jaso ostean, honela jardun ahal izango dute:

a) Istripu edo gertakaria izan den lekura, horretan nahasiriko material ibiltarira eta azpiegiturarekin loturiko instalazioetara zein zirkulazioa kontrolatu eta seinaleztatzekoetara iristeko bidea izango dute.

b) Proben berehalako inbentarioa egin ahal izango dute, eta hondakinak, modu kontrolatuan eta zaintzapean, azpiegituraren instalazioetatik edo piezetatik kentzeari buruz erabaki ahalko dute, dagokien azterketa egiteko.

c) Trenean dauden erregistro- eta grabazio-ekipoetara eta haien edukira iristeko bidea izango dute, bai eta erabiltzeko aukera ere; era berean, bidea izango dute bidaiariak garraiatzeko geltokietan, salgaiak garraiatzeko terminaletan zein, kasua denean, zirkulazioa kontrolatzeko zentroetan komunikazioen grabazio-erregistrora iristeko eta zirkulazioa kontrolatzeko zein seinaleztatzeko sistemaren funtzionamenduaren erregistrora iristeko.

d) Auzitegiko medikuek biktimen gorpuei egindako osasun-azterketen emaitzak eskuratu ahal izango dituzte, trenbidearen arloko ikerketarako adierazgarriak badira.

e) Trenean zihoazen langileen zein istripuan edo gertakarian nahasita dagoen beste edozein trenbide-langileren osasun-azterketa eta analisisen emaitzak eskuratu ahal izango dituzte, trenbidearen arloko ikerketarako adierazgarriak badira.

f) Tartean sartuta dauden trenbide-langileei zein bestelako lekukoei galdeketa egin ahalko diete.

g) Azpiegituraren administratzailearen, tartean sartuta dauden tren-enpresen zein Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren esku dagoen eta harira datorren edozein informazio edo agiri eskuratzeko bidea izango dute.

h) Ikertzen ari den istripuarekin zerikusia duen edozein informazio eskuratzeko bidea izango dute, kasu bakoitzean indarrean den eta aplikatu beharrekoa den araudiarekin bat.

2. Lortutako informazioa ezkutukoa izango da; beraz, isilpean gorde beharko dute teknikari-ikertzaileek.

3. Erregelamendu bidez garatuko dira trenbide-istripuen edo gertakarien ikerketa teknikoak egiteko arauak, baita Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordearen funtzionamendurako arauak ere.

VI. TITULUA

Zerga- eta ekonomia-araubidea

I. KAPITULUA

Trenbide-tasak

1. atala. Tren-enpresaren lizentzia-tasa

76. artikulua. Araubide juridikoa.

1. Lizentzia ematea, aldatzea edo berritzea da tren-enpresaren lizentzia emateko tasaren zerga-egitatea.

2. Tasaren subjektu pasiboa lizentzia jaso duen tren-enpresa izango da.

3. Tasak hiru modalitate hauek izango ditu:

a) Emateko tasa.

b) Lizentzia aldatzeko tasa.

c) Lizentzia berritzeko tasa.

77. artikulua. Sortzapena.

1. Tasak lizentzia ematean, aldatzean edo berritzean sortuko dira.

2. Lizentzia eten edo baliogabetzen denean, ez da itzuliko tasaren zenbatekoa.

78. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

1. Tren-enpresaren lizentzia eman edo aldatzeko tasa kudeatzea, likidatzea eta biltzea Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio.
2. Tasaren bidez biltzen dena Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ondarean sartuko da.

79. artikulua. *Berrikuspena.*

Atal honetan araututako tasaren zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da lehen aldiz, eta gero Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez eguneratu ahal izango da.

Berrikusteko proposamenak memoria ekonomiko eta finantzario bat izan beharko du berekin, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1. artikuluan zehazten denera egokitua.

2. atala. Segurtasun-baimena eta segurtasun-ziurtagiria emateko tasa

80. artikulua. *Araubide juridikoa.*

1. Segurtasun-baimena edo segurtasun-ziurtagiria ematea, aldatzea, berritzea edo berrikustea da tren-azpiegituren administratzaileen segurtasun-baimena edo tren-enpresaren segurtasun-ziurtagiria emateko tasaren zerga-egitatea.
2. Segurtasun-baimena emateko tasaren subjektu pasiboa tren-azpiegituren administratzailea izango da, eta segurtasun-ziurtagiria emateko tasaren subjektu pasiboa, berriz, tren-enpresa.
3. Tasak lau modalitate hauek izango ditu:
 - a) Segurtasun-baimena ematea.
 - b) Segurtasun-baimena aldatzea, berritzea edo berrikustea.
 - c) Segurtasun-ziurtagiria ematea.
 - d) Segurtasun-ziurtagiria zabalagoa egitea, berritzea edo berrikustea.

81. artikulua. *Sortzapena.*

1. Tasa segurtasun-ziurtagiria edo -baimena eman, aldatu, berritu edo berrikusten den momentuan sortuko da.
2. Segurtasun-ziurtagiria eten edo baliogabetzen denean, ez da itzuliko tasaren zenbatekoa.

82. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio segurtasun-ziurtagiria edo -baimena emateko tasa kudeatzea, likidatzea eta biltzea.
2. Tasaren bidez biltzen dena Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ondarean sartuko da.

83. artikulua. *Berrikuspena.*

Atal honetan araututako tasaren zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da lehen aldiz, eta gero Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez eguneratu ahal izango da.

Berrikusteko proposamenak memoria ekonomiko eta finantzario bat izan beharko du berekin, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1. artikuluan zehazten denera egokitua.

3. atala. Zentroak homologatzeko, erakunde eta material ibiltariaren ziurtagiria emateko, tituluak eta lizentziak emateko eta zerbitzuan jartzeko baimenak emateko tasak

84. artikulua. Araubide juridikoa.

1. Honako hauek lortzeko kudeaketak eskubidea emango du beharrezkoak diren jarduketan eta izapideen kostuaren tasa konpentsagarriak ordainarazteko, kapitulu honetan xedatutakoari jarraikiz:

- a) Osasun-azterketetarako eta trenbide-langileen prestakuntzarako zentroak homologatzea, eta horiek berritzea edo handitzea, instalazio gehiago baimenduz edo prestakuntza-diziplina gehiago eskainiz.
- b) Trenbide-langileei gidabaimenak eta tituluak ematea.
- c) Trenbide-langileentzako azterketa-deialdiak antolatzea, gidabaimenak eta tituluak eman aurretik.
- d) Trenbideko material ibiltaria mantentzeko zentroak homologatzea.
- e) Trenbideko ibilgailuak mantentzeaz arduratzen diren erakundeen egiaztapena edo eskuordetu daitezkeen mantentze-funtzioen egiaztapena.
- f) Trenbide-ibilgailuak zerbitzuan jartzeko baimena ematea.
- g) Segurtasun-kontseilarien tituluak ematea, salgai arriskutsuen garraioari dagokionez.

2. Dagozkion homologazioak, tituluak, lizentziak, ziurtagiriak edo baimenak emateko, berritzeko edo zabaltzeko Administrazioak beharrezkoak diren zerbitzuak ematea eta salgai arriskutsuak garraiatzeko titulua, gidabaimena eta segurtasun-kontseilarien titulua lortzeko deialdietarako zerbitzuak ematea da tasen zerga-egitatea.

3. Kasu bakoitzaren arabera, aurreko puntuan deskribatutako kasu guztietarako, eskaera egiten duten pertsona naturalak edo juridikoak izango dira tasen subjektu pasiboak.

4. Tasa-modalitate hauek egongo dira:

- a) Trenbide-langileak prestatzeko zentroak eta langile haientzako osasun-zentroak homologatzeko tasa:
 - i. Homologazio berriak.
 - ii. Homologazioa zabaldu, aldatu edo berritzea.
- b) Trenbide-langileen lizentziak edo tituluak emateari dagokion tasa:
 - i. Lehenengoz ematea.
 - ii. Kopia egitea, titulu edo lizentziak berritzea edo haiek aldatzea.
- c) Gidabaimenak, tituluak eta segurtasun-kontseilarien tituluak eman aurretik trenbide-langileentzako azterketa-deialdiak antolatzeari dagozkion tasak.

Haien zenbatekoa honako kontzeptu hauek batuta lortuko da:

 - i. Deialdia.
 - ii. Deialdira aurkeztutako izangaiak.
 - iii. Auzitegiko aztertzaileak.
 - iv. Auzitegiko kideak, joan-etorriei dagozkien gastuak direla-eta, betiere azterketak Madriletik kanpo egiten badira.

Segurtasun-kontseilariaren titulua lortzeko azterketen kasuan, ii ataleko zenbatekoa bakarrik aplikatuko da.

Zenbait prestakuntza-zentrok eskatuta egindako deialdien kasuan, aurreko zenbatekoak proportzionalki banatuko dira zentro eskaera-egileen artean; hala, i), iii) eta, hala badagokio, iv) zenbakietako zenbatekoa deialdira izangaiak eramaten dituzten prestakuntza-zentroen artean banatuko da.

- d) Trenbideko material ibiltaria mantentzeko zentroak homologatzeko tasa:
 - i. Homologazio berriak.
 - ii. Homologazioa zabaldu, aldatu edo berritzea.
- e) Trenbideko ibilgailuak mantentzeaz edo eskuordetu daitezkeen mantentze-funtzioen ziurtatzeaz arduratzen diren erakundeen ziurtagiriari dagokion tasa:
 - i. Mantenimenduaz arduratzen den erakundearen ziurtagiri berria.
 - ii. Mantenimenduaz arduratzen den erakundearen ziurtagiria handiagotu, aldatu edo berritzea.
 - iii. Eskuordetu daitekeen mantentze-funtzioaren ziurtagiri berria.
 - iv. Eskuordetu daitekeen mantentze-funtzioaren ziurtagiria handiagotu, aldatu edo berritzea.
- f) Trenbideko ibilgailuen baimenari dagokion tasa. Hura material-motaren, baldintza teknikoaren edo balio ekonomikoaren arabera zehaztuko da.

85. artikulua. *Sortzapena.*

Tasak dagokien eskaera egiten den unean sortuko dira.

86. artikulua. *Kudeaketa.*

Tasak kudeatzea eta likidatzea Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio. Tasaren bidez biltzen dena Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ondarean sartuko da.

87. artikulua. *Berrikuspena.*

Atal honetan araututako tasen zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da lehen aldiz, eta Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez eguneratu ahal izango da.

Berrikusteko proposamenak memoria ekonomiko eta finantzario bat izan beharko du berekin, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1. artikuluan zehazten denera egokitua.

4. atala. Trenbide-segurtasunaren esparruko jarduerak bete eta zerbitzuak emateagatikoa tasa

88. artikulua. *Araubide juridikoa.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak trenbide-segurtasunaren arloan jarduerak egitea eta ikuskatzeko eta aztertzeoko zerbitzuak ematea da tasaren zergapeko egitate.

2. Kasuan kasuko zerga-egitatean aipatzen diren tren-enpresak eta tren-azpiegituren administratzaileak izango dira tasaren subjektu pasiboak.

89. artikulua. *Tasaren zenbatekoa kalkulatzeko oinarriak.*

Honako hauek izango dira tasaren kontzeptuak:

a) Azpiegitura-administratzaileentzat:

Kudeatzen duen sarean zehar zirkulatzen duten trafikoen zenbatekoa, tren bakoitzeko eta egindako km guztietarako. Azpiegituren administratzaileak ez du gaineratuko azken zenbateko hori tren-enpresen aldetik jasotako kanonen zenbatekoei dagozkien etorkizuneko eguneraketan kalkuluan.

b) Tren-enpresentzat:

Tren eta km bakoitzeko zenbatekoa, 97. artikulua 7. zenbakian zehaztutakoari jarraikiz, VL1 kategorian sailkatutako distantzia luzeko zerbitzuetan.

Tren eta km bakoitzeko zenbatekoa, distantzia luzeko bidaiariak garraiatzeko gainerako zerbitzu guztietan.

Tren eta km bakoitzeko zenbatekoa, bidaiariak garraiatzeko hiri barneko, hiri inguruko eta hiriarteko zerbitzuetan.

Tren eta km bakoitzeko zenbatekoa, salgaien garraio-zerbitzuetan.

90. artikulua. *Sortzapena.*

Tasa dagokion jarduera edo zerbitzua betetzen den momentuan sortuko da, eta hilerik likidatuko da.

91. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

Tasa kudeatu, likidatu eta biltzea Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio.

Tasaren bidez biltzen dena Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren ondarean sartuko da.

92. artikulua. *Berrikuspena.*

Atal honetan araututako tasaren zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da lehen aldiz, eta, gero, Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez eguneratu ahal izango da.

Berrikusteko proposamenak memoria ekonomiko eta finantzario bat izan beharko du berekin, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1. artikuluan zehazten dena egokitua.

*5. atala. Trenbideko jabari publikoko ondasunak erabili edo haiei aprobetxamendu berezia ateratzeagatiko tasa*93. artikulua. *Trenbideko jabari publikoko ondasunak erabili edo haiei aprobetxamendu berezia ateratzeagatiko tasa.*

1. Emakida eta baimenen bitartez trenbideko jabari publikoko ondasunak nork beretzat erabiltzea edo haiei aprobetxamendu berezia ateratzea da tasaren zerga-egitatea.

Kapital-sozietateak ez diren pertsona fisikoek edo pertsona juridikoek ez dute tasa hori ordaindu beharrik izango, baldin eta jabari publikoko ondasunak beretzat erabiltzeak edo haiei aprobetxamendu berezia ateratzeak onura ekonomikorik ez badakarkio emakidadun, baimendutako pertsona edo esleipendunari, edo, onura hori egonda ere, erabilera edo aprobetxamendu horretarako baldintza edo kontraprestazioek onura baliorik gabe utzi edo hutsal bihurtzen badute onuradunarentzat. Hala baldin bada, emakidaren edo baimenaren baldintza-agirian edo klausula-agirian hala dela zehaztu beharko da.

Tren-azpiegituren administratzaileek ez dute tasa hori ordaindu beharrik izango.

2. Emakida, baimena edo esleipena lehen aldiz egitean eta urtero berritzean sortuko da tasa, eta emakida, baimen edo esleipen horren baldintzetan adierazten den zenbatekoa eskatuko da, han adierazitako epeetan.

3. Emakidadunak, pertsona baimenduak, esleipendunak edo, hala badagokio, subrogazioz horien lekua hartzen dutenak izango dira tasaren subjektu pasiboak.

4. Tren-azpiegituren administratzaileak urte natural bakoitzeko likidatuko du tasa hori, urte naturala baino txikiagoak diren sortzapenen kasuan salbu, horiek urte-zati horri dagokionez likidatuko baitira.

5. Zerga-oinarria okupatutako gainazalaren arabera zehaztuko da, eta hura metro karratuko neurtuko da.

6. Tributu-kuota, berriz, zerga-oinarriari Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztutako zenbatekoa hilabete edo hilabete-zati bakoitzeko eta okupatutako gainazalaren metro karratu bakoitzeko aplikatutakoa izango da.

94. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

Zerbitzuak ematen dituen edo trenbideko jabari publikoaren titularra den tren-azpiegituren administratzaileak tasa kudeatuko du eta bildutako dirua bere ondarean sartuko du.

Tasaren likidazioa behar bezala jakinaraziko zaio subjektu pasiboari, eta hura hogeit eguneko epean ordainduko da, jakinarazpena egiten den egunetik kontatzen hasita.

95. artikulua. *Berrikuspena.*

Atal honetan araututako tasaren zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da lehen aldiz, eta, gero, Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez eguneratu ahal izango da.

Berrikusteko proposamenak memoria ekonomiko eta finantzario bat izan beharko du berekin, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1. artikuluan zehazten denera egokitua.

6. atala. *Tren-azpiegiturak erabiltzeagatiko kanona*

96. artikulua. *Printzipio orokorrak.*

1. Tren-enpresek atal honetan arautzen diren tasak ordainduko dizkiete tren-azpiegituren administratzaileei Interes Orokorreko Trenbide Sareari dagozkion lineak, bidaiariak garraiatzeko geltokiak, salgaien garraiorako terminalak eta bestelako zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatik. Tasa horiei trenbideko kanonak deituko zaie.

Atal honetan, kanonen esparru orokorra ezartzen da; hari esker, tren-azpiegituren administratzaile orokorrek aukera izango dute beraiek administratzen dituzten Interes Orokorreko Trenbide Sareko linea, tarte, bidaiariak garraiatzeko geltoki, salgaiak garraiatzeko terminal eta bestelako zerbitzu-instalazioetako bakoitzean aplikatzekoak izango diren kanonak ezartzeko.

2. Edonola ere, tren-azpiegituren administratzaileen ondareari atxikita geratuko dira kanon horiek kobratzean lortutako diru-sarrerak, tren-enpresen aldetik nahiz hirugarrenen aldetik jaso ditzaketen tarifak edo prezio pribatuak direnak direla.

3. Kanon horiek finkatzeko orduan, honako alderdi hauek hartuko dira kontuan: azpiegituren bideragarritasun ekonomikoaren printzipio orokorrak, horien ustiapen eraginkorra, merkatuaren egoera eta zerbitzuen prestazioari dagokion finantza-oreka. Eta trenbideko garraio-zerbitzuak ematen dituztenen arteko berdintasunaren, gardentasunaren eta bereizkeriarik ezaren irizpideei jarraituko zaie.

4. Tren-azpiegituren erabilera-kanonak kuantifikatzeko orduan behar bezala hartuko dira kontuan trenbide-zerbitzuari zuzenean egotz dakizkiokeen kostuak.

Merkatuak onartu badezake, eta merkatuko segmentuen lehiakortasun optimoa bermatzen bada, azpiegitura-administratzaileek 97.5.2. artikuluan aurreikusten den gehigarria kobratu ahal izango dute. Dena den, gaitasuna eraginkorki ez erabiltzeagatiko gehigarriari ez zaizkie aplikatuko aurreko muga horiek.

Kanon-sistemak, nolana ere, tren-enpresek lortutako produktibitate-gehikuntzak errespetatuko ditu.

5. 25.2. artikuluan araututako hitzarmenaren esparruan, tren-azpiegituren administratzailearentzako ekarpenak ezarri ahal izango dira tren-azpiegiturak ustiatu, mantendu, kontserbatu eta berritzeko, horien erabilerak atal honetan aurreikusten diren kanonen zerga-egitatea osatzen duenean eta kanon horiekin ezin badira berreskuratu zerbitzu horien prestazioarekin lotuta dauden kostu guztiak.

6. Sareen erabilera eraginkorra sustatzeko helburuarekin, eta tren-azpiegiturak erabiltzeko kanonak erabakitzeko, ingurumen-kostuak hartu ahal izango dira kontuan, trenbideko garraioak ez diren beste garraiobide batzuek kargatzen ez dituzten zarataren, istripuen eta azpiegituren ondorioak batez ere, horiek gutxitzeko asmoz.

7. Era berean, trenbide-kanonen zenbatekoa ezartzeko orduan, kontuan hartuko dira, Interes Orokorreko Trenbide Sarea eraginkortasunez ustiatzeari begira, zenbateraino dagoen buxaturik azpiegitura, zein den azpiegituraren funtzionamendu egokia, nola sustatu ahal diren trenbideko garraioko zerbitzu berriak eta, orobat, ba ote dagoen beharrik gutxiegi erabiltzen diren lineen erabilera suspertzeko, betiere bermatuz lehia egokia izango dela tren-enpresen artean.

8. Tren-enpresek eta tren-azpiegituren administratzaileak berak Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazioko nahasteak ahalik eta gehien murriztu ditzaten, pizgarrien sistema bat ezarriko da, eta haren funtsezko printzipioak sare osoari aplikatuko zaizkio. Sistema horrek aukeran izango du sarearen funtzionamendua eragozten duten ekintzak zigortzea, eragozpen horiek jasaten dituzten enpresei kalte-ordainak ematea eta aurreikusitako baimo emaitza hobeentzako sariak ematea.

Sustapeneko ministroaren agindu bidez garatu eta eguneratuko dira pizgarri-sistema horiek aplikatzeko oinarrizko printzipioak. Agindu bidez honako hauek ezarriko dira, gutxienez:

- a) Bidaia-denborak eta puntualtasun-tarteak kalkulatzeko prozedurak.
- b) Atzerapenen eta eragozpenen sailkapena.
- c) Atzerapenak kontatzeko eta eragozpenen erantzukizuna egozteko prozedurak.
- d) Kalkulu-aldiak.
- e) Atzerapenak eta likidazioa baloratzeko prozedurak.
- f) Gatazkak ebazteko prozedurak.
- g) Aldika sistemaren gaineko informazioa emateko betebeharrak.

9. Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, kanonen esparru orokor hori osatzen duten elementuak garatu eta osatu ahal izango dira. Agindu horretan, batez ere, arauzko neurriak jasoko dira honetarako: azpiegitura abian jartzeko kostuak edo kanonen zenbatekoa murriztu daitezela sustatzeko, batetik, eta garraiobide mota batzuek ordaintzen ez dituzten eta tren-azpiegitura erabiltzeak dakartzan ingurumen-, istripu- eta azpiegitura-kostuak konpentsatzeko erabilitako sistemak sustatzeko, bestetik.

Agindu horren bitartez, sailkapen-irizpideak aldatu ahal izango dira linea, zerbitzu, geltoki, bidaiarien garraiorako geltoki, salgaien garraiorako terminal eta 97 eta 98. artikuluetan zehar deskribatutako osagaien kasuan, baita 97.5.2.º b) artikuluan jasotako trenbide-lineak erabiltzeagatik kanonaren B modalitateari gehitu beharreko zenbatekoa kuantifikatzeko irizpideak eta aplikatzeko egoerak ere.

10. Aginduak onartu aurretik, Ekonomia Gaietarako Gobernuaren Ordezko Batzordeak eta Merkatuaren eta Lehiaren Batzorde Nazionalak irizpena eman beharko dute haien buruz.

97. artikulua. *Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten trenbide-lineak erabiltzeagatik kanona.*

1. Zerga-egitatea.

Honako modalitate hauetan Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-lineak erabiltzea eta erabilera horrekin lotutako zerbitzuak ematea da kanonaren zerga-egitatea:

a) Kapazitatea esleitzeagatik kanona (A modalitatea): sareari buruzko adierazpenean zehazten diren ordutegi-tarteak hautagaiei esleitzeko zerbitzuagatik ordaindu beharrekoa, tren batek denbora-tarte jakin batean bi tokiren artean zirkulatu dezan.

b) Trenbide-lineak erabiltzeagatik kanona (B modalitatea): trenbide-linea bat erabiltzeko ekintza eta ondorioagatik ordaindu beharrekoa.

c) Trakziorako energia elektrikoa eraldatu eta banatzeko instalazioak erabiltzeagatiko kanona (C modalitatea): trenbide-linea baten elektrifikazio-instalazioak erabiltzeagatik edo haren ondorioetarako ordaindu beharrekoa.

2. Zergapekoak.

Interes Orokorreko Trenbide Sarean zehar zirkulatzeko kapazitatea esleitu zaien edo hura erabiltzen duten tren-enpresak izango dira kanonaren subjektu pasiboak. Era berean, kapazitatea esleitzeagatiko kanonaren subjektu pasibo gisa hartuko dira garraio-agenteak, zamaketariak eta garraio konbinatuko operadoreak, tren-enpresa gisa ez hartu arren kapazitatea esleitu bazaie.

3. Sortzapena, galdagarritasuna eta ordainketa.

A modalitatean, kapazitatea esleitzen den momentuan sortuko da kanona; B modalitatean, trenbide-linea erabiltzen denean, eta, C modalitatean, elektrifikazio-instalazioak erabiltzen direnean.

Tren-azpiegituren administratzaileak hilabete naturaleko likidatuko ditu kanon honen modalitateak.

Kanon honen modalitateen likidazioa behar bezala jakinaraziko zaio subjektu pasiboari, eta hura hogeiguneko epean ordainduko da, jakinarazpena egiten den egunetik kontatzen hasita.

4. Zerga-oinarria.

Kanon honen zerga-oinarria tren-kilometroak izango dira, eta, hala badagokio, tren-kilometroetako plazak, kanonaren modalitate, linea-mota, zerbitzu-mota eta trakzio-mota bereiziz.

Tren-kilometroa tren bati kilometro batean zehar esleitzen zaion kapazitateari edo tren batek kilometro batean zehar egiten duen trenbide-linearen erabilerari dagokion neurri-unitatea da.

Tren-kilometroaren plaza kilometro bat egiten duen treneko eserleku bati dagokion neurri baliokidea izango da.

5. Zerga-kuota.

1.– Zerga-oinarriari Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean tren-kilometro bakoitzeko kanon-modalitate bakoitzerako zehaztutako kantitatea aplikatuta ateratzen den kuota izango da kuota osoa, betiere linea-motaren, zerbitzu-motaren eta trakzio-motaren arabera.

Kuota osoa zehazteko orduan, tren-azpiegituren administratzailearen eta Estatuako Administrazio Orokorren artean sinatutako hitzarmenetan edo programa-kontratuetan zehaztutako finantzaketa-esparrua hartuko da kontuan.

a) Kapazitatea esleitzeagatiko kanona (A modalitatea): kuota osoa esleitutako tren-kilometro bakoitzeko zehaztuko da, zerbitzu-mota eta tartean den linea-mota bereiziz.

Modalitate honen bitartez, kapazitatea esleitzeko prozesuko kostuak, zirkulazioa kudeatzeko kostuak, zirkulazioko segurtasun-kostuak eta zirkulazioaren segurtasun- eta kontrol-instalazioak konpontzeko gastuak sartuko dira kuotan, haiek zuzenean trenbide-zerbitzuaren ustiapenari egotzi ahal bazaizkio.

b) Trenbide-lineak erabiltzeagatiko kanona (B modalitatea): kuota osoa egindako tren-kilometroen arabera zehaztuko da, linea-mota eta zerbitzu-mota bereiziz.

Modalitate honen bitartez, tren-azpiegitura mantentzeko eta kontserbatzeko kostuak sartuko dira kuotan, horiek zuzenean trenbide-zerbitzuaren ustiapenari egotzi ahal bazaizkio.

Kanon honek ez du kargatuko trakziorako energia elektrikoa eraldatu eta banatzeko instalazioen erabilera.

c) Trakziorako energia elektrikoa eraldatu eta banatzeko instalazioak erabiltzeagatiko kanona (C modalitatea): kuota osoa elektrifikatutako trenbide-lineetan zirkulatzen duten tren-kilometroen arabera zehaztuko da, linea-mota, zerbitzu-mota eta trakzio-mota bereiziz.

Modalitate honen bitartez, elektrifikazio-instalazioak mantendu eta kontserbatzeko kostuak eta horiek konpontzeko kostuak sartuko dira kuotan, trenbide-zerbitzuaren ustiapenari zuzenean egotz badakizkioke. Elektrifikazio-instalazio gisa hartuko dira azpiestazioak, baita eraikin teknikoak, katenaria, azpiestazio mugikorak eta trakziarako energia elektrikoa eraldatu eta banatzeko prozesurako beharrezkoak izan daitezkeen gainerako instalazioak, ekipoak edo elementuak ere.

2.– Kuota likidua kuota osoari A eta B modalitate bakoitzerako gehigarri bat aplikatuta ateratzen den emaitza izango da, honako irizpide hauei jarraikiz:

a) Kapazitatea esleitzeagatik kanona (A modalitatea).

Kuota osoari kapazitatea modu eraginkorren ez erabiltzeagatik kapazitate-kanona gehitzen zaionean, operadoreek trenen programazio-prozesuak hobetu ditzatela sustatzeko eta hala trenbide-sarearen erabilera optimizatzeko izango da.

Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean ezarritako zenbatekoekin bat etorritik, esleitu zaizkion tren-kilometroen kopuruaren eta erabili dituen tren-kilometroen kopuruaren arteko diferentziaren balio absolutuari aplikatuko zaio gehikuntza, betiere linea- eta zerbitzu-mota bakoitzeko.

Gehikuntza bidaiari-zerbitzuetan aplikatuko da, esleitutako kapazitatearen eta hilean erabilitako linea- eta zerbitzu-mota bakoitzeko kapazitatearen arteko tren-kilometro bakoitzeko diferentziaren balio absolutuari dagokionez, diferentzia hori esleitutako kapazitatearen ehuneko 2 baino handiagoa denean.

Merkantzia-zerbitzuen kasuan, esleitutako kapazitatearen eta hilean erabilitako linea-mota bakoitzeko kapazitatearen arteko tren-kilometro bakoitzeko diferentziaren balio absolutuari dagokionez, diferentzia hori esleitutako kapazitatearen ehuneko 15 baino handiagoa denean.

Kapazitate-eskaera egin duen hautagaia hura erabiltzen duen tren-enpresa ez den trenen kasuan, esleitutako kapazitatea erabiltzeko orduan akatsen bat sortzen bada, gehikuntza hautagai eskatzaileari likidatuko zaio, eta linea eskatu den kapazitateari dagokiona baino gehiago erabili bada, gehikuntza linea erabili duen tren-enpresari likidatuko zaio.

Tren-azpiegituren administratzaileak hiru urtez behin berrikusi beharko ditu esleitutako eta erabilitako kapazitateen arteko gutxieneko aldeen ehunekoak, betiere horien bilakaera kontuan hartuta eta trenbide-sarea modu eraginkorren erabiltzeko akuilua izan daitezen aurrerantzean ere. Ehuneko berriak Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean argitaratu ostean eguneratuko dira; horiekin batera, tarifak ere eguneratu beharko dira.

b) Trenbide-lineak erabiltzeagatik kanona (B modalitatea).

Kopuru bat gehituko zaio trenbide-lineak erabiltzeagatik, prestazio altuko sareak erabiltzeagatik edo zabalera aldakorrek zerbitzuak ustiatzeagatik edo ordutegi jakin batzuetan izaten diren zirkulazio handiko beste egoera batzuegatik aplikatu beharreko kanonaren kuota osoari.

Gehikuntza horri esker honako hauek berreskuratu ahal izango dira: finantza-gastuak; plataformari, tunelei, zubiei, trenbideari, eraikinei eta horiek mantendu eta kontserbatzeko erabili diren bitartekoei dagozkien konponketa-kostuak; azpiegitura horiek egoki garatzeko beharrezkoak diren kostu guztiak; eta tren-azpiegituren administratzaileari administratzen dituen azpiegituren jasangarritasun ekonomikoa lortzea ahalbidetuko dioten gainerako kostu guztiak.

Gehikuntzaren zenbatekoa Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean ezarriko da, honako irizpide hauek kontuan hartuta:

A motako lineetako bidaiari-zerbitzuak: gehikuntza kilometro-plaza bakoitzeko aplikatuko da. Hura erabilera-kanonaren tren-kilometroa eta trenak ibilbide bakoitzean dituen leku guztiak kontuan hartuta kalkulatu da; dena den, A motako linea bakoitza eta zerbitzu-mota bereizi beharko dira.

A lineetatik kanpoko bidaiari-zerbitzuak: gehikuntza erabilera-kanonean kalkulaturako tren-kilometro bakoitzeko zehaztuko da (B modalitatea).

6. Hobariak edo deskontuak.

1. Trenbideko garraioaren hazkundera sustatzeko hobaria.

Trenbide-sarea modu eraginkorrean ustiatu eta trenbideko garraioko zerbitzu berriak sustatzeko helburuarekin, tren-azpiegituren administratzaileak hobari bat aplikatuko du Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten lineak erabiltzeko kanonean (A eta B modalitateak) zirkulazioaren urteko hazkunderen kasuan, honako irizpide hauei jarraikiz:

A lineen kasuan, zerbitzu-motaren eta linea indibidualaren konbinazio bakoitzerako aplikatuko da. B, C, D eta E lineen kasuan, linea-motaren eta zerbitzu-motaren konbinazio bakoitzerako aplikatuko da. Konbinazio bakoitzean jarduten duten subjektu pasiboen multzo osoari aplikatuko zaio.

Hobari hori aplikatzeko, tren-azpiegituren administratzaileak honako hauek zehaztuko ditu, urtero, sareari buruzko adierazpenean:

a) Erreferentziarako trafikoa, Tref, tren-kilometro bakoitzeko neurtua: tren-azpiegituren administratzaileak normaltzat jotzen duen trafikoa izango da, aurretiaz zegoen egoera edo aurreikusitako bilakaera aintzat hartuta.

b) Xede-trafikoa, Tobj, tren-kilometrotan neurtuta: tren-azpiegituren administratzaileak azpiegituren eta horiek erabiltzen dituzten zerbitzuen merkatuko aurreikuspenen arabera zehaztuko duen trafikoa izango da.

c) Trafiko inkrementalen xede-hobariaren ehunekoa, Bobj: trafiko inkrementalei aplika dakieke, trafikoaren hazkunde-aurreikuspenen arabera zehaztutako xede-trafikoa lortzen denean; gehikuntza hori erreferentziarako trafikoaren eta xede-trafikoaren arteko tarteko balio bati badagokio, xede-hobaria baino txikiagoa den hobari bat aplikatuko da, pixkanakako sistema bat aplikatuz.

Hobaria honela kalkulatu da:

B hobari globalaren ehunekoa: trafiko inkrementalaren arabera zehaztuko da, erreferentziarako trafikoa kontuan hartuta eta honako modu honetara:

Izandako T trafikoa erreferentziarako trafikoaren azpitik geratzen bada, ez da hobaririk izango, eta, beraz, $B = 0$ izango da.

Izandako T trafikoa erreferentziarako trafikoaren eta xede-trafikoaren artean badago, xede-hobaria oinarritzat hartuta zehaztuko da; hura trafiko errearen betetze-mailarekin zuzenduko da, erreferentziarako trafikoari eta xede-trafikoari dagokionez, hau da, $B = \text{Bobj} \times (\text{T} - \text{Tref}) / (\text{Tobj} - \text{Tref})$ izango da.

Izandako T trafikoa xede-trafikoa baino handiagoa bada, xede-hobariari dagokion ehunekoa izango da, hau da, $B = \text{Bobj}$.

Subjektu pasibo bakoitzari eragin diezaiokeen trafikoaren gehikuntza (I_{EF}): erreferentziarako trafikoari dagokion trafikoaren gehikuntza globala subjektu pasiboari dagokionez banatuko da, horiek urteko ekitaldian duten trafiko-ehunekoaren arabera. T_{EF} tren-entresa baten trafikoa bada, subjektu pasibo horri honako trafiko-gehikuntza hau egokitu zaio: $I_{EF} = (\text{T} - \text{Tref}) \times T_{EF} / \text{T}$.

Subjektu pasibo bakoitzaren hobariarekin lotutako zenbatekoa (CB_{EF}): subjektu pasiboak A eta B modalitateei dagokien ekitaldian zehar ordaindutako kanonaren zenbatekoari subjektu pasiboari bere trafikoari dagokionez esleitu dakiokien trafiko-gehikuntzaren proportzionaltasun-koefizientea aplikatzean lortzen den emaitza izango da.

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

Subjektu pasibo bakoitzari dagokion hobaria (B_{EF}): subjektu pasibo bakoitzaren hobaria jasoko duen zenbatekoari hobari globalaren ehunekoa aplikatuta zehaztuko da, hau da, $B_{EF} = B \times CB_{EF}$.

Xede-trafikoaren lortutako gehikuntza zenbait urtetarako proiektatu ahal izango da; dena den, tren-azpiegituren administratzaileak urtero berrikusi ahal izango ditu aurreko balioak, honako arrazoi hauek direla eta:

a) Erreferentziazko trafikoa:

Aurreko ekitaldian izandako trafiko-gehikuntzen edo -murrizketen finkapen partziala edo totala.

Hobari-sistemari ez dagozkion baldintzak direla-eta –adibidez, azpiegitura berriak zerbitzuan jartzeagatik– trafikoan aurreikusten den bilakaera.

b) Xede-trafikoa eta xede-hobaria:

Aurreikusten diren merkatuko bilakaeren arabera, hobari-sistema aplikatzearen ondorioz.

Tren-azpiegituren administratzaileak zenbait urtetarako hobari-sistema ezarri edo ezabatu ahal izango du linea edo linea-mota batean, edo zerbitzu-mota batean, aurreikusitako trafikoa kontuan hartuta.

Tren-entresa kapazitatea eskatu duen hautagaia ez bada, A modalitatearen eraginez sortutako kanonak zenbatuko dira hobariaren ondorioetarako, trafikoa gauzatu duen tren-entresari egokituko balitzaizkio bezala.

Hobaria jaso den urtearen hurrengo urteko urtarrilean zehar, subjektu pasiboek hobari hori aplikatuz sortutako zenbatekoak itzultzeko eskaera egin ahal izango diote tren-azpiegituren administratzaileari.

2. ERTMS sistema ezartzera bultzatzeko hobaria.

Estatuaren Aurrekontu Orokorren legeetan, hobariak txertatu ahal izango dira kanonaren A eta B modalitateetan trenetan ERTMS sistema txertatzera bultzatzeko. Hobari horiek ez dute ondoriorik izango tren-azpiegituren administratzailearen diru-sarreretan.

Hobari horiek 2009/561/EE Erabakian zehaztutako trenbide-igarobideetan txertatutako lineei bakarrik eragingo diete, ERTMS sistemarekin hornitutako trenak erabiltzea nahitaezkoa ez bada azpiegitura horietan merkataritza-zirkulazioetarako.

3. Azpiegituren kapazitate erabilgarriaren aprobeixamendua sustatzeko hobaria.

Azpiegituren kapazitate erabilgarriaren aprobeixamendua sustatzeko helburuarekin, azpiegituren administratzaileak hobari bat txertatu ahal izango du Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten lineak erabiltzeagatik kanonean, A modalitatean nahiz B modalitatean; hura tren-azpiegituraren tarte batean edo gehiagotan erabil daitezkeen ordutegi-tarte jakin batzuei aplikatuko litzaieke. Hobari hori Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean argitaratu beharko da, eta honako irizpide hauek bete beharko ditu:

Hobaria izango duten ordutegi-tarteak zehaztu beharko dira. Ordutegi-tarte horiek linea bat edo haren tarte bat hartu ahal izango dute, edo linea bat edo haren linea-tarte bat, zenbait linea edo haien zenbait linea-tarte edo eremu geografiko jakin bat hartuko dituzten ordutegi-tarteen multzo baten gisa zehaztu ahal izango dira.

Hobaria indarrean izango den zerbitzu-ordutegiaren indarraldiko denbora-tartea behar bezala zehaztu beharko da.

Hobaria jaso duten tarteetako trafikoa kanonarentzat zehaztutako hobariarekin erlazioatuko da. Trafikoa tren-kilometroak, maiztasun-kopurua, bidaiari-kopurua edo bidaiari-kilometroen kopurua oinarritzat hartuta zehaztu ahal izango da. Denbora-tarte beraren barnean hobari desberdinak ezarri ahal izango dira, baita trafiko-bolumen desberdinetarako ere.

Hobaria argitaratu ostean, administratzaileak zehaztutako denbora-tarterako hitzematen duten trafikoaren bolumena aurkeztu ahal izango dute tren-enpresek.

Trafiko-bolumenaren arabera, operadoreak ordaindu beharreko denbora-tarteari dagokion kanon totala zehaztuko da, kasuan kasuko hobaria aplikatu ostean.

Denbora-tarte osoari dagokion kanona hilero eta zati berdinetan ordaindu beharko du operadoreak hobaria indarrean den bitartean.

Trafiko-jaitziera tren-enpresari ezin bazaio egotzi bakarrik itzuli ahal izango da tren-enpresak hitzemandako trafikoaren azpitik egin ez diren trafikoei dagokien kanonaren zatia.

Administratzaileak erabaki ahal izango du tren-enpresaren trafikoa hitzeman duen baino handiagoa bada trafiko horrek aurreikusitako hobariaren ehunekoari dagokion hobaria jasoko duela.

7. Linea-motak, zerbitzu-motak eta trakzio-mota.

Linea-motak sailkatzeko orduan, haiek hartzen dira kontuan: haien ezaugarri teknikoak, mantentze-premiak, haiek baliatuta ematen diren zerbitzu-motak eta zerbitzu horien intentsitatea. Honako linea-mota hauek daude:

A: luzera osoaren bi herenetan orduko 200 kilometrotik gorako gehieneko abiadura ahalbidetzen duten linea guztiak eta horien loturak eta bypassak.

B1 eta B2: hirien arteko ibilbideak barne hartzen ditu, horien loturak eta bypassak barne; horiek bidaiari-zerbitzuetarako edo horietarako funtsezkoak diren zerbitzuetarako erabiltzen dira. B1 linea gisa hartzen dira luzera osoaren bi herenetan zehar orduko 160 kilometrotik gorako eta orduko 200 kilometroko edo hortik beherako abiadura ahalbidetzen duten lineak.

B2 linea gisa hartuko dira A, C edo B1 linea-motetan sailkatzen ez diren ibilbideak, honako baldintza hauetakoren bat betetzen dutenean:

Trafiko handiena bidaiariena denean eta egunean gutxienez 10 zirkulazio eragiten dituztenean.

Muga duen lotura bati dagokionean.

Trenen Tratamendurako Zentro (TTZ) baten sarbideari dagokionean.

B gisa sailkatutako ibilbideen arteko lotura bati dagokionean.

C1 eta C2: aldiriko nukleoak osatzen dituzten ibilbideak dira. C1 gisa hartzen dira egunean 80ko edo hortik gorako linea-kilometroko zirkulazio-dentsitatea duten aldiriko nukleoak. Gainerako aldiriko nukleoak C2 gisa sailkatuko dira.

D: A, B edo C gisa sailkatzen ez diren eta gutxienez honako egoera hauetakoren bat betetzen duten ibilbideak:

Trafiko handiena salgaiena denean eta egunean gutxienez 2 zirkulazio eragiten dituztenean.

Salgaien garraioarekin lotutako instalazioen sarbideak eta loturak direnean (bazterbideak, portuak, salgaien instalazio logistikoak eta desbideratze partikularrak).

Bidaiariak garraiatzeko A kategoriako beste linea bat dagoenean.

E: aurreko linea-motetan sartzan ez direnak.

Urtero, tren-azpiegituren administratzaileak Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten lineen sailkapena argitaratuko du sarearen aitortzean, deskribatutako tipologiarekin bat etorriz.

Honako hauek dira zerbitzu-mota horiek:

VL: ibilbide luzeko bidaiari-zerbitzuak; horien barruan, honako azpimota hauek bereizten dira:

VL1: distantzia luzeko zerbitzuak, VL2, VL3 eta VOT izenekoak izan ezik.

VL2: zabalera aldakorreko erlazioetako ibilbide luzeko zerbitzuak, ibilbide osoaren ehuneko 10 gutxienez zabalera iberiarreko lineetan igarotzen bada, VL3 izendatutakoak salbu.

VL3: ibilbide luzeko zerbitzuak, zeharkako erlazio luzeetan: ibilbidea 700 km baino handiagoa denean, betiere jatorria, helmuga edo tarteko geltokia Madrilen eta haren adarretan ez badago.

VCM: hiri barneko, hiri-inguruetako eta hiriarteko bidaiari-zerbitzuak.

Hiri-zerbitzuak edo hiri-inguruetakoak: ibilbide osoa aldirietako nukleo batean dutenak.

Hiri arteko zerbitzuak: ez hiriko ez hiri-inguruetakoak, baina ibilbidea 300 km baino laburragoa dutenak. Kanpoan geratzen dira nazioarteko trenak eta distantzia luzeko trenen adarrak.

Zerbitzu publikoko betebehartzat izendatutako zerbitzuak.

VOT: bidaiari gabeko bidaiari-tren eta -materiala, honako hauek barne: makinak bakarka, hutsik doazen trenen mugimenduak, prestakuntza eta probak.

M: merkantzia-zerbitzuak: merkantzia-zerbitzu guztiak, honako hauek barne: kargadunak, hutsik doazenak eta probak.

Trakzio-motaren arabera, honako hauek bereiziko dira:

E: trakzio elektrikoko trenak.

D: diesel trakzioko trenak.

98. artikulua. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren titulartasuneko zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanona.*

1. Zerga-egitatea.

Artikulu honetan aipatzen diren zerbitzu-instalazioen eta azpiegituren erabilera da kanonaren zerga-egitatea, baita erabilera horrekin lotutako jardura publikoak edo zerbitzuen prestazioa ere, honako modalitate hauetan:

A) Bidaiarien garraiorako geltokiak erabiltzeagatiko kanona (A modalitatea).

B) Zabalera-aldagailuetatik igarotzeagatiko kanona (B modalitatea).

C) Bidaiarien merkataritza-zerbitzuetarako eta beste eragiketa batzuetarako trenak estazionatzeko geltokietan trenbide nasadunak erabiltzeagatiko kanona (C modalitatea).

D) Beste zerbitzu-instalazio batzuetan trenbideak erabiltzeagatiko kanona: baztertzeko, trenak prestatzeko eta maniobretarako, mantenimendurako, garbiketarako, erregaia hornitzeko trenbideak (D modalitatea).

E) Salgaiak kargatzeko tokiak erabiltzeagatiko kanona (E modalitatea).

Kanon horretan ez dira sartzen energia elektrikoa, ura, gasolioa, telefonoa eta bestelako hornidura edo zerbitzuak; horrenbestez, subjektu pasiboak ordaindu beharko ditu tren-azpiegituren administratzaileak eskura jartzen dituen edo eskaintzen dituen kontsumoen edo horniduren gastuak.

2. Zergapekoak.

A, B eta C modalitateetan, trenbideekin lotutako trenbide-zerbitzuen instalazioak erabiltzen dituzten tren-enpresak izango dira kanonaren subjektu pasiboak.

D modalitatean, zerga ordaindu behar duten zerbitzu-instalazioak erabiltzen dituzten trenbide-esparruko material ibiltariaren titularrak eta tren-enpresak izango dira.

E modalitatean, salgaiak kargatzeko tokiak erabiltzen dituzten garraio konbinatuko operadoreak, zamaketariak, garraio-agenteak, trenbideko material ibiltariaren titularrak eta tren-enpresak izango dira subjektu pasiboak.

Zerbitzu-instalazioak C2, D eta E modalitateetan erabili ahal izateko, dagokion kapazitatea lortu beharko da instalazioan; hura subjektu pasiboak berak eskatu beharko dio tren-azpiegituren administratzaileari, eta azken horrek haren esleipena arautuko du, sareari buruzko adierazpenean argitaratutako kasuan kasuko esleipen-prozesu arautuaren bitartez; lagatako kapazitatea ezin izango zaie hirugarrenei laga. Tren-azpiegituren administratzaileak trenbide osoetarako eta urte edo hilabeteetako erabilera-aldietarako esleituko du kapazitatea, baita ordu edo egun jakin batzuetarako ere.

D eta E modalitateetan, instalazioa hainbat bezerok erabili ahal izango dute aldi berean, baita hasiera batean bezero bati (esleipendun nagusia) esleitu bazaio ere; hura denbora-tarte jakin batean erabili ahal izango dute, saturatuta ez badago.

3. Sortzapena, galdagarritasuna eta ordainketa.

A, B eta C1 modalitateetan, trenbide-instalazioa erabiltzen denean sortuko da kanona, eta, C2, D eta E modalitateetan, berriz, instalazioaren kapazitatea esleitzen denean, non eta esleipenek ez dakarten, D eta E modalitateen kasuan, hilabete natural baterako baino denbora-tarte handiago baterako erabili behar izatea; kasu horretan, likidazioaren xede diren ondoz ondoko denboraldien lehenengo egunean bertan sortuko da kanona.

Tren-azpiegituren administratzaileak hilabete naturaleko likidatuko ditu kanon honen modalitateak. Dena den, D eta E modalitateetan, eta hilabete batetik beherako erabilera-aldietan, denbora-tarte hori bakarrik likidatuko da. Urtebetetik gorako erabilera-aldien kasuan, eta subjektu pasiboak eskaera egin ostean, aurreratutako urte bakoitzeko likidatuko ditu tren-azpiegituren administratzaileak D eta E modalitateak; horretarako, urtero zehaztuko den hobari bat aplikatuko du tren-azpiegituren administratzaileak, bere finantzaketa-kostuen arabera, eta hura kanonen zenbatekoak eguneratzeko proposamenean jasoko da.

Kanon honen modalitateen likidazioa behar bezala jakinaraziko zaio subjektu pasiboari, eta hura 20 eguneko epean ordainduko da, jakinarazpena egiten den egunetik kontatzen hasita.

4. Zerga-kuota.

Modalitate bakoitzeko kanona zehazteko orduan honako hauek hartuko dira kontuan kuantifikaziorako elementu gisa:

A) Bidaiarien garraiorako geltokiak erabiltzeagatik kanona (A modalitatea).

Zerbitzu-instalazioak erabiltzeko kanonaren modalitate honen bitartez, kostu hauek kargatuko dira: geltokiak mantentzeko eta kontserbatzeko lanekin lotutako kostuak, horien birjartze-kostuak eta geltokietako gutxieneko zerbitzuak eskaintzekoak, finantza-gastuak –6. kategorian sailkatutako geltokien kasuan– geltokien zaintza-zerbitzuaren kostua eta bidaiarien eta ekipajeen sarbiderako kontrol-gastuak.

Geltokiak zabalik dauden ordutegian ematen diren zerbitzuen kasuan, kuota osoa A.1 zenbakian aurreikusitakoaren arabera zehaztuko da 1etik 5era bitarteko kategorietako geltokien kasuan –geltokiaren kategoriaren eta geldialdi-motaren arabera bereiziko dira–; era berean, kuota A.2 zenbakian adierazitakoaren arabera zehaztuko da 6. kategoriako geltokien kasuan.

Geltokiak zabalik dauden ordutegitik kanpo eskaintzen diren zerbitzuen kasuan, kuota osoa A.3 zenbakian aurreikusitakoari jarraikiz zehaztuko da.

A.1) 1, 2, 3, 4 edo 5. kategoriako geltokietan:

Trenen merkataritza-zerbitzuko geldialdi bakoitzeko, geldialdi-mota, tren-mota eta trenak guztira dituen eserlekuetarako tokia kontuan hartuta. Trenaren €/geraldia zenbatekoak Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko dira.

Aurreko kuota osoari geltokiko instalazioak zenbat erabiltzen diren kontuan hartuko duen kopuru bat gehitu ostean ateratzen den zenbatekoa izango da kuota likidoa. Gehikuntza hori kalkulatzeko, geltokiko geraldia horretan igo edo jaitsi diren bidaiarien kopurua hartuko da kontuan.

Kanonaren modalitate horretako tarifak, hilabete bateko edo hortik gorako epean gutxieneko oinarrizko zerbitzuak ematea galarazten duten egoerek 1etik 4ra bitarteko kategorietako geltoki bati eragiten diotenean, honela aldatuko dira ezohiko egoerak edo obrak irauten duen bitartean:

Geltoki bati igotako edo jaitsitako bidaiari bakoitzeko aplikatu behar zaion tarifa beheragoko hurrengo kategoriari dagokiona izango da eman diren oinarrizko zerbitzuen kopurua txikiagoa bada beheragoko hurrengo kategoriatik horretako oinarrizko zerbitzuen kopuruaren eta goragoko kategoriako oinarrizko zerbitzuen kopurura iritsi arteko diferentziaren erdiaren batuketa baino, edo hori bezainbestekoa bada. Azpiko kategorian

sailkatu ostean, prozesua errepikatu egingo da eskainitako zerbitzu-kopuruak hala zehazten bada.

Oinarrizko zerbitzu bat ohiko baliabideekin ematen ez bada, baina egoera «degradatuan» ematen jarraitzen bada, hau da, hala ere ematen jarraitzen bada, emandako oinarrizko zerbitzuen kopuruaren barnean sartuko da.

Azpiegituren administratzaileak lehenbailehen jakinaraziko die egoera hori trenbide-operadorei.

Kanon-aldaketa ezin izango zaio aplikatu 5. kategoriari, hura baita kategoriarik baxuena.

A.2) 6. kategoriako geltokietan:

Operadore batek linea edo aldirietako nukleo bakoitzeko ustiatzen dituen kategoria honetako geltoki-multzoengatik tren-azpiegituren administratzaileak guztira zer ustiapen-kostu duen, halakoa izango da modalitate honen kanonaren zenbatekoa, berritze-kostuak eta finantza-kostuak barne direla.

Kanona linea edo aldirietako nukleo bakoitzeko zehaztuko da, urteko; hura hamabi hileko kuotetan banatuko da.

A.3) Geltokiak zabalik dauden ordutegitik kanpo emandako zerbitzuengatik:

Geltokiak ohiz kanpoko eran irekita dauden ordu-kopuruaren edo ordua baino denbora tarte txikiagoen arabera eta geltokiari dagokion kategoriaren arabera kalkulatu da modalitate honen zenbatekoa.

Tren bereziek geltokiak zabalik dauden ordutegitik kanpo geraldia egin behar dituzten kasuetan aplikatuko da modalitate hau, baldin eta gerald horiek geltokia ohi ez bezala irekitzea badakarte.

Ordu eta tarte bakoitzeko aplikatu beharreko zenbatekoak Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko dira.

B) Zabalera-aldagailuetatik igarotzeko kanona (B modalitatea).

Tren bat zabalera-aldagailu batetik edozein noranzkotan igarotzen den bakoitzeko kantitate unitario bat aplikatu ostean sortzen dena izango da modalitate honetako zenbatekoa. Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko da kantitate unitario hori.

Zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanonaren modalitate honi egotz dakizkiokeen kostuak zabalera-aldagailuak mantendu eta birjartzearekin zuzenean lotuta daudenak izango dira.

C) Bidaiarien merkataritza-zerbitzuetarako eta beste eragiketa batzuetarako trenak estazionatzeko geltokietan trenbide nasadunak erabiltzeagatiko kanona (C modalitatea).

Kanon honen ondorioetarako, honako bi tarifa hauek ezartzen dira:

C.1) Trenak bidaiarien merkataritza-zerbitzuetarako gelditzen direnean, beste eragiketarik gabe:

Kanonaren zenbatekoa geltokiari dagokion kategoriaren arabera kalkulatu da, eta, bereziki, 1. kategoriakoetan ezartzen da, saturazio-arazoak egoten baitira.

Oro har, 15 minutuko denbora-tartea ezartzen da, eta denbora-tarte horretan ez da kanona aplikatu beharrik izango.

Nasetan estazionatuta egindako denbora zenbatzeko orduan, ez dira kontuan hartuko merkataritza-ibilbide batean egindako tarteko geraldia, ezta tren-azpiegituren administratzaileak trena estazionatzeko trenbidean egon dadila erabakitzen duen kasuak ere.

Tren bakoitzari Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean zehazten den tren bakoitzeko unitate-kantitatea aplikatzean sortzen dena izango da kanonaren zenbatekoa, betiere geltokiaren kategoria eta trena estazionatuta egon den denbora-tartea kontuan hartuta.

Kanon-modalitate honi dagokionez, tren-azpiegituren administratzaileak geltokietako trenbidearen okupazio-grafikoak erabiliko ditu likidazioa egiteko, indarrean den azken ekitaldian programatutako trenak kontuan hartuta, horiek subjektu pasiboaren eskura egongo baitira.

Zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanonaren modalitate honi egotz dakizkiokeen kostuak erabilitako instalazioak mantendu eta kontserbatzearekin zuzenean lotuta daudenak izango dira.

C.2) Trenak beste eragiketa batzuetarako estazionatzeagatik:

Kanonaren zenbatekoa Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko den tarifa egindako mota bakoitzeko eragiketa-kopuruari aplikatu ostean ateratakoa izango da, geltokiari dagokion kategorია eta trenean egin beharreko eragiketa-mota kontuan hartuta.

C.1 tarifarekiko modu independentean aplikatuko da, estazionatuta dauden bitartean trenetan egindako eragiketengatik.

Treanean egindako eragiketak bi motatakoak izan daitezke:

A mota: trenaren gutxieneko barruko eta/edo kanpoko garbiketa (frontalak eta ate eta leihoetako kristalak).

B mota: treneko zerbitzuen karga- eta deskarga-eragiketak, ur-hartuneen erabilera, erregai-instalazioen erabilera, indar-hartuneen erabilera, komunak husteko instalazioen erabilera eta antzeko beste analogo batzuen erabilera.

Zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanonaren modalitate honi egotz dakizkiokeen kostuak erabilitako instalazioak mantendu eta kontserbatzearekin zuzenean lotuta daudenak izango dira.

D) Beste zerbitzu-instalazio batzuetan trenbideak erabiltzeagatiko kanona: baztertzeko, trenak prestatzeko eta maniobretarako, mantenimendurako, garbiketarako, erregaia hornitzeko trenbideak (D modalitatea).

Zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatiko kanonaren modalitate honetan, instalazioen mantentze- eta birjartze-lanetarako trenbideak erabiltzeagatik zuzenean sortutakoak izango dira kargatu daitezkeen kostuak.

Hura kalkulatzeko, honako hauek hartuko dira kontuan: zerbitzu-instalazioko trenbidea erabili den denbora-tartea, eta trenbidea eta haren funtsezko osagaiak, hala nola burdinbidea, katenaria, desbideratzeak eta ekipamendu osagarria.

Modalitate horren zenbatekoa honela kalkulatu da: trenbide osoaren baimendutako erabilerari dagokion kantitatea, trenbide horri dagokion ekipamenduari atxikitako kantitatea eta eskatutako ekipamendu osagarriaren kantitatea zenbatuko dira; gero, kontzeptu bakoitzaren unitate-zenbatekoa aplikatuko da, eta etekin-koefizienteak eragindako eta eskatutako denbora-tartea hainbanatuko da baimendu den denbora-tartearen arabera (urteak, hilabeteak, egunak, orduak), formula hau oinarritzat hartuta:

$$\text{Kanona}_D = (C_{\text{oinarria}} + C_{\text{ekipamendua}}) \times T \times K \text{ (d.1 formula)}$$

Bertan:

$$C_{\text{oinarria}} = (\text{Trenbidearen luzera} \times C_{\text{trenbidea}}) + (\text{Katenariaren luzera} \times C_{\text{katendaria}}) + (\text{desbideratze-kopurua} \times C_{\text{desbideratzea}})$$

$$C_{\text{ekipamendua}} = \left(\sum_{i=1}^n L_i \times C_{\text{ekipamendulinalaki } i} \right) + \left(\sum_{i=1}^n n_i \cdot \text{o}_i \times C_{\text{ekipamendupuntualaki } i} \right)$$

T = Urteko denbora-tarteetarako baimendutako urte-kopurua.

T = Baimendutako hilabete-kopurua/12, hilabeteetako denbora-tarteen kasuan.

T = Baimendutako egun-kopurua/365, eguneko denbora-tarteen kasuan.

T = Baimendutako ordu-kopurua/8.760, orduko denbora-tarteen kasuan.

K = Etekin-koefizientea. Hari esker, deskontuak/errekarguak aplika daitezke baimenak ezartzen duen denbora-tartearen arabera, betiere honako taula honi jarraikiz:

Erabilera jarraituko aldia	Etekin-koefizientea
4 urterako	0,96
3 urterako	0,97
2 urterako	0,98
Urtebeterako	1,00
Hilabeteetarako	1,35

Erabilera puntualeko aldia	Etekin-koefizientea
Egunetarako	2,00
Orduetarako	2,50

Trenbide erabilgarrien, horien ezaugarrien eta ekipamenduaren katalogoa sareari buruzko adierazpenean argitaratuko da.

Osagai bakoitzari dagozkion zenbatekoak Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko dira, honako eskema honen bitartez:

Oinarrizko osagaiak:

C _{trenbidea}	Euroak/trenbidearen ml-urtean
C _{katendaria}	Euroak/katendarriaren ml-urtean
C _{I. motako desbideratzea (eskuzkoa)}	Euroak/unitate-urtean
C _{II. motako desbideratzea (urrutiko aginte bidezkoa)}	Euroak/unitate-urtean

Trenbidearekin lotutako ekipamendu-osagaiak:

C _{trenbide arteko korridorea}	Euroak/trenbidearen ml-urtean
C Trenbidearen argiztapena	Euroak/trenbidearen ml-urtean
C Trenbide-lautadaren argiztapena	Euroak/trenbide-lautadaren ml-urtean
C Suteen aurkako babes-sarea	Euroak/trenbidearen ml-urtean
C Kargatzeko/deskargatzeko nasa	Euroak/nasaren ml-urtean

Hautazko ekipamenduen osagaiak:

C Koipeak jasotzeko bandeja	Euroak/unitate-urtean
C Erregaia jasotzeko bandeja	Euroak/unitate-urtean
C Kabinara sartzeko eskailerak	Euroak/unitate/urtean
C Deskargatzeko isurbide-zuloa	Euroak/unitate/urtean
C Mantentze-zuloa (hartunerik gabe)	Euroak/unitate/urtean
C Kargatzeko/deskargatzeko arrapala	Euroak/unitate/urtean
C Ur-hornidurarako, hornidura elektrikorako edo aire konprimatua hornitzeko hartunea	Euroak/unitate-urtean

Instalazio bakoitzerako D modalitate honetarako eskaera bakoitzeko kanonaren gutxieneko zenbatekoa urtero finkatuko da Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean.

Hobari edo beherapen eta gehikuntza edo zigor hauek eragina izan dezakete modalitate horretan, betiere adierazitako moduan:

1. Hobariak.

a) Konkurrentziagatiko hobaria. Instalazio bat esleipendun nagusiak eta bigarren mailako esleipendun batek edo gehiagok erabiltzen dutenean, kanonaren zenbatekoa honela kalkulatu da:

Bigarren mailako esleipendunen kasuan, instalazioak puntualki erabiltzeagatiko K koefizientea aplikatuko zaio zenbaki honetan arestian deskribatutako formulari:

$$\text{Kanona}_D = (C_{\text{oinarría}} + C_{\text{ekipamendua}}) \times T \times K$$

Esleipendun nagusiaren kasuan, bigarren esleipendun bat instalazioko trenbidea erabiltzen hasten den momentutik aurrera, kanonaren zenbatekoa honako hau izango da: aurreko kalkulu-formulari T koefizientea aplikatuta ateratzen dena; koefiziente hori hasiera batean esleitutako denboraren eta bigarren esleipendunari edo esleipendunei lagatuko denboraren arteko tartearen berdina izango da. Gainerako parametro guztiak hasierako kalkularen arabera mantenduko dira.

b) Iraupen luzeko materiala baztertzeko hobaria.

Tren-azpiegituren administratzaileak argi eta garbi adieraziko du zer trenbide diren egoki-egokiak iraupen luzeko trenbideko material ibiltaria baztertzeko, eta oinarrizko osagaietan beharpen bat aplikatuko zaie D modalitate horretako kanonean; hura taula honetan adierazitakoa izango da, betiere trenbidearen kategoria aintzat hartuta.

Baztertzeko trenbideak	Deskontua
I. kategoria	% 0
II. kategoria	% 50

2. Gehikuntzak edo zigorrak.

Instalazio edo aldi jakin baterako kapazitatea esleitu ostean, subjektu pasiboiei gehikuntza edo zigor bat ezarriko zaie esleitutako aldia amaitu aurretik uzten badute erreserba hori. Zigorraren zenbatekoa honela zehaztuko da:

a) Egun oso baterako edo ordu batzuetarako erabilera puntuala egiteko eskatu diren eta erreserbatutako kapazitaterik ez duten instalazioen kasuan:

Baliogabetzeak instalazioa erabili baino 24 ordu baino lehenago egin badira, horiek ez dute zigorrak izango.

Baliogabetzeak instalazioa erabili baino 24 ordu baino geroago egin badira, horiek kanonaren ehuneko ehuna ordaindu beharko dute.

b) Erabilera jarraituko aldi baterako edo egun osoak hartuko dituen erabilera puntual baterako eskatu diren eta erreserbatutako kapazitatea duten instalazioen kasuan, horiek 30 egun natural baino lehenago baliogabetu beharko dira, gutxienez. Gainera:

Kanonari dagokion zenbateko osoaren ehuneko 50 ordaindu beharko dute, gutxienez, esleitutako denbora osoaren ehuneko 50 erabili ez bada.

Esleitutako denboraren ehuneko 50 baino gehiago erabili bada, ez zaie zigorrak ezarriko.

E) Salgaiak kargatzeko tokiak erabiltzeagatiko kanona (E modalitatea).

Modalitate honen zenbatekoa zehazteko, D modalitateko elementuak, irizpideak, hobariak eta zigorrak aplikatuko dira. Dena den, kalkulurako formularen, oinarrizko osagai bat egongo da, trenbidearekiko paraleloa den gainazal-tartea (trenbide-lautada)

erabiltzearekin lotutakoa, eta, hari esker, salgaiak lekualdatu ahal izango dira (8 m gehienez ere); haren zenbatekoa aldatu egingo da hark duen akaberaren arabera.

Kanonaren modalitate honi erants dakizkiokkeen kostuak instalazioak mantendu eta birjartzearekin zuzenean lotuta daudenak izango dira.

Tren-azpiegituren administratzailearen titulartasunekoak izanik salgaiak garraiatzeko diren terminal intermodalei ez zaie aplikatuko modalitate hori, baldin eta terminalak beraiek edo beste ustiatzaile batzuek ustiatzen badituzte eta Garraio Unitate Intermodalen karga-eta deskarga-zerbitzuak ematen badituzte.

Dena den, tren-enpresek bere kabuz zerbitzu lagungarriak emateko zamatokia erabiltzeaz gain azpiegitura-administratzaileak eskain ditzakeen beste gunea, ekipamendu edo bitarteko batzuk behar baditu, horiek kasuan kasuko errentamendu-kontratuaren bitartez arautuko dira.

Modalitate horren zenbatekoa formula hau aplikatuz lortuko da:

$$\text{Kanona}_E = (C_{\text{oinarria}} + C_{\text{ekipamendua}}) \times T \times K$$

Bertan:

$$C_{\text{oinarria}} = (\text{Trenbidearen luzera} \times C_{\text{trenbidea}}) + (\text{Katenariaren luzera} \times C_{\text{kateneria}}) + (\text{desbideratze-kopurua} \times C_{\text{desbideratzea}}) + (\text{Lautadaren luzera} \times C_{\text{lautada}})$$

Oinarrizko osagaia

C I. motako lautada (hormigoia/galtzada-harria)	Euroak/ml-urtean
C II. motako lautada (aglomerazioa)	Euroak/ml-urtean
C III. motako lautada (zagorrak)	Euroak/ml-urtean

Gainerako parametroak, D modalitateko kanonaren arabera.

Zamatoki erabilgarrien, horien oinarrizko osagaien ezaugarrien eta ekipamenduaren katalogoa sareari buruzko adierazpenean argitaratuko da.

Oinarrizko osagai eta ekipamendurako osagai bakoitzari dagozkion zenbatekoak Estatuaren Aurrekontu Orokorren Legean zehaztuko dira.

E modalitate honetarako kanonaren gutxieneko zenbatekoa 8 orduko gutxieneko erabilerari dagokiona izango da, gutxienez.

5. Bidaiarien garraiorako geltokien kategoriak.

Bidaiarien garraiorako geltokiak kategorietan sailkatzen dira, horien ezaugarri teknikoak, eskaintzen dituzten zerbitzuen prestazioa eta horien intentsitatea kontuan hartuta; horiek aplikagarriak izango dira A eta C modalitateetako kanonak kuantifikatzeko orduan.

Honako hauek dira geltokien kategoria horiek:

1etik 4ra bitarteko kategoriak: distantzia luzeko zerbitzuak eta hiriarteko zerbitzuak eskaintzen dituzten geltokiak, eta hiri barneko edo hiri inguruko zerbitzuak eskaintzen dituzten geltokiak, honako bost irizpide hauei dagokienez dituzten ezaugarriak kontuan hartuta: bidaiari-kopurua, tren-kopurua, geltokiaren tamaina, intermodalitatea, kokapena eta nasa-kopurua.

5. kategoria: 1etik 4ra bitarteko kategorietan sailkatuta ez dauden eta distantzia luzeko eta hiriarteko zerbitzuak eskaintzen dituzten geltokiak eta 1etik 4ra bitarteko kategorietan sailkatuta ez dauden eta hiri barneko edo hiri inguruko zerbitzuak eskaintzen dituzten geltokiak.

6. kategoria: operadore bakar baten hiri barneko edo hiri inguruko zerbitzuak eskaintzen dituzten geltoki espezifikoak, hiriko edo hiri inguruko trenak bakarrik gelditzeko aldirietako herriguneetan kokatuta daudenak.

Urtero, tren-azpiegituren administratzaileak Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten geltokien sailkapena argitaratuko du sarearen adierazpenean, betiere aurretiaz deskribatutako kategoriak aintzat hartuta. Geltoki guztiak arestian zehaztutako kategoria horietako bakar batean kokatzen dira. Geltokien sailkapena eguneratu egingo da aurreko urte naturaleko informazioarekin. Geltoki berriak horiek ustiatzen hasten diren egunean bertan sailkatuko dira; zentzu horretan, bidaiari-kopuruaren eta tren-kopuruaren irizpideak hartuko dira kontuan, informazio eraginkor eta erabilgarria edo trafiko txikiagoaren aurreikuspenak kontuan hartuta.

Geltoki bat 1etik 4ra bitarteko kategoria batean sailkatzeko, arestian zehaztutako bost irizpide horietako bakoitzean lortutako puntuak hartuko dira kontuan, honako formulazio honen arabera:

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

Bertan:

Ki geltoki bakoitzak arestian zehaztutako bost irizpide horietako bakoitzean lortu duen koefizientearen balioa izango da; haren balioa 1 eta 5 artekoa izango da irizpide bakoitzerako zehaztutako zerbitzuen edo ezaugarrien arabera.

Pi bost irizpide horietako bakoitzean zehaztutako pisuaren balioa izango da. Pi pisu guztien batura 1 izango da.

C zehaztutako bost irizpide horietako bakoitzean lortutako puntuen batura izango da, koefiziente bakoitzaren balioa pisuarekin biderkatu ostean. C-ren balioa 1 izango da, gutxienez, koefiziente guztiak 1 direnean, eta 5, gehienez, koefiziente guztiek 5eko balioa dutenean.

Geltokien kategoria geltoki bakoitzak lortutako C-ren balioarekin biderkatzen da, honako eskala honi jarraikiz:

1. kategoria: $C > 4$.
2. kategoria: $3 < C \leq 4$.
3. kategoria: $2 < C \leq 3$.
4. kategoria: $1,3 \leq C \leq 2$.

1etik 4ra bitarteko kategorietan sailkatuta ez daudenak edo 1,3 baino C balio txikiagoa duten geltokiak 5. kategoriako geltoki gisa hartuko dira.

Ki koefizienteen kuantifikazio-tarteak eta kontsiderazio-irizpideak honako hauek dira:

Bidaiari-kopurua (V): geltoki batera sartu edo handik irteten diren trenetan dauden bidaiarien kopurua kontabilizatzen du, trenera igo eta trenetik jaitsi diren bidaiari guztiak, alegia.

V balioa eguneko bidaiarien batez bestekoa eginez kalkulatzen da. Kuantifikazio-tarte bakoitzerako tarte bat zehazten da, eta hark distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiari guztiei egiten die erreferentzia, hiri barneko eta hiri inguruneko tren-bidaiariak kontuan hartu gabe; bidaiari guztiei dagokien tarte bat ere zehazten da, hiri barneko eta hiri inguruko tren-bidaiariak barnean direla. Era bateko eta besteko trafiko-motei zerbitzuak eskaintzen dizkieten geltokietan, lortutako 2 puntuazioen arteko handiena duen koefizientea aplikatuko da.

– Tren-kopurua (T): trenbide-zerbitzuaren maila kontabilizatzen du, bertan geldialdia egiten duten eta zerbitzuak ematen dituzten trenen kopuruaren, irteera-kopuruaren, iritsiera-kopuruaren eta iragaitzazko trenen kopuruaren arabera.

– T balioa eguneko tren-kopuruaren arabera ebaluatzen da; horretarako, tren-kopurua batzen da, tipologiaren arabera, eta hura tren bakoitzari dagokion koefizientearekin biderkatzen da. Bertatik igaro diren trenak behin bakarrik kontabilizatzen dira. Honako hauek dira tren-motak eta haztapan-koefizienteak:

Distantzia luzeko trenak eta hiriarteko trenak, A motako lineetan: Koefizientea = 4.
 Distantzia luzeko trenak eta hiriarteko trenak, B1 motako lineetan. Koefizientea = 3.
 Distantzia luzeko trenak eta hiriarteko lineak, B2, C, D eta E motako lineetan.
 Koefizientea = 1,5.

Hiri barneko eta hiri inguruko trenak. Koefizientea = 0,5.

Linea-mota bat baino gehiago hartzen dituzten geltokietan, distantzia luzeko treni eta hiriarteko treni balio gehien duen linearen koefizientea aplikatuko zaie.

Geltokiaren tamaina (S): geltokiaren erabilera publikoko eremuen gainazal osoa kontabilizatzen du, metro karratutan.

S balioa lortzeko, gainazal guztien batura egiten da, horien erabilera kontuan hartuta, eta hura eremu-mota bakoitzari dagokion koefizientearekin biderkatzen da. Erabileraren arabera, hiru eremu-mota bereizten dira. Horiek, eta aplikatu beharreko haztapen-koefizienteak honako hauek izango dira:

Trenbidea ustiatzeko eremuak: salmenta-guneak, informazio-guneak, bidaiarien itxarongelak, atariak, segurtasun-kontrolerako guneak, komun publikoak eta bidaiarientzako bestelako guneak. Koefizientea = 1,2.

Merkataritza-eremuak: merkataritza-guneak, aparkalekurik gabe. Koefizientea = 1.

Bidaiarien zirkulazio-eremuak: nasak, nasetara joateko bideak eta igarobideak, beste garraibide batzuetara joateko korridoreak, eta beste zirkulazio-eremu batzuk. Koefizientea = 0,6.

Intermodalitatea (I): geltokiaren barnean edo geltokiaren irispideetatik gertu dauden beste garraibide batzuetara iristeko lotune-kopurua kontabilizatzen du.

I balioa konexio-kopuruaren arabera ebaluatzen da, geltokian harekin lotutako informazioan dagoen edo ez kontuan hartuta, eta garraioaren geltoki-aldageltokiaren konfigurazioa kontuan hartuta, geltoki beraren barnean trena-autobusa edo trena-metroa-beste trenbide batzuk intermodalitate-egoerak gertatzen direnean, betiere bidaiariek gune publiko berak badituzte. Garraibide hauek hartzen ditu barnean: taxiak, hiri barneko autobusak, hiriarteko eta distantzia luzeko autobusak, bizikletak eta motozikletak, ibilgailu pribatuak, alokairuko automobilak, metroa, tranbiak edo beste trenbide batzuk, aireportuak eta itsas geltokiak.

Nasen kokapena eta kopurua (U): geltokien egoera eta nasa-kopurua baloratzen ditu.

U balioak geltokien egoera ebaluatzen du, probintziako hiriburuetan edo autonomia-erkidegoetako hiriburuetan duten kokapena kontuan hartuta, hiri barneko edo hiri inguruko trafikoaren geltoki espezifikokoak ez izan arren; era berean, A edo B motako lineetan kokatuta dauden baloratuko da. Nasa-kopurua ebaluatzeko orduan, merkataritza-zerbitzuari dagozkionak hartuko dira kontuan.

Irizpide bakoitzean, Ki koefizienteen balioak zehazten dituzten balio-mailak eta kontuan hartu beharreko haztapen-pisuak taula honetan agertzen direnak izango dira:

Irizpidea	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Balioa Pi
Bidaiari-kopurua (V)	Distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiariak $V < 150$	Distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiariak $150 \leq V < 750$	Distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiariak $750 \leq V < 2.000$	Distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiariak $2.000 \leq V < 10.000$	Distantzia luzeko eta hiriarteko bidaiariak $V > 10.000$	0,30
	Bidaiariak, guztira $V < 400$	Bidaiariak, guztira $400 \leq V < 7.500$	Bidaiariak, guztira $7.500 \leq V < 20.000$	Bidaiariak, guztira $20.000 \leq V < 100.000$	Bidaiariak, guztira $V > 100.000$	
Tren-kopurua (T)	$T < 25$	$25 \leq T < 85$	$85 \leq T < 190$	$190 \leq T < 500$	$T > 500$	0,25
Geltokiaren tamaina (S)	$S < 2.500$	$2.500 \leq S < 5.000$	$5.000 \leq S < 10.000$	$10.000 \leq S < 50.000$	$S > 50.000$	0,25

Irizpidea	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Balioa Pi
Intermodalitatea (I)	I < 3 eskaintako informaziorik gabe	I >= 3 eskaintako informaziorik gabe	I = 4 eskaintako informazioarekin	I > 4 eskaintako informazioarekin	I > 4 eskaintako informazioarekin eta aldageltoki bat denean	0,10
Nasen kokapena eta kopurua (U)	Gainerako egoerak	B motako lineetan eta nasa-kopurua >= 3 denean	A motako lineetan eta nasa-kopurua >= 2 denean	Probintziako edo autonomia- erkidegoko hiriburuan dagoenean eta nasa-kopurua > =2 denean	A motako lineetan eta probintziako edo autonomia- erkidegoko hiriburuan dagoenean	0,10

6. Tren-motak.

Kanon honetako A modalitatearen ondorioetarako, honela sailkatuko dira trenak:

Distantzia luzekoak: jatorritik helmugara 300 kilometro edo gehiagoko ibilbideak egiten dituzten trenak. Nazioarteko trenak eta 300 kilometrotik beherako distantzia luzeko trenen adarrak daude tartean.

Hiriartekoak: jatorritik helmugara 300 kilometrotik beherako ibilbideak egiten dituzten trenak, baldin eta ibilbidearen zati bat gutxienez aldirietako herrigune batetik kanpo egiten badute. Kanpoan geratzen dira nazioarteko trenak eta distantzia luzeko trenen adarrak.

Hiri-zerbitzuak edo hiri-inguruetaoak: ibilbide osoa aldirietako herrigune batean egiten duten trenak.

7. Geldialdi-mota.

Geldialdiak honako kategoria hauen arabera sailkatuko dira:

Jatorria: trenaren ibilbide hasieran bidaiarien garraiorako geltokian egindako merkataritza arloko geldialdiak.

Bitartekoak: trenaren ibilbidean zehar bidaiarien garraiorako geltokian egindako merkataritza arloko geldialdiak.

Helmuga: trenaren ibilbide amaieran bidaiarien garraiorako geltokian egindako merkataritza arloko geldialdia.

8. Bidaiarien garraiorako geltokiak eta salgaien garraiorako terminalak ireki eta ixteko ordutegiak.

Tren-azpiegituren administratzaileak urtero argitaratuko ditu Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten eta bidaiarien garraiorako diren geltokiak eta Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten eta salgaien garraiorako diren terminalak ireki eta ixteko ordutegiak, sareari buruzko adierazpenean.

9. Bidaiarien garraiorako geltokiek gutxienez izan behar dituzten oinarrizko zerbitzuak.

Urtero, tren-azpiegituren administratzaileak oinarrizko gutxienezko zerbitzuen katalogoa argitaratuko du sareari buruzko adierazpenean, bidaiarien garraiorako geltokiaren kategoria kontuan hartuta.

99. artikulua. *Kudeaketa, bilketa eta eragina.*

1. Tren-azpiegiturak erabiltzeagatik kanonen kudeaketa tren-azpiegituren administratzaileei egokituko zaie. Horiek zerga arloko adierazpen gisa hartuko diren informazio-adierazpen bereziak edo periodikoak aurkeztu daitezela eskatu ahal izango dute bidaiarien garraiorako geltokiak, salgaien garraiorako terminalak eta bestelako tren-instalazioak erabiltzeagatik kanonari dagokionez.

2. Kanon-modalitateak banaka edo taldean likidatu ahal izango dira, subjektu pasibo eta aldi bererako. Zergei buruzko Lege Orokorrean zehaztutako elementuak eta baldintzak izango dituzte ateratzen diren likidazioek. Kanon horiek ordaintzeko epeak ere Zergei buruzko Lege Orokorrean oro har ezarritakoak izango dira.

3. Kanon horien bidez bildutakoaren zenbatekoa tren-azpiegituren administratzaileen diru-sarrereren aurrekontuan sartuko da.

100. artikulua. *Berrikuspena.*

1. 97. eta 98. artikuluetan zehaztutakoaren arabera sortutako zenbatekoak aldatzeko edo berrikusteko proposamena tren-azpiegituren administratzaileak berak prestatu beharko du, baita kasuan kasuko jardueraren edo baliabidearen kostuari edo balioari buruzko memoria ekonomiko-finantzarioa eta proposatutako zenbatekoaren justifikazioa ere; hark behar bezala bete beharko du apirilaren 13ko 8/1989 Legearen 20.1 artikuluan zehaztutakoa.

Proposamen horren gaineko kontsulta egin beharko zaie tren-enpresei, eta Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari hari buruzko txosten bat eskatuko zaio, eta kanonen parametroen balio zehatzak ezarriko dira proposamenean, behar izanez gero sareko linea, elementu edo aplikazio-epe bakoitzaren arabera xehakatur.

2. Horrela lortutako balioak Sustapen Ministerioari helaraziko zaizkio, Estatuko Aurrekontu Orokorren Legearen aurreproiektuan sartzeko.

3. 25.4 artikuluan aurreikusten den azpiegitura-administratzaile orokorren jarduera-programak aurreikuspen bat jasoko du programa indarrean den bitartean kanonak eguneratzeko 1. zenbakian adierazitako aldatze- edo eguneratze-proposamena proposamen horretan oinarrituko da; horrenbestez, zenbatekoak banaka ezin izango dira handitu jarduera-programan adierazitako zenbatekoen ehuneko 5 baino gehiago, salbuespenezko kasuetan izan ezik. Kasu horiek ekitaldi horri dagokion memoria ekonomiko-finantzarioan justifikatu beharko dira.

II. KAPITULUA

Tarifak

101. artikulua. *Araubide orokorra.*

1. Zerbitzu osagarriak emateko, zenbait tarifa ordaindu beharko dira; tarifa horiek hurrengo artikuluan xedatutakoaren arabera zehaztuko dira, eta prezio pribatuen izaera izango dute.

Zerbitzu lagungarriak emateko, alderdien artean modu askean adostutako prezioak ordaindu beharko dira. Dena den, zerbitzu horiek hornitzaile bakar batek ematen dituenean, hark aplikatutako prezioek ezin izango dute gainditu prestazioaren kostuari arrazoizko etekin bat gehituta ateratzen den kopurua.

2. Ez da inolako tarifarik edo preziorik sortuko titulu honetan araututako trenbide-kanonak ordaindu behar dituzten jarduerak eta zerbitzuak eskaintzeagatik.

102. artikulua. *Finkapena, zenbatekoa eta galdagarritasuna.*

1. Zerbitzu-instalazioetan eskainitako zerbitzu osagarrien tarifak, horien titularra dena dela, zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak berak onartuko ditu, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak txostena egin ostean. Hark hilabete bateko epean egin beharko du jakinarazpena. Txostena epe horretan igortzen ez bada, aldekoa dela ulertuko da.

Onartu ostean, tarifak sareari buruzko adierazpenean argitaratu beharko dira, edo, bestela, hura doan eta formatu elektronikoa lor daitekeen webgune batean.

2. Zerbitzuak emateak duen kostuari arrazoizko etekin bat gehituta finkatuko da tarifen zenbatekoa.

Sustapeneko ministroaren agindu baten bidez, eta Ekonomia eta Lehiakortasun Ministerioaren txostena jaso ostean, tarifei buruzko esparru orokor bat garatu ahal izango

da. Bertan, honako hauek jasoko dira, besteak beste: zerbitzu osagarriekin lotutako kostuen egitura zehazteko kuantifikazio-elementuak –tarifak egitura horren arabera finkatu beharko dira–, eta zerbitzuak emateko baldintza orokorrak.

Zerbitzu osagarriak emateko onartu diren tarifak erreferentziazko gehieneko tarifa gisa hartuko dira. Dena den, instalazio jakin batzuetako tarifetan deskontuak edo pizgarriak aplikatu ahal izango dira, zerbitzu jakin batzuetan, eta aurretiaz zehaztutako aplikazio-baldintzak betetzen badira; horien helburua instalazioak kalitate-, lehiakortasun- eta iraunkortasun-baldintza egokietan ustiatu daitezela sustatzea izango da. Tarifen gaineko deskontuak/pizgarriak modu objektiboan eta gardenean aplikatuko dira, inolako bereizkeriarik gabe, aplikazio-baldintzak betetzen dituzten bezero guztiei tratu-berdintasuna bermatuz.

3. Tarifak zerbitzua eskaintzeko eskaera egiten den, jarduera gauzatzen den edo kasuan kasuko erabilera egiten den momentutik bertatik eskatu ahal izango dira, eta sareari buruzko adierazpenean zehazten diren baldintzetan bete beharko dira, horiek finkatu edo eguneratzen diren momentuan.

Baldintza horietan betetzen ez badira, zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak berandutzako interesak eta kobrantza-kostuen kalte-ordainak jasotzeko eskubidea izango du, betiere indarrean den legerian aurreikusitako moduan.

4. Tren-azpiegituren administratzaileak zuzenean emandako zerbitzuengatik tarifak galdatzeko akzioa preskribatu egingo da zerbitzua eman eta bost urtetara.

5. Tren-azpiegituren administratzaileak edo zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak zerbitzua eten ahal izango du kasuan kasuko tarifak ordaintzen ez badira, betiere ordainketa egin behar duen pertsonari berariazko jakinarazpena egin ostean. Zerbitzuak etenda jarraituko du ordainketa egin edo zorra behar beste bermatu arte.

6. Tren-azpiegituren administratzaileak edo zerbitzu-instalazioaren ustiatzaileak, era berean, gordailuak, abalak, konturako ordainketak edo beharrezkoa den beste edozein berme eskatu ahal izango ditu ematen dituen zerbitzuei dagozkien tarifen zenbatekoa kobratzeko.

7. Ohiko jurisdikzioari dagokio kapitulu honetan aipatzen diren tarifak zehaztu edo ordaintzearekin lotuta sortzen diren mota guztietako eztabaidak ebaztea, eta, horretarako, ezin dira aplikatu ordaintzen ez den kasuetarako Bilketarako Erregelamendu Nagusian –uztailaren 29ko 939/2005 Errege Dekretuaren bidez onartutako horretan– ordainarazpen exekutiborako aurreikusten diren prozedurak.

VII. TITULUA

Zehapen- eta ikuskapen-araubidea

103. artikulua. *Zehapen-araubidearen irismena.*

Lege honetan beste zerbait zehazten den kasuetan salbu, hauei eskatuko zaie titulu honetan tipifikatutako arau-hausteetatik eratorritako administrazio-erantzukizuna: lege honetan arautzen diren trenbide-jarduerak gauzatzen dituzten edo haren edukiak eragiten dien pertsona fisikoei edo juridikoei, baita trenbideko garraioko zerbitzuen erabiltzaileei ere, edo beren jarrerarekin zerbitzu horien ohiko prestazioa nahasten duten edo haiei atxikitako ondasunei kalte egiten dieten pertsonen; dena den, batzuek eta besteek egokitzen jotzen dituzten neurriak hartu ahal izango dituzte arau-haustea egotz dakizkiekeen pertsonen aurka.

104. artikulua. *Trenbide-jardueren ikuskapena eta azpiegituren defentsa.*

1. Sustapen Ministerioari dagokio, Estatuak dituen eskumenen eremuan, trenbideko garraio-zerbitzuentzako eta jarduera lagungarri eta osagarrientzako arauak betetzen direla ikuskatzea eta kontrolatzea.

Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari dagokio honako hauek ikuskatzea eta gainbegiratzea: Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten azpiegiturekin, material

ibiltariarekin, trenbideko langileekin eta trenbideko eragiketekin lotutako trenbide-sistemako elementu guztien segurtasuna; salgai arriskutsuen trenbideko garraioa; eta trenbideko jabari publikoaren defentsa, betiere tren-azpiegituren administratzaileekin batera.

2. Trenbideko garraio-zerbitzuak emateko edo lege honetan aipatzen diren jarduerak betetzeko baimena duten enpresek eta, oro har, haren arauak eragiten dieten guztiek aukera eman beharko diete ikuskapen-zerbitzuetako langileei beren instalazioetan sartzeko eta beren bitarteko materialak eskura izateko, horiek beren funtzioak bete ditzaten. Era berean, zerbitzuok emateko haiei lotuta dauden elementuen kontrola egiten utzi beharko diete langile horiei. Betebehar hori, dena den, kudeaketa-, kontrol- edo estatistika-liburu eta -dokumentu guztiekin litzateke bete beharrekoa, liburu eta dokumentu horiek lehen aipatutako subjektuei aplikatu beharreko araubide ekonomiko, fiskal, sozial eta laboralak zein ingurumenekoak hala aginduta nahitaez bete edo eraman beharrekoak direnean. Bidaiariaren garraio-zerbitzuaren erabiltzaileei dagokienez, horiek identifikatu egin beharko dute ikuskapen-langileek hala eskatzen dutenean, horiek erabilitako zerbitzuaren inguruan ari badira ikuskatzaileak beren funtzioak betetzen.

3. Indarrean den legerian aurreikusitako eran, ikuskapen-zerbitzuetako ikuskatzaileek, beren ikuskapen-funtzioa betetzeko, beharrezkotzat jotzen duten informazio guztia jaso ahal izango dute lege honetan edo haren garapen-arauetan zehaztutako betebeharrak eragiten dieten pertsona fisiko eta juridikoen edo erakundeen aldetik.

4. Tren-azpiegituren administratzaileei dagokie polizia-ahala gauzatzea trenbide-zirkulazioari eta azpiegituraren erabilerari eta defentsari dagokienez, trafikoaren segurtasuna bermatzeko eta hura ustiatzeko beharrezkoak diren azpiegiturak, instalazioak eta mota guztietako baliabide materialak mantentzeko asmoz. Gainera, mota guztietako kalteak, trenbideen narriadura eta pertsonentzako arriskuak saihesteko betebeharrak betetzen direla kontrolatuko dute, baita trenbidearen ondoko lursailak dagokienez zehaztutako mugak II. tituluko III. kapituluan adierazten denari jarraikiz errespetatzen direla ere, horretarako dagozkien salaketak jarriz behar izanez gero.

5. Sustapen Ministerioko eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziako funtzionarioek eta trenbideko zirkulazioaren segurtasunari buruzko araudia betetzen dela bermatzeko tren-azpiegituren administratzaileek berariaz ahaldundutako langileek agintaritza-agenteen izaera izango dute beren zerbitzuko jardunetan edo horien ondoriozkoetan; horrenbestez, dagokien erantzukizuna eskatu ahal izango diete aurre egiten dutenei edo eraso egiten dutenei edo men egiten ez dietenei, egitez edo hitzez.

Aurreko zenbakian adierazitako funtzioak betetzean, langile horiek beharrezkotzat jotzen duten informazio guztia eskatu ahal izango diete 3. zenbakian aipatzen diren pertsonari, eta, hala badagokio, kasuan kasuko zehapen-espedita abiarazteko eskumena duen organoan salatuko dituzte bertan nahiz horien garapen-arauetan adierazten diren xedapenen aurkako jarrerak eta jarduketak.

Halaber, segurtasun-indar eta -kidegoen laguntza behar izanez gero, dagokien gobernu-agintaritzaren bitartez eskatu ahal izango dute.

6. Aurreko zenbakian adierazitako langileek emandako sinestamenduek, legez behar diren betekizunak dituen agiri publikoa batean jasotzen badira, froga-balioa izango dute; hala eta guztiz ere, interesdunek frogak aurkeztu ahal izango dituzte, beren eskubideak edo interesak aldezteko.

7. Beren funtzioak betetzean, Sustapen Ministerioko eta Trenbide Segurtasuneko Agentziaren funtzionarioek eta berariaz tren-azpiegituren administratzaileek gaitutako langileek honako hauetarako baimena izango dute:

a) Beharrezko ikuskapen-jarduketak materialki gauzatu ahal izango dituzte trenbide arloko legeriaren eraginpeko jarduerak dituzten leku guztietan. Dena den, pertsona fisikoen, juridikoen edo erakundeen helbidera sartu behar denean eta horretarako baimena ematen ez dutenean, dagokion baimen judiziala lortu beharko da lehenengo.

b) Beharrezkoak diren probak, ikerketak edo azterketak egin ahal izango dituzte trenbide-sektorean aplikatzekoak diren eta indarrean dauden lege-xedapenak kontuan hartzen direla ziurtatzeko.

c) Garraioen trenbide-segurtasuna arriskuan jartzen duten egoera larriak daudela ikusita, ikuskapenaz arduratzen diren organoek zerbitzuak, obrak edo jarduerak etetea erabakitzen badute, hura berehala jakinarazi beharko diete organo eskudunei, horiek dagokion zehapen-prozedura agindu dezaten.

8. Aurreko zenbakietan arautzen diren eskuduntza horiek erakunde publikoak ez diren beste tren-azpiegituretako administratzaile batzuek badituzte, horiek izaera hori esleitzen dien administrazio-kontratuan xedatutakoa bete beharko dute; dena den, eskuduntza horien artean ez da inola ere sartuko poliziarri edo agintaritzaren publikoari dagokiena egitea.

105. artikulua. *Arau-hausteen sailkapena.*

Trenbide-sektoreko arau-haustek oso astunak, astunak edota arinak izan daitezke.

106. artikulua. *Arau-hauste oso astunak.*

Honako hauek arau-hauste oso astunak dira:

1. Trenbide-sistemaren segurtasun arloko arau-haustek.

1.1 Trenbide-zirkulazioan aritzea edo garraio-zerbitzuak ematea tren-enpresaren beharrezko lizentziarik gabe.

1.2 Administrazio-baimenen eta lizentzien edo beste titulu gaitzaile batzuen titularrei ezarritako baldintzak ez betetzea, edo Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak emandako ebazpenak ez betetzea, pertsonen, ondasunen edo trenbideko trafikoaren segurtasuna arriskuan jartzen denean.

1.3 Tren-enpresaren lizentzia lagatzea.

1.4 Adierazpen faltsuak edo bestelako prozedura irregularrak erabiliz lortzea tren-enpresaren lizentzia edo lege honetan eta haren garapen-arauetan araututako jarduerak eta lanbideak gauzatzeko gaitasuna ematen duen eta administrazioak edo –hala badagokio– erakunde egiaztatu edo aitortuek eman behar duten beste titulu gaitzaile, ziurtagiri, baimen edo dokumentu bat. Baita horietan jaso behar den edozein datu faltsutuz lortzea ere; hor sartzen dira hauek ere: trenbideko langileen tituluak, langile horiek prestatzeko edo haiei osasun azterketak egiteko zentroen homologazioak, eta trenbideko material ibiltaria mantentzeaz arduratzen den mantentze-zentro edo erakunde gisa jarduteko homologazioak, gaikuntzak edo ziurtagiriak.

1.5 Tren-enpresaren lizentzia edo lege honetan eta haren garapen-arauetan araututako jarduerak eta lanbideak gauzatzeko gaitasuna ematen duen eta administrazioak edo –hala badagokio– erakunde egiaztatu edo aitortuek eman behar duten beste titulu gaitzaile, ziurtagiri, baimen edo dokumentu bat faltsutzea. Baita horietan jaso behar den edozein datu faltsutzea ere; hor sartzen dira hauek ere: trenbideko langileen tituluak, langile horiek prestatzeko edo haiei osasun azterketak egiteko zentroen homologazioak, eta trenbideko material ibiltaria mantentzeaz arduratzen den mantentze-zentro edo erakunde gisa jarduteko homologazioak, gaikuntzak edo ziurtagiriak.

Erantzukizuna, halakoetan, hauena izango da: bai titulua faltsifikatu dutenena edo legez kanpo ari direla jakinik faltsifikatzen nahiz merkaturatzen lagundu dutenena, bai baimenduta ez dauden jarduerak zuzitzeko erabili dutenena.

1.6 Jarduerak derrigorrezko segurtasun-ziurtagiririk gabe edo segurtasun-baimenik gabe gauzatea, edo pertsonen edo ondasunen segurtasunari eragin diezaieketen baldintzetan egitea, arau edo xedapen teknikoak betetzeari utzita modu larrian.

1.7 Segurtasun-ziurtagirien edo segurtasun-baimenen titularrei ezarritako baldintzak ez betetzea, edo trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzaren ebazpenak ez betetzea, pertsonen, ondasunen edo trenbideko trafikoaren segurtasuna arriskuan jartzen denean.

1.8 Bete beharreko zirkulazio-arauak ez betetzea, tren-azpiegituren administratzaileak zirkulazioko segurtasun-araudiari jarraikiz zehaztutako aginduak, zirkularrak eta kontsignak

barne, horrek trenbideko trafikoan nahaste larriak badakartza edo segurtasunean eragiten badu.

1.9 Ibilgailuak trenbideetan sartu eta horietan zehar ibiltzea horretarako zehaztutakoak ez diren lekuetan edo baldintzetan, non eta tren-azpiegituren administratzaileak ez duen berariaz baimenik eman horretarako, eta trenbideko trafikoari modu larrian eragitea edo zirkulazioan aldaketak eragitea.

1.10 Trenbideko istripuak Trenbideko Istripuak Ikertzeko Batzordeari erregelamendu bidez ezartzen den moduan jakinarazteko betebeharra ez betetzea, eta batzorde horretako langile ikerlariekin lan egiteari uko egitea edo oztopoak jartzea haien zereginak zailtzeko edo eragozteko eran.

1.11 Trenbide-erakundeek beren langileen artean zirkulaziorako segurtasun-arduradun bat izan beharra ez betetzea.

1.12 Tren-enpresek eta -administratzaileek gertakari-plan bat izateko lege-betebeharra ez betetzea, edo hitzartutako gertakari-planak betetzeko asmoz eta lege honetan jasotako egoeretan azpiegitura-administratzaileek eskatutako baliabideak eskura jartzeko edo laguntza emateko betebeharra ez betetzea tren-enpresek.

1.13 Trenbideko langileek lege honetan eta haren garapen-araudian jasotzen diren jarduerak eta lanbideak beharrezko lizentziarik, gidabaimenik, gaikuntzarik edo ziurtagiririk gabe gauzatzea, eta emandako baimenen baldintzak ez betetzea.

1.14 Zirkulazioaren segurtasunarekin lotutako funtzioak dituzten langileek segurtasun arloko araudia ez betetzea, Zirkulazio Erregelamendua, hura garatzen duten erregelamendu-mailako arauak eta ibilgailu eta instalazioen dokumentazio teknikoa barne, trenbideko trafikoaren segurtasunerako egoera arriskutsuak daudenean edo pertsonak edo salgaiak arriskuan jartzen direnean, eta, bereziki, honako jarrera hauek:

a) Makinak erregelamendu bidez zehazten diren gehieneko gidatze-denborak gainditu ostean gidatzea.

b) Makinak modu arduragabean edo ausartegian gidatzea.

c) Erregelamendu bidez zehaztutako tasetatik gora edari alkoholikoak hartzea edo estupefazianteak, psikotropikoak edo antzeko ondorioak eragiten dituen beste edozein substantzia hartzea, horiek langilearen gaitasun psikofisikoak nahastu edo murrizten badituzte. Baita ustezko kontsumoak hautemateko zehazten diren kasuan kasuko probak egiteari uko egitea ere.

d) Behar denean edo istripua gertatzen denean laguntzarik ez ematea.

e) Aplikatzekoa den araudia urratuz, gidatzen den bitartean arreta murrizten duen edozein gailu erabiltzea.

f) Gidatzeaz arduratzen den bitartean, horretarako baimenik ez duten pertsonen ibilgailuak gidatzen uztea.

Arau-hauste hauei dagokien erantzukizuna nahastutako langileei eskatuko zaie zuzenean, a) epigrafean aurreikusitako egoeran salbu, langileak lanean diharduen enpresak erantzun beharko baitu kasu horretan.

1.15 Behar den lizentzia, gidabaimena, gaikuntza edo ziurtagiria ez duten edo kasuan kasuko jarduera profesionala betetzeko beharrezkoa den trenbide-langileen titulu gaitzailea ez duten langileak enplegatzea trenbide-erakundeek.

1.16 Trenbideko langileen azterketa medikorako edo prestakuntzarako zentron berezko jarduerak homologaziorik gabe betetzea, eta emandako homologazioari dagozkion baldintzak ez betetzea.

1.17 Trenbideko material ibiltaria mantentzeaz arduratzen den erakunde bati edo mantentze-zentro bati dagozkion jarduerak beharrezko homologaziorik, gaikuntzarik edo ziurtagiririk gabe egitea, edo horiek emateko baldintzak bete gabe aurrera eramatea jarduerok.

1.18 Trenbide-erakundeek baimenik ez duten material ibiltariak erabiltzea edo eskatutako baldintza teknikoak eta segurtasunekoak betetzen ez dituzten material ibiltariak erabiltzea gabezia horien jakitun izanik; baita trenbide-ibilgailu aldatuak erabiltzea ere,

baimen berria izateko premiaren edo premiarik ezaren aurretiazko jakinarazpenik egin gabe.

1.19 Tren-azpiegiturako osagaiak eta elementuak baimendu eta merkaturatzeari, energia-ekipoei eta ibilgailuen seinaleztapenari eta kontrolari buruzko araudia ez betetzea.

1.20 Ezetza ematea edo trabak jartzea azpiegituren segurtasun, erabilera eta defentsa arloko ikuskapen-zerbitzuen lanari, trenbideko langileen prestakuntzarako eta azterketa medikoetarako zentroenari eta material ibiltaria mantentzeko zentro eta erakundeenari, baldin eta uko horrek edo traba horiek eman zaizkien zereginak guztiz edo partzialki betetzea galarazten badiete zerbitzu, zentro edo erakundeoi, eta horien jarraibideei kasurik ez egitea edo partzialki betetzea, azpiegiturak aldi baterako ixteko aginduak apurtzea, material ibiltaria kentzea edo zerbitzuak aldi baterako etetea.

1.21 Material ibiltaria eta trenbide-instalazioak mantentzeko esku-hartzeak, konponketak eta berrikuspenak behar bezala ez betetzea edo alde batera uztea horiek segurtasunean larriki eragiten dutenean, eta esku-hartze horien dokumentazioan edo ziurtagirian gezurra esatea.

2. Trenbideko garraioko arau-haustekak.

2.1 Lege honetan araututako zerbitzuak edo jarduerak betetzea Administrazioaren baimenik gabe edo horretarako gaitasuna ematen duen titulu gaitzailerik gabe edo horien berriazko babesik gabe.

Arau-hauste honen barnean sartuko da derrigorrezko titulu gaitzailerik gabe garraio-zerbitzuak betetzea legez titulu bat baino gehiago eskatzen direnean.

2.2 Titularrek baimenak edo bestelako titulu gaitzaileak baimenik gabe lagatzea beste pertsona batzuen alde, edo baimendu gabeko beste negozio juridikoren bat egitea horiek baliatuz, non eta legez hori egitea posible denean ez duten horretarako berriazko administrazio-baimena.

2.3 Trenbideko garraio-zerbitzuak azpiegitura-kapazitatea esleitu gabe ematea, edo hura adierazpen faltsuen bitartez edo beste prozedura irregular batzuen bitartez lortzea.

2.4 Azpiegitura-kapazitatea erabiltzeko eskubidea lagatzea edo esleitutako azpiegitura-kapazitateari buruzko beste negozio juridikoren bat egitea.

2.5 Zerbitzu publikoko betebeharrak dituzten eta bidaiarientzat diren garraio-zerbitzuak etetea administrazioaren onespenerik edo hura justifikatzen duen beste arrazoirik gabe.

2.6 Zerbitzu publikoko betebeharrak bete behar dituzten zerbitzuak edo titulu gaitzailea behar duten zerbitzuak ematea honako egoera hauetakoren bat gertatzen denean:

a) Administrazioaren baimena edo titulu gaitzailea lortu duen enpresaren aldetik zerbitzua ez ustiatzea, alde batera utzita berriaz baimendutako egoerak.

b) Titulu gaitzailean edo baimenean ezarritako espedizioen gutxieneko kopurua edo trafikoak ez betetzea, artikuluko honen aurreko zenbakian adierazitakoaren arabera kalifikatu behar ez denean.

c) Erosi nahi duenari txartelik ez saltzea edo eskuratu dutenei ibilgailuan sartzen ez uztea, hori justifikatzen duten legezko edo erregelamenduzko egoeretan izan ezean.

d) Bidaiari erabiltzaileak justifikaziorik gabe ibilgailuz aldatzea zerbitzua egitean.

e) Derrigorrezko tarifa-araubidea ez betetzea.

f) Baimenean adierazitako irisgarritasun-baldintzak ez betetzea ibilgailuetan.

g) Baimenean edo titulu gaitzailean funtsezkotzat jotzen den edozein baldintza ez betetzea.

2.7 Aseguru-kontraturik ez izatea, hura indarrean ez egotea edo hark arriskuak behar bezala ez estaltzea edo tren-enpresak betetzen dituen jardueretatik eratorritako erantzukizunak lege honetan zehazten denari jarraikiz sendotzeko beharrezkoak diren beste finantza-berme batzuk ez izatea, haiek indarrean ez egotea edo haiek arriskuak behar bezala ez estaltzea.

2.8 Bagoien jabeek izan behar duten erantzukizun zibila estaliko duen aseguruia edo finantza-bermea ez izatea.

2.9 Trenbideko garraioko ikuskapen-zerbitzuen jarduketari ezetza ematea edo trabak jartzea horiei esleituak dituzten funtzioak gauzatzea galarazteko eran, baita horiek emandako jarraibideei kasurik ez egitea edo partzialki betetzea ere.

3. Salgai arriskutsuen garraioarekin lotutako arau-hausteak.

Salgai arriskutsuak garraiatzea, zamalanak egitea barne, egoera hauetakoren bat gertatzen denean:

a) Istripu edo gorabehera larriren bategatik trenbide-konboia geldiarazi izana ez jakinaraztea, edo halakoetan egokiak diren segurtasun- eta babes-neurriak ez hartzea, hori ezinezkoa denean izan ezik.

b) Jarioa duten erregai-bagoiak erabiltzea.

c) Bagoia onesteko organismo eskudunak beharrezkoa den kasuetan ematen duen ziurtagiria ez izatea bagoia erabili behar den garraiorako erregelamenduz eskatu beharreko baldintzak betetzen dituela egiaztatzeko; ziurtagiri hori iraungia izatea, edo garraiatutako salgaietarako eskatutakoa ez, beste bat izatea.

d) Salgaiak soltean garraiatzea aplikatu beharreko erregulazio espezifikoan hori baimenduta ez dagoenean.

e) Arriskuaz ohartarazteko panelak, plakak edo etiketak ez dituzten bagoiak, deposituak edo edukiontziak erabiltzea edo, hala badagokio, horietarako eskatzen den beste edozer seinale edo marka ez eramatea, baita haiek ez irakurtzeko moduan eramatea ere.

f) Salgaiak trenbide bidez garraiatzea hala egitea baimenduta ez dagoenean.

g) Dena delako merkantziaren garraioa arautzen duten arauetan agindutakoez bestelako bagoiak edo deposituak erabiltzea.

Arau-hauste hori bera izango da zisternak, bateria-bagoiak edo hainbat elementutako gas-edukiontziak erabiltzea ere, baldin eta haiek erabiltzea ez badago baimenduta dena delako gai arriskutsu hori garraiatzeko.

h) Garraiatutako salgai guztiak barnean hartzen dituen garraio-gutun bat ez eramatea tren-makinan, edo horiek zein diren jaso gabe eramatea.

i) Salgaiak garraiatzea kasu bakoitzean beharrezkoa den baimena, baimen berezia edo alde zuzeneko baimena eduki gabe edo haieran zehaztutako baldintzak urratuta.

j) Salgai arriskutsuak garraiatzen direla ez adieraztea bagoiaren kanpoaldean.

k) Garraiatutako salgaia edo salgaiak modu egokian ez jasotzea garraio-gutunean edo -gutunetan.

l) Garraiatu beharreko kopuruen mugari buruzko edo betetze-mailari buruzko arauak ez betetzea.

m) Bagoiak, deposituak edo edukiontziak erabiltzea garraiatutako salgaientzat egokiak ez diren arrisku-panel, -plaka, -etiketa edo beste edozer seinale edo marka galdagarriekin.

n) Fardel berean batera biltzeko arauak ez betetzea.

ñ) Bagoi berean batera kargatzeko debekuak ez betetzea.

o) Dena delako merkantzia garraiatzeko aplikatu beharreko arauak baimendu gabeko ontziak edo bilgarriak erabiltzea.

Homologatu gabe dauden, kalte handiak edo jarioak dituzten edo eskatutako baldintza teknikoren bat betetzen ez duten ontziak edo bilgarriak erabiltzea sartuko da arau-hauste horren barruan.

p) Salgai arriskutsuak garraiatzea, kargatzea edo deskargatzea, baldin eta eragiketa horietan esku hartzen duten enpresek ez badute nahitaezko segurtasun-kontseilaririk edo gai edo jarduera horri dagokionez horrelakotzat jarduteko gaituta ez dagoen bat badute.

Zenbaki honetan tipifikatutako arau-hausteen erantzukizuna hauek izango dute:

1. Tren-enpresak, a) letran sailkatutako arau-hausteagatik.
2. Tren-enpresak eta kargatzaileak, b), c), d) eta e) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

3. Tren-enpresak eta kargatzaileak edo bidaltzaileak, kasuaren arabera, f), g), h), i) eta j) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

4. Kargatzaileak edo bidaltzaileak, kasuaren arabera, k), l), m), n), ñ) eta o) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

5. Segurtasun-kontseilaria izateko betebeharra duen enpresak, p) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

4. Trenbidearen jabari publikoarekin eta azpiegiturarekin lotutako arau-haustek.

4.1 Jabari publikoko eremuan edo tren-azpiegiturak babesteko guneetan baimentzen ez diren jarduerak, instalazioak edo obrak baimenik gabe egitea, edo emandako baimenetan zehaztutako xedapenak ez betetzea, horiek tren-zirkulazioaren segurtasunean eragiten dutenean.

4.2 Trenbidearen edozein tokitan edo haren inguruetan, harekin batera doazen instalazioetan edo trenak igarotzean gauzak jaurti edo uztea, eta, oro har, egitez edo egin ezaz garraioaren, erabiltzaileen, bitartekoen edo mota guztietako instalazioen segurtasunerako arrisku larria eragin dezakeen edozein jokabide izatea.

4.3 Honako jokabide hauek izatea, trenbideko trafikoaren segurtasunean eragiten dutenean:

a) Edozein obra edo instalazio, ibilgailu edo trenbide-material hondatu edo suntsitzea.
b) Trenbide-segurtasunean eragin dezaketen titulartasun pribatuko obrak hondatu edo suntsitzea.

c) Trenbidean eragiten duten edo trenbideko trafikoaren segurtasunarekin zuzenean lotuta dauden tren-azpiegiturako elementuak lapurtzea, edo horien ezaugarriak nahita aldatzea.

d) Obrak eteteko aginduak urratzea.

107. artikulua. *Arau-hauste astunak.*

Bat. Arau-hauste astunak honako hauek izango dira:

1. Trenbide-sistemaren segurtasun arloko arau-haustek.

1.1 Lizentzia eta ziurtagirien titularrei ezarritako baldintzak ez betetzea, hori arau-hauste oso astuna ez denean.

1.2 Zirkulazio-arauak ez betetzea, tren-azpiegituren administratzaileak zirkulazioko segurtasun-araudiari jarraikiz zehaztutako aginduak, zirkularrak eta kontsignak barne, ez-betetze hori arau-hauste oso astuna ez denean.

1.3 Trenbide-segurtasunaz arduratzen diren organoei legez eskatzen duten informazioa ez helaraztea.

1.4 Trabak jartzea azpiegituren segurtasun, erabilera eta defentsa arloko ikuskapen-zerbitzuen lanari, trenbideko langileen prestakuntzarako eta azterketa medikorako zentroenari, material ibiltaria mantentzeko zentro eta erakundeenari eta segurtasun arlokoari larriki zailtzeko moduan, jarrera hori arau-hauste oso astun gisa hartzeko egoerak gertatzen ez direnean.

1.5 Tren-enpresek segurtasun arloan nahitaez helarazi behar dituzten estatistika- edo kontrol-datuak faltsutzea.

1.6 Segurtasun-arrazoiak direla-eta bete behar dituzten baldintza teknikoak eta arauak betetzen ez dituen material ibiltaria erabiltzea, jarrera hori arau-hauste oso astuntzat hartzen ez den kasuetan.

1.7 Makinak eta material ibiltaria kontrolatzeko erremintak eta bitartekoak ez izatea, erabiltzeko gaitasunik ez izatea edo manipulaztea.

1.8 Trenbideko langileen prestakuntzarako eta azterketa medikorako zentroe eta mantentze-zentroe eta material ibiltaria mantentzeaz arduratzen diren erakundeei emandako homologazioei, gaikuntzei eta ziurtagiriei ezarritako baldintzak ez betetzea, hori arau-hauste oso astuntzat hartzeko modukoa ez denean.

1.9 Trenbideko langileak prestatzeko zentroek baimentzen zaizkien prestakuntza-programak ez betetzea edo prestakuntza teorikoa eta praktikoa onartutako prestakuntza-programan dioen baino baldintza apalagoetan eskaintzea, eta probak araudi aplikagarriak zehaztutako baldintzak bete gabe gauzatzea.

1.10 Trenbideko langileak prestatzeko zentroek ikaskuntza ez den beste xede batzuetarako erabiltzea kabinara sartzeko baimenak.

1.11 Tren-azpiegiturako osagaiak eta elementuak eta ibilgailuen energia-, kontrol- eta seinaleztapen-ekipoak merkaturatzeari eta baimentzeari buruzko araudia ez betetzea, hori arau-hauste oso astuntzat hartzen ez den kasuetan.

1.12 Tren-azpiegituren administratzaileek ez betetzea lagatako baimenaren funtsezko aldaketak segurtasun-baimenak emateko organo eskudunari berandutu gabe jakinarazteko betebeharra, hala tren-azpiegitarari, seinaleztapen-sistemei eta energiaren hornidura-sistemei dagokienez nola haien ustiapena edo mantenimendua arautzen duten oinarriko arauari eta printzipioei dagokienez.

1.13 Tren-enpresek ez betetzea segurtasun-ziurtagiriak emateko beharrezkoak diren baldintzen aldaketa oro ziurtagiri horiek emateko organo eskudunari berandutu gabe jakinarazteko betebeharra, baita gaituta dauden trenbideko langileei eta baimendutako material ibiltariari dagokienez egin diren funtsezko aldaketak jakinarazteko betebeharra ez betetzea ere.

1.14 Zirkulazioaren segurtasunarekin lotutako funtzioak dituzten langileek segurtasun-arauak ez betetzea, hori arau-hauste oso astuntzat hartzen ez denean, eta aurreko artikuluko 1.13 zenbakian deskribatutako jokabidea izatea ere, trenbideko segurtasuna arriskuan jartzen duen egoerarik ez dagoenean edo pertsonak eta salgaiak arriskuan jartzen ez direnean.

1.15 Tren-azpiegituren administratzaileek eta tren-enpresek urteko segurtasun-txostena agintaritza nazionalari aurkeztu beharra ez betetzea.

1.16 Trenbide-ibilgailuen titularrek beren ibilgailuak dagokien Ibilgailu Zenbaki Europarrarekin markatu beharra ez betetzea.

1.17 Trenbide-plataformara behar ez den moduan sartzea eta baimendu gabeko lekuetatik edo momentuetan gurutzatzea, eta trenera zehaztutako geraldietatik kanpo edo hura mugitzen ari den bitartean sartu edo irtetea, segurtasun-elementuak aldatuz edo horietan eraginez, eta horiek 106.1.9 artikuluan xedatutakoari jarraikiz arau-hauste oso astuntzat jo behar ez direnean.

1.18 Ibilgailua gidatzen duten langileei zirkulaziorako derrigorrezko erregelamendu-dokumentazioa helarazteko tren-enpresek duten betebeharra ez betetzea.

2. Trenbideko garraioko arau-haustek.

2.1 Baimenen edo beste titulu gaitzaile batzuen titularrei ezarritako baldintzak ez betetzea, edo Merkaturaren eta Lehiaren Batzorde Nazionalak emandako ebazpenak ez betetzea, horiek arau-hauste oso astun gisa hartzen ez direnean.

2.2 Merkaturaren eta Lehiaren Batzorde Nazionalak egindako informazio-eskakizunak ez betetzea.

2.3 Zerbitzu bat emateko lizentziaren titularrak hura arrazoirik gabe etetea.

2.4 Azpiegitaran pilaketak izaten diren kasuetan, tren-azpiegituren administratzaileak esleitutako kapazitatea ez erabiltzea, tren-enpresari egotz dakizkiokeen arazoak direla eta.

2.5 Lizentziak edo beste titulu gaitzaile batek baimendutako jarduerak edo zerbitzuak eskaintzeko kalitate-baldintzak eta kapazitatea esleitzean zehaztutako betekizunak ez betetzea.

2.6 Tren-enpresek edo tren-azpiegituren administratzaileek plan bat ez edukitzea istripua gertatuz gero trenbide-istripuen biktimei eta horien senideei laguntza emateko, bai eta hura ez betetzea edo modu kaskarrean betetzea ere.

2.7 Trenbideko garraioaren ikuskapen-zerbitzuen jarduketari ezetza ematea edo hura galaraztea, hori arau-hauste oso astuntzat hartzen ez denean.

2.8 Administrazio-organo eskudunari lege honi jarraikiz eskatzen duen informazioa ez helaraztea, edo faltsututa ematea trenbide-segurtasunarekin lotuta ez dauden baina erakundeek nahitaez helarazi behar dituzten datuak.

2.9 Segurtasunarekin lotuta ez dauden baina tren-enpresak nahitaez izan behar dituen kontabilitate-, estatistika- edo kontrol-dokumentuak faltsutzea.

2.10 Desgaitasuna duten pertsonak trenbide-ibilgailuetara sartzeko araudia betetzen ez duten zerbitzuak ematea bidaiarientzako garraio-zerbitzuetan, betiere hori arau-hauste oso astuntzat hartu behar ez bada aurreko artikuluan xedatutakoaren arabera.

2.11 Legeari jarraikiz ezartzen diren zerbitzu publikoko betebeharrak ez betetzea, hori arau-hauste oso astuntzat hartzen ez bada aurreko artikuluan xedatutakoari jarraikiz.

2.12 Kalitatea kudeatzeko sistema bat ez izatea bidaiariak garraiatzeko tren-enpresetan zerbitzuaren kalitatea mantentzeko.

2.13 Bidaiariei bitarteko egokiak erabiliz ez jakinaraztea, zerbitzua eten aurretik jakinarazi ere, zerbitzua etetea erabaki dela.

2.14 Erreklamazio-libururik edo erabiltzaileen erreklamazioak jasotzeko dokumenturik ez izatea, hura ez uztea edo erabiltzeko oztopoak jartzea, haren edukia ezkutatzea edo garraioen ikuskapen-zerbitzuei haren berri ematea arrazoirik gabe atzeratzea.

3. Salgai arriskutsuen garraioarekin lotutako arau-hausteak.

Salgai arriskutsuen garraioak edo zamalanak egitea honelakoren bat ere gertatuz gero:

- a) Lokomotorrean derrigorrezko idatzizko argibideak ez izatea.
- b) Aplikatzekoak diren arauetan edo dagozkion idatzizko argibideetan xedatutakoa ez betetzea tren-gidariaren edo tripulazioko kideen ekipamenduari dagokienez.
- c) Bidaiarientzako trenetan salgai arriskutsuak garraiatzea baimendu gabeko kantitateetan, edo aplikatzekoa den araudiak dioen moduan ez bezala.
- d) Behar bezala itxita ez dauden fardelak edo zisternak erabiltzea garraioan, baita, aldeztu aurretik garbitu ez badituzte, horiek hutsik daudenean ere.
- e) Egiturari dagokionez egokia ez den edukiontzi batean salgai-fardelak garraiatzea.
- f) Behar den kasuetan zisternaren garbiketa-ziurtagiria ez edukitzea.
- g) Ontzien eta bilgarrien saiakuntza-data, ikuskapen eta erabilera-epetegi buruzko xedapenak ez betetzea.
- h) Salgai arriskutsuak hondatuta dauden ontzietan edo bilgarrietan garraiatzea, hori arau-hauste oso astuntzat jotzen ez denean.
- i) Garraio-gutunean edo gutunetan bertan jaso behar diren datu guztiak ez jasotzea edo modu egokian ez jasotzea, hori arau-hauste oso astuntzat jotzen ez denean.
- j) Fardelatan etiketak edo markak modu desegokian jartzea.
- k) Kargatzeko edo deskargatzeko plantetan nahitaezko egiaztapenak ez egitea kargatu aurretik, bitartean edo ondoren.
- l) Araudi espezifikoak segurtasun-kontseilariei esleitzen dizkien betebeharrak ez betetzea.
- m) Agintari eskudunei urteko txostena eta istripu-parteak igortzeko betebeharra ez betetzea.
- n) Urteko txostenak legez ezarrita dagoen epean gordetzeko betebeharra ez betetzea.
- ñ) Salgai arriskutsuak erabiltzen dituzten langileei ustekabeko arriskurik ez izateko prestakuntza egokia emateko betebeharra ez betetzea.

Zenbaki honetan tipifikatutako arau-hausteen erantzukizuna hauek izango dute:

1. Tren-enpresak, a), b) eta c) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.
2. Tren-enpresak eta kargatzaileak, d) eta e) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.
3. Tren-enpresak eta kargatzaileak edo deskargatzaileak, kasuaren arabera, f) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.
4. Kargatzaileak, g) eta h) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

5. Kargatzaileak edo bidaltzaileak, kasuaren arabera, i) eta j) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

6. Kargatzaileak edo deskargatzaileak, k) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

7. Segurtasun-kontseilaria izateko betebeharra duen enpresak, l), m) eta n) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

8. Langileen gaineko enpresak, ñ) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

4. Trenbidearen jabari publikoarekin eta azpiegiturarekin lotutako arau-haustek.

Jabari publikoko eremuetan edo tren-azpiegiturak babesteko guneeetan baimentzen ez diren jarduerak, instalazioak edo obrak egitea beharrezko baimenik gabe edo emandako baimenetan zehaztutako xedapenak bete gabe, hori arau-hauste oso astun gisa hartzen ez denean.

Bi. Oro har, arau-hauste astun gisa hartuko dira aurreko artikuluan tipifikatutako jokabideak, horien nondik norakoek pertsonen, ondasunen edo trenbideko zirkulazioaren segurtasunean kalterik egiten ez dutenean, trenbideko zirkulazioaren segurtasunean eragiten ez dutenean edo, horien izaera, arrazoia edo nondik norakoak direla-eta, horiek oso astun gisa kalifikatzen ez direnean; dena den, nondik norakoak behar bezala justifikatu beharko dira dagokion ebazpenean.

108. artikulua. *Arau-hauste arinak.*

Bat. Honako arau-hauste hauek arinak dira:

1. Trenbide-sistemaren segurtasun arloko arau-haustek.

1.1 Treneko kotxeen atek ireki edo ixteko mekanismoak, trenak geldiarazteko mekanismoak, segurtasun- edo sorospen-mekanismoak edo tren-enpresako langileek bakarrik erabil ditzaketen mekanismoak oztopatu edo behar bezala ez erabiltzea.

1.2 Baimenik gabe sartzea trenak gidatzeko kabinetara, lokomotorretara edo trakzio-materiala dagoen beste leku batzuetara, edo baimendutako pertsonak bakarrik erabil ditzaketen instalazioetara.

1.3 Aplikatzekoa den araudiaren arabera trenbide-erakundeek eta trenbideko langileen prestakuntzarako eta azterketa medikoetarako zentroek Trenbide Erregistro Bereziari nahitaez eman beharreko datuak emateko betebeharra ez betetzea.

1.4 Erabiltzaileentzat arriskutsuak izan daitezkeen edo ibilgailu edo instalazioetako materiala honda dezaketen jarduketak, horiek arau-hauste astuntzat jotzen ez direnean.

2. Trenbideko garraioko arau-haustek.

2.1 Publikoari jakinarazpenak egiteko derrigorrezko errotuluak edo ohartarazpenak ez izatea, derrigorrezko lekuetan erreklamazio-liburua dagoela adierazten duen errotulua bereziki.

2.2 Bidaiariari trenbideko bidaiarien eskubideei eta betebeharrei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren urriaren 23ko 1371/2007 (EE) Erregelamenduko 8. artikuluan bidaiari buruz araututako informazioa ez eskaintzea.

2.3 1371/2007 (EE) Erregelamenduko 9. artikuluan txartelen eta erreserben erabilgarritasunari buruz ezarritako arauak ez betetzea.

2.4 Aplikatzekoa den araudiaren arabera garraio-txartelean edo -tituluan gutxienez adierazi beharrekoak ez azaltzea.

2.5 Bidaia eten edo atzeratuz gero bidaiariari laguntzeko 1371/2007 (EE) Erregelamenduko 18. artikuluan zehaztutako betebeharrak ez betetzea.

2.6 Erabiltzaileek egindako erreklamazioak dagokien epean ez ebaztea.

2.7 Tren-enpresa batek kalitatearen arloko bere emaitzak ez argitaratzea aplikatzekoak diren arauak jarraikiz.

2.8 Bidaiariei beren eskubideei buruzko informazioa ez ematea aplikatzekoa den araudiari jarraikiz.

2.9 Garraioaren erabiltzaileak begirunerik gabe tratatzea.

2.10 Kotxeetan eta lokaletan erretzeko debekua ez betetzea.
2.11 Legean arautzen diren jarduerak gauzatzen dituztenei kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak bermatzeko asmoz ezartzen zaien edozein betebeharrak ez betetzea.

3. Salgai arriskutsuen garraioarekin lotutako arau-hausteak.

Salgai arriskutsuak garraiatzea honelakoren bat ere gertatuz gero:

- a) Eskatutako tamainarik ez duten panelak, plakak, etiketak, markak, letrak, irudiak edo sinboloak erabiltzea.
- b) Tripulazioko kide bakoitzak bere argakia duen identifikazio-agiri bat ez eramatea lokomotorrean, horrelakorik eska daitekeenean.
- c) Arriskua ohartarazteko plakak, panelak edo etiketak behar bezala lotuta ez eramatea.
- d) Garraioko dokumentuak edo haiekin batera eraman beharrekoak nahitaezko informazio guztia jaso gabe erabiltzea, aurreko artikuluetan xedatutakoaren arabera hori arau-hauste astuntzat edo oso astuntzat hartzen ez denean.
- e) Indarreko araudiak eskatutako daturen bat ez jasotzea urteko txostenetan edo istripu-parteeetan.
- f) Enpresak dituen segurtasun-kontseilarien izenak eta haien erantzukizun-arloak organo eskudunei jakinarazteko betebeharrak ez betetzea.
- g) Urteko txostenak erregelamenduz ezartzen den epean gordetzeko betebeharrak ez betetzea, betiere horiek organo eskudunei igorri badizkiete.
- h) Urteko txostena edo istripu-parteeak agintari eskudunei erregelamenduz ezartzen den epearen barruan igortzeko betebeharrak ez betetzea.

Zenbaki honetan jasotako arau-hausteen erantzukizuna hauek izango dute:

- a) Tren-enpresak, a), b) eta c) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.
- b) Kargatzaileak edo bidaltzaileak, kasuaren arabera, d) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.
- c) Segurtasun-kontseilaria izan behar duen enpresak, e), f), g) eta h) letretan sailkatutako arau-hausteengatik.

Bi. Oro har, arau-hauste arin gisa hartuko dira aurreko artikuluan tipifikatutako jokabideak, horien nondik norakoei erreparatuta arau-hauste oso astun edo astun gisa kalifikatzen ez direnean; dena den, nondik norakoak behar bezala justifikatu beharko dira dagokion ebazpenean.

109. artikulua. *Zehapenak.*

1. Aurreko artikuluetan tipifikatutako arau-hausteei honako zehapen hauek ezarriko zaizkie:

- a) Arau-hauste oso astunengatik, 38.001 eurotik 380.000 eurorako isuna. Trenbideko garraioko arau-hausteen kasuan, isuna 6.301 eta 125.000 euro artekoa izango da.
- b) Arau-hauste astunengatik, 7.501 eurotik 38.000 eurorako isuna. Trenbideko garraioko arau-hausteen kasuan, isuna 751 eta 6.300 euro artekoa izango da.
- c) Arau-hauste arinengatik, 7.500 eurora bitarteko isuna jarrita. Trenbideko garraioko arau-hausteen kasuan, isuna 750 eurora artekoa izango da.

2. Arau-haustearen ondorioz irabazi kuantifikagarri bat lortzen denean, isunaren zenbatekoa lortutako etekinaren hirukoitza izan arte gehitu ahal izango da.

3. Interesdunak erabakitzen badu zehapen-espeditentea abiarazi izana jakinarazi ondoko 30 eguneko epea amaitu aurretik bere borondatez ordaintzea zehapena, ehuneko 30 murriztuko da hasieran proposatutako zehapenaren diruzko zenbatekoa.

Isuna ebazpen zehatzailea eman aurretik ordaintzeak salatutako gertaerekin ados egotea esan nahiko du, eta interesdunak alegazioak aurkezteari uko egitea ekarriko du, baita prozedura amaitzea ere; halere, berariazko ebazpena eman beharko da. Zehatzeko prozedura era horretan bukatutzat jo arren, prozedura modu arruntan bukatzean jar zitzakeen errekurtso berak aurkeztu ahal izango ditu interesdunak.

4. Oso arau-hauste astuna egiten denean, administrazio-lizentzia, titulu gaitzailea, segurtasun-baimena, segurtasun-ziurtagiria, homologazioa, baimena edo ziurtagiria baliogabetu edo eten ahal izango da, eta, beraz, jarduera horretan aritzeko desgaitu ahal izango da aldi baterako, gehienez ere urtebeterako. Arau-hauste astunen kasuan, aipatutako gaikuntza horiek gehienez ere sei hilabetez etetea adostu ahal izango da. Bi kasuetan, araua hausteko erabili den edo tartean zen material ibiltaria edo makineria zigilatu ahal izango da, behar izanez gero.

Arau-hauste oso astuna egiteagatik beste zehapen bat ezartzen bada lehenengoa ezarri zenetik hurrengo hamabi hilabeteen barruan behin betiko ebazpen baten bidez, baliogabetuko dira aurreko lerrokadan zerrendatutako gaikuntzak. Epe hori zenbatzeko orduan, ez dira kontuan hartuko kasuan kasuko lizentzia aldi baterako kentzeagatik jarduera egin ahal izan ez den aldiak.

Zenbaki honetan aurreikusitako araubidea aplikatuz gero zerbitzu publikoko betebeharrak berdin betetzen ezin bada jarraitu edo ezin badira erregulari berdin bete, Sustapen Ministerioak beharrezkoak diren neurriak hartuko ditu horiek babesten direla bermatzeko.

5. Zirkulazioaren segurtasunarekin lotutako funtzioak bereganatu dituzten langileek egindako arau-hauste oso astunen edo astunen kasuan, lizentziaz gain, baliogabetu ahal izango dira gidabaimena, gaikuntza, ziurtagiria edo trenbideko langile gisa gaitzen duen beste edozein titulu. Baliogabetze hori berehalakoa izango da arau-hauste astunak edo oso astunak errepikatu egiten badira lehenengoaren ondorengo hamabi hilabeteetan, gaikuntzak eteteko aldiak zenbatu gabe. Arau-hauste astunen kasuan, aipatutako gaikuntza horiek urtebetez etetea adostu ahal izango da.

Isunak zigortutako langileak lan egiten duen tren-enpresak ordainduko ditu, modu solidarioan; baina, tren-enpresak hala egin ezean, aukera izango da langileari ordainarazteko.

6. Jabari publikoko eremuan edo tren-azpiegiturek babesteko eremuan obrak edo instalazioak egiteagatik isunak jartzeaz gain, horiek eraitsi eta jatorrizko egoerara itzultzea erabaki daiteke; eraisteko edo lehengo egoerara itzultzeko kostuak arau-haustek berak ordaindu beharko ditu.

7. Arau-haustearen eraginez azpiegituren edo garraiobideetan kalteak sortzen direnean, interesdunak ordaindu beharko ditu sortu dituen kalteen kalte-ordainak.

8. Ezarritako zehapenak Trenbide Erregistro Berezian jasoko dira. Zehapena bete eta bost urte igaro ostean, inskripzioa ofizioz baliogabetuko da.

9. Sustapen Ministerioak eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak behar bezala jakinarazi beharko dizkiete Europako Batzordeari, batetik, eta Espainian jarduten duen enpresa bati titulu gaitzailea edo lizentzia eman dioten Europar Batasuneko gainerako estatuetako agintari eskudunei, bestetik, enpresa horri eragiten dioten eta horren jarduera mugatzen duten ebazpen zehatzaile guztiak.

110. artikulua. *Zehapenak mailakatzea.*

1. Jartzen diren zehapenen zenbatekoa honako faktore hauek kontuan hartuta mailakatuko da:

- a) Eragindako kalte edo galeraren larritasuna.
- b) Arau-haustek gizartean duen oihartzuna eta hark pertsonen bizitza eta osasunarentzat eta gauzen eta ingurumenaren segurtasunarentzat sortutako arriskua.
- c) Arau-haustearen nahitasuna.
- d) Zehapena jaso duenaren partaidetza-maila eta haren eraginez lortutako etekina. Zehapena ez da lortutako etekina baino txikiagoa izango.

e) Arau-hauslea bere ekimenez arau-haustearen ondorio kaltegarriak konpontzen hastea zehapen-espeditentea abiarazi baino lehen.

f) Araua hautsi aurreko hamabi hilabeteko epean izaera bereko beste arau-hauste bat egin izana eta hori administrazio-bidean ebazpen irmo batez horrela ebatzi izana.

2. Faktore horiek, aplikatzen direnean, berriaz islatu beharko dira bideratutako zehapen-espeditentean.

111. artikulua. *Hertsapen-isunak.*

Dagozkion isunak direnak direla, agintaritza eskudunak hertsapen-isunak ezarri ahal izango ditu arauak hausteari uzten ez zaionean eta jokabide hori aldatzeko eskaerari kasu egiten ez zaionean, eta agindutakoa betetzeko beharrezkoa den denbora-tarte oro egin ahal izango du hori. Hertsapen-isun bakoitzak ez du egindako arau-haustearentzat finkatutako zehapenaren ehuneko 10 gaindituko.

112. artikulua. *Zehapenak ezartzeko eskumena.*

1. Honako hauek izango dute lege honetan araututako zehapenak ezartzeko eskumena:

a) Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak, trenbide-sistemaren segurtasunarekin lotutako arau-hausteak, salgai garrantzitsuak garraiatzean egindako arau-hausteak eta trenbideko jabari publikoarekin eta azpiegiturarekin lotutako arau-hausteak egiten direnean.

b) Sustapen Ministerioaren Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Orokorrak, trenbideko garraioaren esparruko arau-hausteak egiten direnean.

2. Aurreko zenbakian aurreikusten dena gorabehera, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak dagozkion zehapenak ezarri ahal izango ditu bere ebazpenak betetzen ez direnean; ebazpen horiek ez betetzea 106. artikuluko 1.2 zenbakian eta 107. artikuluko 2.1 eta 2.2 zenbakietan dago sailkatuta arau-hauste gisa.

113. artikulua. *Zehapen-prozedura eta behin-behineko neurriak.*

1. Lege honetan eta haren garapen-arauetan aurreikusten ez den guztirako, zehapen-espeditenteari azaroaren 26ko 30/1992 Legeko arauak eta haren garapen-xedapenak aplikatuko zaizkio.

Zehapen-espeditentea zehapena ezartzeko eskumena duen organoaren menpeko zerbitzuek abiaraziko dute ofizioz, aurreko artikuluan aurreikusitakoa kontuan hartuta. Dena den, trenbideko jabari publikoarekin eta azpiegiturarekin lotutako arau-hausteen kasuan, Gobernuaren autonomia-erkidegoetako delegazioek abiaraziko dute prozedura ofizioz.

Tren-azpiegituren administratzaileek trenbideko jabari publikoarekin eta azpiegiturarekin lotuta dauden jarduketak jakinaraziko dizkiete Gobernuaren delegazioei horiek lege honetan tipifikatutako arau-hauste gisa har daitezkeenean.

2. Prozeduraren iraugitze-epea hamabi hilabetekoa izango da hasteko erabakitzen den egunetik hasita.

3. Ebazteko eskumena duen organoak edozein momentutan hartu ahal izango ditu, ofizioz edo alderdi batek hala eskatuta, eta behar bezala arrazoitutako akordio baten bidez, egokitzen dituen behin-behineko neurriak, hala kasuan kasuko ebazpena eraginkorra dela eta prozedura ongi amaitzen dela bermatzeko, arau-hausteak ondorioak eragiten ez segitzeko eta interes orokorrek agintzen dutena bermatzeko.

Larrialdi atzeraezina dela-eta behin-behineko neurriak zehapen-prozedura abiarazi baino lehen hartzen badira, hura hamabost eguneko epean abiarazi beharko da; gainera, zehapen-prozedura abiarazteko akordioak prozedura mantendu, aldatu edo amaitu erabaki beharko du. Bestela, horiek inolako ondoriorik gabe geratuko dira.

4. Behin-behineko neurriek bermatu nahi diren helburuekiko proportzionalak izan beharko dute intentsitateari eta baldintzei dagokienez; hala, jarduerak etetea, fidantzak ematea, obrak etetea, eraginpeko azpiegiturak aldi baterako ixtea, material ibiltaria kentzea edo zerbitzuak aldi baterako geldiaraztea erabaki ahal izango da. Erabaki horiek hartzea eragin duten arrazoiak aldatzen badira, neurriak aldatu edo baliorik gabe utzi ahal izango dira zehapen-prozedura bideratzen den edozein momentutan.

5. Salgai arriskutsuen garraioarekin lotutako arau-hausteen kasuan, bagoia edo konboia geldiaraztea erabaki ahal izango da, edo, hala badagokio, lurralde nazionalan sartzen ez uztea arau-haustea eragin duen arrazoiak konpondu bitartean; xede horretarako, behar diren segurtasun-neurriak har daitezela aginduko da, non eta kasuaren inguruabarrak direla-eta horiek ibilgetuta arriskua ez den handitzen.

114. artikulua. *Preskripzioa.*

Trenbide-sektoreko legeria arautzaileko arau-haustea eta zehapenak azaroaren 26ko 30/1992 Legean zehaztutako epe eta baldintzetan preskribatuko dira.

Hori gorabehera, II. tituluko III. kapituluaren zehazten diren jabetzaren mugak ez betetzetik eratorritako arau-haustea preskribatzeko epea bost urtekoa izango da arau-hauste oso astunen kasuan, hiru urtekoa arau-hauste astunen kasuan eta urtebetekoa arau-hauste arinen kasuan, betiere ustezko erantzuleak arauak hausteari utzi ziola frogatzen duen momentutik kontatzen hasita.

Lehenengo xedapen gehigarria. *Tren-azpiegituren administrazio orokorra.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarean sartzen diren baina interes orokorreko portuetako zerbitzu-guneetatik edo lagapen-erregimenean kudeatutako linea edo tarteetatik kanpo dauden tren-azpiegituren titulartasuna eta administrazioa Trenbide Azpiegituren Administratzailea (ADIF) eta Abiadura Handiko Trenbide Azpiegituren Administratzailea (ADIF-Abiadura Handia) enpresa-erakunde publikoei dagokie, PRE/2443/2013 Aginduan eta 15/2013 Legegintzako Errege Dekretuan zehaztutakoari jarraikiz.

Ministroen Kontseiluak hala erabakita, tren-azpiegiturak eskualdatu ahalko dira ADIFen eta ADIF-Abiadura Handiaren artean, baldin eta interes orokorreko trenbide-sarea ustiatzeko eta garatzeko arrazoiengatik komenigarria irizten bazaio. Bi erakundeen artean aktiboen transferentzia egiteko, erakunde lagatzailean erregistratutako kontabilitate-balioa aintzatetsi eta erregistratuko da; eskualdaketa horretarako baldintzak Ministroen Kontseiluak zehaztuko ditu.

2. ADIF-Abiadura Handia eta ADIF erakundeek jarduera jakin batzuk agindu ahal izango dizkiote elkarri hitzarmen bat sinatu ostean. Hitzarmen horretan, agindutako zerbitzuen prestazioari dagokion konpentsazio ekonomikoa zehaztuko da. Bi erakunde horiek, zehazki, azpiegituren gaitasuna kudeatzeko lana eman ahal izango diote elkarri, eta, bi erakundeek esleituak dituzten administrazio-sareen arteko interkonexioa dela-eta, eta 19.1 artikuluan aurreikusitakoaren salbuespen gisa, baita kontrol-, zirkulazio- eta segurtasun-sistemen kudeaketa ere.

Erakundeetako batek besteari herritarren segurtasunarekin eta babes zibilarekin lotutako lanak egiteko eskatuz gero, arlo horien arduraduna bat bera izango da bi erakundeetan.

3. Sustapen Ministerioak ezarriko ditu erakunde bakoitzaren titulartasuneko sareak kudeatzeko gidalerroak; horretarako, iritsi beharreko helburuak, xedeak eta kostuak adieraziko ditu, bai eta zerbitzuak izan beharreko kalitatea ere.

Bigarren xedapen gehigarria. *Trenbide arloko kanonak eta tasak.*

Lege honetako VI. tituluko I. kapituluaren arautzen diren trenbide arloko tasak eta kanonak Tributuei buruzko abenduaren 17ko 58/2003 Lege Orokorra eta Tasa eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legeak zehaztutakora egokituko dira.

Hirugarren xedapen gehigarria. *Sareen interkonexioa eta elkarreragingarritasuna, eta zerbitzuen intermodalitatea.*

Estatuaren Administrazio Orokorreko organo eskudunek eta tren-enpresek beharrezkoak diren betebeharrak bete beharko dituzte Interes Orokorreko Trenbide Sareari eta bertan zirkulatzen duen material ibiltariari atxikita dauden eta trenbide-sistema transeuroparra osatzen duten elementuen elkarreragingarritasuna eta intermodalitatea berma daitezen haien proiektzioan, eraikuntzan, zerbitzuan jartzean, errehabilitazioan, berrikuntzan, ustiapenean eta mantenimenduan. Baldintza tekniko horiek errege-dekretu bidez zehaztuko dira; era berean, sareen elkarreragingarritasuna eta interkonexioa eta trenbide-zerbitzuen intermodalitatea ahalbidetzeko neurriak zehaztuko dira.

Laugarren xedapen gehigarria. *Trenbideko bidaiari-garraioko nazioarteko zerbitzuak.*

1. Europar Batasuneko estatu batek emanda tren-enpresaren lizentzia duten tren-enpresek sarrera libre izango dute Interes Orokorreko Trenbide Sareari, eta bidaiarien garraiorako nazioarteko zerbitzuak ustiatu ahal izango dituzte.

Lehenengo xedapen iragankorrean adierazten den trenbideko bidaiari-garraioa kudeatzeko araubidea ez zaio aplikatuko bidaiarien nazioarteko garraioari.

2. Horretarako, bidaiarien garraiorako nazioarteko zerbitzu gisa hau hartuko da: trenak gutxienez Espainiako muga bat gurutzatzen duen bidaiarien garraio-zerbitzua, haren helburu nagusia bidaiariak Batasuneko estatu batean dagoen geltoki batetik Batasuneko beste estatu batean dagoen batera garraiatzea denean. Trena osatu edo banatu ahal izango da, eta hura osatzen duten zatiek zeinek bere jatorri eta helmuga izan ditzakete, kotxe guztiek gutxienez muga bat gurutzatzen badute. Zirkulazio gisa hartuko da Espainiako lurraldean zehar egindako garraioa, betiere bidaiariak jaso edo uzten ez badira, edo salgaiak kargatu edo deskargatzen ez badira.

3. Bidaiariak garraiatzeko nazioarteko zerbitzuak betetzen dituzten bitartean, tren-enpresek Interes Orokorreko Trenbide Sarean kokatuta dagoen eta bidaiariak garraiatzeko den edozein geltokitan hartu eta utzi ahal izango dituzte bidaiariak, betiere gerald horiek nazioarteko ibilbideen osagarri badira, eta honako muga hauek kontuan hartuta:

a) Agintaritzak eskudunek edo trenbide-erakunde eskudunek hala eskatuta, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak aurretiaz zehaztu beharko du bidaiariak Espainiako bidaiarien garraiorako geltokien eta Europar Batasuneko estatuetakoko geltokien artean garraiatzea izango dela trenbideko bidaiari-garraiorako nazioarteko zerbitzuaren helburu nagusia.

b) Ez da libre izango bidaiariak jatorrizko edo helmugako geltokiak ez diren geltokietan hartu eta uztea, hala eginez gero zerbitzu publikoa emateko zehaztu diren baldintzen oreka ekonomikoa arriskuan jartzen dela erabakitzen badu Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak hala eskatuta Sustapen Ministerioak, tren-azpiegituraren administratzaileak edo aurretiaz zegoen garraio-zerbitzu bat ematen duen eta zerbitzu publikoko betebeharrak dituen enpresa batek.

Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak azterketa ekonomiko objektibo bat egingo du, aurretiaz zehaztutako irizpide batzuen arabera; horrez gain, interesa duten alderdi guztiei kontsultatuko die, eta dagokion ebazpena hartuko du, behar duen informazio guztia jaso eta bi hilabeteko epean gehienez ere.

Batzordeak bere erabakiaren arrazoiak emango ditu, eta zehaztuko du agintari eskudunek, tren-azpiegituraren administratzaileak, zerbitzu publikoa beteko duen tren-enpresak edo nazioarteko garraio-zerbitzua emango duen tren-enpresak zer epetan eta baldintzatan eskatu ahal izango duten erabaki hori berrikusteko.

Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren ebazpenek eraginkortasun exekutiboa izango dute, eta lotesleak izango dira trenbide-eremuan jarduten duten erakundeentzat.

Bosgarren xedapen gehigarria. *Tren-azpiegituraren estrategia adierazgarria argitaratzea.*

Sustapen Ministerioak 5.1 artikuluan aurreikusten den estrategia adierazgarria argitaratuko du 2016ko abenduaren 16a baino lehen, Estatuaren eskumeneko tren-azpiegitura garatu, mantendu eta berritzeko.

Seigarren xedapen gehigarria. *Tren historikoak.*

Ibilgailu motorrekin, atoian eramaten diren ibilgailuekin edo automotorrekin ematen diren trenbide-zerbitzuak, bidaiarientzakoak izan nahiz bidaiaririk gabeak izan, lege honen aplikazio-eremutik kanpo geratuko dira, ibilgailuok historiko gisa katalogatuta badaude eta zerbitzu horien helburu bakarra jarduera kultural bat egitea edo trenbide-ondarea mantentzea eta hedatzea bada; zerbitzuok dagokien araudi espezifikokoaren arabera arautuko dira.

Zazpigarren xedapen gehigarria. *Interes orokorreko portuetarako aurreikusitako araubidearen aplikazioa.*

1. Interes orokorreko portuetan tren-azpiegiturak planifikatu, eraiki, aldatu eta areagotzeko lanak irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuak onartutako Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean zehaztutakoaren arabera arautuko dira.

2. Interes orokorreko portuen zerbitzu-gunean dauden tren-azpiegiturek Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean zehazten den araubidea bete beharko dute hirigintza-planeamenduari eragindako ondorioei dagokienez; horrenbestez, horiek hirigintza-antolamenduko planek eta gainerako erreminta orokorrek kalifikatu beharko dituzte, portu-sistema orokorrak diren heinean.

3. II. tituluko III. kapituluan jasotako zehaztapenak ez dira aplikagarriak izango Estatuaren titulartasuneko portuen zerbitzu-gunean. Trenbide-lineek edo beste tren-azpiegitura batzuek zerbitzu-gunean hartzen dituzten lursailek eta horien zerbitzura xedatutako lur-eremuek portuen jabari publikoen izaera izango dute. Babes-gunea eta eraikuntza-muga hala dagokienean bakarrik aplikatu ahal izango zaizkie portuaren zerbitzu-gunearekin muga egiten duten lursailei, lege honetan trenbide-linearekiko zehaztutako distantzia gaintzen ez dutelako.

4. Kapazitate-eskaerak bideratzeko eta kapazitatea abian jartzeko 20. artikuluko a) eta b) letretan aurreikusitako zerbitzuek behar bezala bete beharko dituzte 39.3. artikuluan aipatzen diren kapazitatea esleitzeko arauak.

5. Tren-azpiegiturak erabiltzeko eta aprobetxatzeko eta lege honetan jasotako zerbitzuak interes orokorreko portuen zerbitzu-gunean emateko araubide ekonomikoa bat etorriko da Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean xedatutakoarekin.

6. Trenbideko zirkulazioan, 39.1. artikuluan aipatzen diren tren-azpiegituren gaineko segurtasuna horiek administratzen dituzten portu-agintaritzen eta horien gainean trenbide-zerbitzuak ematen dituzten erakundeen erantzukizuna izango da.

7. Interes orokorreko portuetako zerbitzu-guneetan tren-azpiegiturak daudenean, portuko agintariek segurtasuna kudeatzeko sistema bat izango dute trenbideko jarduerak portuko zerbitzu-gunean eragiten dituen arriskuak kontrolatzeko; horrez gain, instalazioak babesteko dagokion plana izango dute.

Segurtasuna kudeatzeko sistema hori Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziari jakinarazi beharko zaio, tren-azpiegituren administratzaile orokorraren eta kasuan kasuko portu-agintaritzaren artean konexio-hitzarmena sinatu eta hurrengo bi hilabeteetan.

8. Trenbideko zirkulazioan nahasmenduak sortuz gero, portu-esparruaren barnean jarduten duten tren-enpresek nahitaez jarri beharko dituzte Portu Agintaritzaren eskura hark eskatutako baliabideak; gainera, hark eskatutako laguntza eman beharko dute. Baliabide horiek erabiltzeagatik, trenbideko zirkulazioan sortutako nahasmenduen eragileak izan ez diren tren-enpresei dagokien kontraprestazioa ordainduko zaie.

9. Portu Agintaritzari dagozkion betebeharrei kalterik egin gabe, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak behar bezala egiaztatu ahal izango du portu-esparruaren barneko trenbide-azpisistemak beharrezko baldintzak aintzat hartuta ustiatzen eta mantentzen direla. Era berean, portu-esparruko arduradunek trenbideko zirkulazioko segurtasunaren araudia behar bezala aplikatzen dutela egiaztatu ahal izango du agentzia horrek.

Zortzigarren xedapen gehigarria. *Defentsa nazionalerako interes-guneetan eragiten duten trenbide-lineen proiektuak.*

Trenbide-lineen oinarrizko proiektuak eta proiektu eraikitzaileak onartzeari buruz lege honetan aurreikusten dena erregelamendu bidez garatzean, oinarri gisa jaso beharko da Defentsa Ministerioaren alde aurretiko txosten loteslea proiektu horiek defentsa nazionalerako interes-gune gisa hartzen diren guneetan edo defentsa nazionalaren helburuekin lotutako lursailetan, eraikinetan edo instalazioetan eragiten dutenean, horien segurtasun-eremuak barne.

Bederatzigarren xedapen gehigarria. *Defentsa nazionalaren interesak.*

1. Trenbide-tarte edo linea berriak zehazteko onespeneren aurretik edo horiek modu nabarmenean aldatu aurretik egin behar diren informazio-txostenak Defentsako ministroari bidali beharko zaizkio, eta bi hilabeteko epean, hark horiek aztertu eta, hala badagokio, txosten loteslea igorri beharko du proposatutako jarduketak defentsa nazionalerako interesgune gisa hartzen diren guneetan edo defentsa nazionalaren helburuekin lotuta dauden lursailetan, eraikinetan eta instalazioetan –baita segurtasun-guneetan ere– izango lukeen eraginari buruz. Epe hori igaro eta txostenik igorri ez bada, kasuan kasuko informazio-txostena onartzeko izapideekin jarraitu ahal izango da.

2. Trenbide-linea guztien babes-gunerako zehaztutako baldintzak eta mugak ezin izango dira aplikatu legeria espezifikoa jarraituz segurtasunerako eta defentsa nazionalerako interesgarri gisa espresuki aitortutako lursailetan; kasu horietan, eta Defentsa Ministerioarekin ados jarri ostean, trenbide-segurtasunean izan daitezkeen ondorio guztiak hartu beharko dira kontuan.

Hamargarren xedapen gehigarria. *Bitarteko elektronikoak erabiltzea.*

Bitarteko elektronikoak erabiliz bideratuko dira lege honetan araututako administrazio-prozedurak eta funtzionatuko du Trenbide Erregistro Bereziak.

Hamaikagarren xedapen gehigarria. *Eraginik eza langile-gastuetan.*

Lege honetan jasotako neurriak betetzeko, ez dira hartuko langile gehiago, ez dira igoko haien ordainsariak eta ez dira igoko bestelako gastuak ere.

Hamabigarren xedapen gehigarria. *ADIF-Abiadura Handiaren finantza-jasangarritasuna.*

1. ADIF-Abiadura Handiak, finantza-jasangarritasunaren printzipioa betez, bermatuko du Estatuko kontabilitatearen legedi arautzailean zehaztutakoen arabera produkzio-kostuen eta salmentagatik diru-sarreraren arteko estaldura-ratioak sozietate ez-finantzarioen sektoreko unitate publiko gisa sailkatzea ahalbidetuko duela.

2. Inbertsioen aurrekontuak eta gauzatzeak egokiak izango dira epearen eta zenbatekoaren aldetik; ezin izango da inola ere egin ADIF-Abiadura Handiak Estatutako kontabilitatearen xedeetarako duen sozietate ez-finantzario izaera arriskuan jar dezakeen inbertsiorik.

3. Erakundearen Ustiapeneko eta Kapitaleko Aurrekontuak gauzatzean, ADIF-Abiadura Handiaren sozietate ez-finantzario izaerari eusteko arriskutsua izan daitekeen ratio-jaitziera eragin dezakeen desbideratzerik egonez gero, indarreko inbertsioak birprogramatu egin beharko dira, harik eta ratioa arrisku-mailatik kanpo geratzen den arte.

4. Gastuei eragiten dieten kontratuek, lankidetzeta-hitzarmenek eta ADIF-Abiadura Handiaren beste zeinahi jarduerak ratioan izango duten eragina aintzatetsi beharko da, eta erreferentziazko gutxieneko balioa zorrozki beteta gauzatu beharko dira, Estatuko kontabilitatearen xedeetarako sozietate ez-finantzario izaten jarraitzeko.

5. Horretarako, hiru hilean behin, magnitude horien bilakaerari, uneko ratioari eta bilakaeraren gaineko aurreikuspenari buruzko informazioa emango dio Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioari. Ogasun eta Administrazio Publikoen Ministerioak, igorri zaion informazioa ikusita, bete beharreko estaldura-ratioari eragiten dion arriskurik hautemanenez gero, jakinaren gainean jarriko du ADIF-Abiadura Handia, dagozkion neurriak har ditzan, eta Arazo Ekonomikoetarako Gobernuaren Batzorde Delegatuari jakinaraziko dio egoera.

6. Aurrez esandakoa gorabehera, ADIF-Abiadura Handiak nahitaez eman beharko dio Estatuko Administrazioako Esku-hartzaitza Nagusiari zuzendaritza zentro horrek eskatutako informazio guztia, gastuen estaldura-ratioak betetzen diren egiaztatzeko eta, dagozkion baldintzen arabera, Europako Batzordea informatzeko.

7. Oraingo edo etorkizuneko diru-sarrerei eragin diezaieketen ekintzak kostuak estaltzera zuzendu beharko dira, jasagarritasun-printzipioa betez.

Hamahirugarren xedapen gehigarria. *Bidaiariak garraiatzeko bidaietan enkarguak garraiatzea.*

Tren-enpresaren lizentziak, edozelan ere, erabilitako ibilgailuan doazen bidaiarien ekipajea garraiatzeko gaitzen du bere titularra.

Halaber, eskubidea ematen du, erregelamenduz xedatutakoaren arabera, bidaiarien ekipajeak ez diren bestelako objektuak edo enkarguak ere garraiatzeko, baldin eta hori bateragarria bada ibilgailuaren ezaugarriekin eta horrek ez badie justifikatu gabeko eragozpen edo enbarazurik eragiten bidaiariari.

Hamalagarren xedapen gehigarria. *Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziaren arteko lankidetzeta.*

Erakunde bakoitzak bere eskumenen esparruan duen independentziari kalterik egin gabe, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak elkarrekin lan egingo dute; gainera, informazioa trukatu eta beren jardueri buruzko gomendioak eman ahal izango dizkiote elkarri, trenbide-segurtasunean edo -eskumenean izan ditzaketen ondorio txarrak saihesteko helburuarekin. Gomendio horiek behar bezala hartuko dira kontuan kasuan kasuko erabakia hartu aurretik.

Hamabosgarren xedapen gehigarria. *Zerbitzu osagarrien eta lagungarrien zerrenda.*

Sustapeneko ministroak lege honetako I. eranskineko 18. zenbakian jasotzen diren zerbitzu osagarri batzuen kalifikazioa aldatu eta horiek 19. zenbakian jasotako zerbitzu lagungarrien zerrendan gaineratu ahal izango ditu, baldin eta, egoera teknikoak eta segurtasun-baldintzak direla-eta, azpiegituren administratzailea ez den enpresa edo erakunde batek eman baditzake ohiko trenbide-zerbitzuaren eraginkortasunari eta segurtasunari kalte egin gabe eta hori Europako Batasunaren legedian jasotakoaren aurkakoa ez bada.

Hamaseigarren xedapen gehigarria. *Trenbideko materiala alokatzea eta mantentzea.*

1. Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A. materiala modu gardenean, objektiboan eta bereizkeriarik gabe erabiltzeko aukera emango die operadoreei; bere eskaintzaren publizitatea egingo du, interesa duten tren-enpresa guztiek haren edukia ezagut dezaten.

Renfe-Operadora enpresa-erakunde publikoak Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A. administrazio-kontseiluko kideen independentzia bermatuko du trenbide-operadore publikoei edo pribatuei dagokienez.

2. Era berean, Renfe Fabricación y Mantenimiento SAK gardentasunez, modu objektiboan eta bereizkeriarik gabe emango ditu zerbitzuak.

3. Renfe-Operadora enpresa-erakunde publikoak behar bezala bermatuko du Renfe Alquiler de Material Ferroviario SAK eta Renfe Fabricación y Mantenimiento SAK dagokien konfidentzialtasuna gordeko dutela beren jarduera betetzean deskuiduan hirugarrenen negozioari buruzko informazio esanguratsua erabiltzen badute.

Hamazazpigarren xedapen gehigarria. *Mugako sekzioak.*

1. Frantziako eta Portugaleko mugetan kokatuta dauden Interes Orokorreko Trenbide Sareko tren-azpiegiturak mugako sekzio gisa hartuko dira. Sekzio horiek hala identifikatuta geratuko dira 4. artikuluan zehaztutako katalogoan, Interes Orokorreko Trenbide Sareko tren-azpiegituren katalogoan, eta horiek mugatzen dituzten geltokiak adieraziko dira.

2. Mugaz gairako tren-zirkulazioa errazteko helburuarekin, erregelamendu bidez salbuespenak ezarri ahal izango dira gainerako Interes Orokorreko Trenbide Sareari aplikatu beharreko araudiari dagokionez; salbuespen horiek trenbideko langileei, material ibiltariari, trenbideko zirkulazioari edo tren-enpresen segurtasun-ziurtagiriei buruzkoak izan daitezke, eta mugako sekzioa mugatzen duen eta Interes Orokorreko Trenbide Sarekoa den geltoki bat jatorritzat edo heimgatzat daukan zirkulazioari aplikatzekoak izango dira.

3. Azpiegitura-administratzaileek mugako sekzioen zerrenda gaineratuko dute sareari buruzko adierazpenetan, baita sekzio horiek mugatzen dituen geltokia jatorritzat edo heimgatzat daukan zirkulazioak bete beharreko baldintza operatibo partikularrei buruzko informazioa ere. Baldintza operatibo horiek beste estatuko tarte mugakidearen administratzailearekin zehaztu beharko dira.

Lehenengo xedapen iragankorra. *Trenbideko bidaiari-garraioaren kudeaketa.*

1. Xedapen honek ezartzen duenari jarraituz beteko da Estatuaren eskumenekoak diren trenbideko barneko bidaiari-garraioko zerbitzuak lehiakideei zabaltzeko prozesua, sektoreko zerbitzuak, segurtasuna eta sektorearen antolamendua bermatzeko asmoz.

2. Trenbideko bidaiari-garraioa, nagusiki xede turistikoa baldin badu, lehia askeko erregimenean eskainiko da, 47.2. artikuluan zehaztutakoari jarraikiz.

Lege honetan, hauek izango dira nagusiki xede turistikoa duten trenbideko bidaiari-garraioko zerbitzuak: aldizkakoak izan zein ez, trenean eskainitako jarleku guztiak alde aurretik bidaia-agentziaren batek saldutako edo salmentan eskainitako konbinazio baten barruan ematen direnak prezio oso baten barruan. Prezio oso horretan, trenbideko garraioko zerbitzuaz gain, beste zerbitzu batzuk eman behar dira, modu orokor batean betetzeko jolaseko, kulturako edo aisiako jarduerekin lotutako joan-etorriak egin nahi dituzten pertsonen beharrezan. Adierazitako jarduera horien osagarri izan behar du trenbideko garraioko zerbitzuak. Ezingo dute xede hori izan nagusiki edo helburu bakartzat bidaiariak trenbidez garraiatzea xede duten jarduerak.

Sustapeneko ministroaren agindu bidez arautuko dira zerbitzu horiek emateko baldintzak.

3. Espainian finkatuta dauden eta titulu gaitzailea lortu duten tren-enpresek eman ahal izango dituzte aurreko 2. zenbakian eta 59. artikuluan araututakoez bestelako trenbideko barneko bidaiari-garraioko zerbitzuak.

Ministroen Kontseiluak zehaztuko du zenbat gaikuntza-titulu emango diren zerbitzua lehia-erregimenean emango den linea bakoitzean edo linea-multzo bakoitzean, bai eta gaikuntza-titulu horien indarraldia ere.

4. Sustapen Ministerioak emango ditu gaikuntza-tituluak, dagokien lizitazio-prozeduraren bidez. Publikoa izango da prozedura hori, eta aurkezten diren operadore guztien benetako lehia bermatuko du.

Sustapeneko ministroak proposatuta, aurreko lerrokadan adierazitako lizitazio-prozeduretan parte hartzeko bete beharko diren baldintzak eta eskakizunak zehaztuko dira errege-dekretu baten bidez, baita baliatu ahal izango diren esleipen-irizpideak eta prozedura horietako faseak ere. Edonola ere, tren eta errepideko bidaiarien garraiorako

zerbitzu publikoei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 (EE) Erregelamenduan xedatutakoa aplikatu beharko da, eta lizitazioak arautzen dituen errege-dekretua ematen ez den bitartean, baita Sektore Publikoko Kontratuei buruzko Legea eta haren garapen-arauak ere.

Errege-dekretu horretan, gaikuntza-tituluen indarraldian tren-enpresei aplikatuko zaizkien eskubide eta betebeharrak zehaztuko dira, bai eta titulu horiek aldatu eta indargabetzeko aplikatuko den araubidea ere. Era berean, eta zerbitzuaren jarraipena bermatzeko xedez, administrazioak izango dituen prerrogatibak zehaztuko ditu errege-dekretuak, Sektore Publikoko Kontratuen Legeari buruzko testu bateginak 210. artikuluan xedatutakoen artetik hautatuta eta lege horretan bertan ezarritako mugak, betekizunak eta adierazitako ondorioak aintzat harturik.

Titulu horien izaerarekin bateragarri denean, zerbitzu publikoak kudeatzeko kontratuaren inguruan Sektore Publikoko Kontratuei buruzko Legearen testu bateginak jasotako araubidea aplikatuko zaie subsidiarioki tituluei honako hauei dagokienez: gaitzeko tituluen lizitazio-deialdia, esleipena, exekuzioa –prestazio ekonomikoei buruz xedatutakoa izan ezik–, betetzea, ebazteko arrazoiak eta formalizazioa.

Zerbitzuak lurralde guztian emateko gaikuntza-titulua izango du Renfe-Operadora erakundeak, lizitazio-prozesuan parte hartu beharrik izan gabe.

5. Xedapen honetan jasotako arauak indarrean egongo dira harik eta, Europar Batasuneko legeriari jarraikiz, trenbideko bidaiari-garraioa merkatura guztiz irekitzea erabaki arte.

Bigarren xedapen iragankorra. *Tren-azpiegituren administratzaile orokorren zerbitzu-instalazioetako autoprestazioa.*

Tren-enpresek zerbitzuen autoprestazioa egiten jarraitu ahal izango dute tren-azpiegituren administratzaile orokorren titulartasuneko zerbitzu-instalazioetan, lege hau indarrean sartzean instalazio horietan prestazio-modalitate hori ezarri bada.

Tren-azpiegituren administratzaile orokorren titulartasuneko gainerako instalazioetan, tren-enpresek maniobren zerbitzu lagungarria gauzatu ahal izango dute beren kabuz, betiere 45.2. artikuluan ezarritako eran eta 2018ko urtarrilaren 1etik aurrera.

Dena den, eta instalazioak erabiliko dituzten tren-enpresei jakinarazi ostean, azpiegituren administratzaileek maniobren autoprestazio-zerbitzurako aukera aurreratu ahal izango dute horretarako eskatzen diren baldintzak betetzen dituzten instalazioetan, eta sareari buruzko adierazpenean aipatuko dituzte instalazio horiek, edo informazio hori doan eta formatu elektronikoa lortzeko webgune bat adierazi beharko dute.

Hirugarren xedapen iragankorra. *Zerbitzu-instalazioak erabiltzeko kanonaren C2 eta D modalitateen aplikazioa.*

1. Zerbitzu-instalazioak erabiltzeko kanonaren C1 eta C2 modalitateetarako ehuneko ehuneko hobaria ezarriko da, eta hura indarrean egongo da harik eta administrazioen eta Renfe-Operadora erakundearen artean indarrean diren, zerbitzu publikoko betebeharrak bete behar dituzten eta «Aldirietako», «Distantzia Erdiko» eta «Zabalera Metrikoko» trenbideko bidaiari-garraioko zerbitzu publikoak emateko diren kontratuak amaitu arte.

2. D modalitateko zerbitzu-instalazioak erabiltzeagatik kanona 2017ko urtarrilaren 1etik aurrera izango da aplikatzekoa, eta ehuneko hirurogeiko hobaria izango du. 2018ko urtarrilaren 1etik aurrera, 98. artikuluan zehaztutakoak bakarrik izango dira hobariak.

Laugarren xedapen iragankorra. *Trenbide-kanonen eta zerbitzu osagarriei dagozkien tarifen behin-behineko aplikazioa.*

22. artikuluan aipatzen diren azpiegitura-administratzaileen menpeko zerbitzu-instalazioetako zerbitzu osagarriei dagozkien tarifak eta trenbide-kanonak VI. tituluaren zehaztutako arauen arabera finkatzen ez diren bitartean, lege hau indarrean sartzean indarrean zeudenak aplikatuko dira.

Trenbide-kanonak VI. tituluan xedatutakora moldatzeko egokitzapena, dena den, lege hau indarrean jarri ostean bideratuko den Estatuko Aurrekontu Orokorren Legearen lehenengo proiektuan gaineratuko da.

Bosgarren xedapen iragankorra. *Trenbide-tasen behin-behineko aplikazioa.*

VI. tituluan jasotako trenbide-tasen zenbatekoak finkatu bitartean, lege hau indarrean sartu arte indarrean zeudenak aplikatuko dira.

Seigarren xedapen iragankorra. *Estatuko merkataritza-sozietateekin egin diren eta indarrean dauden hitzarmenak.*

Batetik Estatuko Administrazio Orokorrek eta tren-azpiegituren administratzaileek eta bestetik Administrazio Publikoen Ondareari buruzko azaroaren 3ko 33/2003 Legearen 166.2. artikulua kontuan dituen Estatuko merkataritza-sozietateek sinatutako hitzarmenak, Trenbide Sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legearen 6.5. artikuluan eta Estatuko Aurrekontu Orokorren abenduaren 29ko 30/2005 Legeak 2006. urterako gehitutako idazketan aurreikusitako esparruan sinatuak, indarrean egongo dira haietan aurreikusitako jarduketak guztiak amaitu eta hitzarmenak likidatu arte, eta haietan bertan aipatzen diren xedapenen arabera arautuko dira.

Zazpigarren xedapen iragankorra. *Erregelamendu-mailako arauak.*

8, 36, 68.1 eta 69.4. artikuluetan aurreikusitako erregelamenduzko garapena onartu bitartean, gaur egun esparru hori arautzen duten ministro-aginduak aplikatuko dira.

Zortzigarren xedapen iragankorra. *Zerbitzu publikoko betebeharrak dituzten trenbide-zerbitzuak emateko baimena zuzenean esleitzea.*

Europar Batasunaren legeriarekin bat etorritz trenbideko bidaiari-garraioaren merkatua guztiz zabaltzea erabaki bitartean eta legeria hori urratzen ez duen bitartean, zerbitzu publikoko betebeharrak dituzten trenbide-zerbitzuak emateko baimena zuzenean esleitu da, zerbitzua emateko urteko kostua milioi bat eurotik gorakoa ez bada, trenbide-merkatuan zerbitzuen eskaintza-aniztasuna nahikoa ez bada lizitaziora jotzeko, edo biztanleria handiko eremu metropolitarretan intentsitate eta trafiko-bolumen handi duten zerbitzuei dagokiena bada esleipena.

Xedapen indargabetzaile bakarra. *Arauak indargabetzea.*

Indargabetuta geratzen dira lege honetan xedatutakoa urratzen duten maila bereko edo apalagoko xedapen guztiak, eta, bereziki, Trenbide Sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legea.

Azken xedapenetatik lehenengoa. *Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzeari buruzko ekainaren 4ko 3/2013 Legea aldatzea.*

1. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzeari buruzko ekainaren 4ko 3/2013 Legearen 11. artikulua honela idatzita geratuko da:

«11. artikulua. *Trenbide-sektorea gainbegiratzea eta kontrolatzea.*

Bat. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak trenbide-sektorearen funtzionamendua gainbegiratu eta kontrolatuko du, egokia izan dadin. Bereziki, honako eginkizun hauek beteko ditu:

1. Interes Orokorreko Trenbide Sarean eta haren trenbide-zerbitzuko gunetan eskaintza-aniztasuna babestea, eta zerbitzu horiek modu objektiboan, gardenean eta bereizkeriarik gabe ematen direla zaintzea.

2. Trenbide-zerbitzuen merkatuan sartzeko baldintzei dagokienez, enpresen arteko berdintasuna bermatzea, bai eta hautagai guztien artekoa ere.

3. Trenbideko nazioarteko garraioaren esparruko zerbitzuen merkatuan lehia ikuskatzeko orduan, elkarlanean jardutea Europar Batasuneko gainerako estatuetako trenbide-merkatua arautzen duten organoekin.

4. Tren-enpresen edo hautagaien eta azpiegitura-administratzaileen artean kanonak eta tarifak finkatu aurretiko kontsulta-prozesua berrikustea, eta prozesu horren emaitzak indarrean diren xedapenak urratu ditzakeela uste denean esku hartzea.

5. Trenbide-kanonek eta -tarifek dagozkien arau arautzaileetan xedatutakoa betetzen dutela eta baztertzailak ez direla bermatzea.

6. Azpiegitura-administratzaileari baimena ematea sarean pilaketak sortzen diren aldietan tarte identifikagarri jakin baten gaitasun-gabezia zigortuko duten kanonak aplikatzeko.

7. Azpiegitura-administratzaileei, zerbitzu-instalazioen ustiatzaileei eta, hala badagokio, tren-enpresei kontu-ikuskapenak egin edo enkargatzea, betiere aplikatzekoak diren kontabilitate-xedapenak betetzen direla egiaztatzeke helburuarekin.

8. Agintari eskudunek nahiz trenbidearen sektoreko enpresek edo hautagai interesdunek hala eskatzean, trenbideko bidaiari-garraiorako nazioarteko zerbitzuaren helburu nagusia bidaiariak Espainiako geltokien eta Europar Batasuneko beste estatu batzuetako geltokien artean garraiatzea dela zehaztea.

9. Organo eskudunek edo interesa duten aldeek hala eskatuta, zerbitzu publikoko betebeharrak dituen garraio-zerbitzu bat emateko baldintzen oreka ekonomikoa arriskuan jartzen dela zehaztea harekin guztiz edo zati batean bat datozen trenbideko bidaiari-garraiorako nazioarteko zerbitzuak emateko kapazitatea esleitzen denean.

10. Sustapen Ministerioak hala eskatzen duenean, irizpena ematea zerbitzu publikoko betebeharrak dituzten trenbide-zerbitzuak emateko baimenak banatzeko lizitazio-prozedurei buruz.

11. Europako Batzordeari eskaera egitea tren-azpiegitura eta trenbide-zerbitzuak baliatzeari, lizentziak lagatzeari, kanonei edo kapazitatearen esleipenari buruz agintari nazionalak hartu dituzten neurri zehatzak azter ditzan.

12. Lege edo erregelamendu-mailako arau bidez esleitzen zaizkion gainerako eginkizunak betetzea.

Bi. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak kontsulta egingo die noizean behin, eta gutxienez bi urtez behin, trenbideko salgai- eta bidaiari-garraioko zerbitzuen erabiltzaileen ordezkari, bere funtzioak betetzen dituen bitartean trenbide-merkatuari buruzko haien ikuspuntuak kontuan hartzeko helburuarekin».

2. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzeko ekainaren 4ko 3/2013 Legearen 12. artikuluko 1.f) zenbakia honela idatzita geratuko da:

«f) Trenbide-sektorean, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari dagokio tren-enpresek eta gainerako hautagaiek tren-azpiegituren administratzailearen, tren-enpresen eta gainerako hautagaien jardueraren honako alderdi hauen inguruan egindako erreklamazioak aztertzea eta ebatzea:

1. Sareari buruzko adierazpenen edukia eta aplikazioa.
2. Kapazitatea esleitzeko prozedurak eta horien emaitzak.
3. Eskatzen zaizkien edo eska dakizkiekeen kanonen eta tarifen zenbatekoa, egitura edo aplikazioa.
4. Beste tren-enpresa edo hautagai batzuek hartzen dituzten neurrien ondorioz azpiegiturak edo horiekin lotutako zerbitzuak erabiltzean sor daitezkeen tratu diskriminatzaileak.
5. Salgaien garraiorako nazioarteko tren-igarobideetan zerbitzuak ematea.

6. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak lankidetzan jardungo du Europar Batasuneko beste estatuetakoa trenbide-merkatua arautzen duten organoekin nazioarteko tarte bati buruzko erreklamazioei edo ikerketei dagokienez.

Erreklamazioak hilabeteko epean aurkeztu beharko dira, dagokion egintza edo erabakia hartzen den unetik kontaktzen hasita».

3. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionala sortzeko ekainaren 4ko 3/2013 Legearen 12. artikuluko 2. zenbakia honela idatzita geratuko da:

«2. Aurreko zenbakian aipatzen diren gatazkak konpontzeko orduan, Batzordeak salaketa oro ebatziko du, eta, alderdietako batek hala eskatzean, liskarra lehenbailehen konpontzeko ebazpena emango du, hiru hilabeteko epean betiere, informazio guztia jasotzen duenetik kontaktzen hasita. Aurreko 1. zenbakiko f) epigrafean aipatzen diren gatazkak ebazteko epea 6 astekoa izango da gehienez ere.

Aurreko paragrafoan aurreikusitako kasuetan Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak emandako ebazpena loteslea izango da alderdientzat. Dena den, lege honetako 36. artikuluan xedatutakoaren arabera aukeran diren errekursoak jarri ahal izango dira».

Azken xedapenetatik bigarrena. *Europar Batasuneko zuzenbidea txertatzea.*

Lege honen bitartez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2012ko azaroaren 21eko 2012/34/EB Zuzentaraua gehituko da Espainiako zuzenbidera, eta harekin Europako trenbide-esparru bakarra finkatuko da.

Azken xedapenetatik hirugarrena. *Arauk garatzeko gaikuntza.*

1. Gobernuak eta Sustapeneko ministroak beharrezkoak diren neurriak hartuko dituzte, kasu bakoitzean, lege hau garatu eta aplikatzeko.

2. Lege honen garapen-arauek prestatzeko orduan, Lurreko Garraioen Kontseilu Nazionalari eta trenbide-sektoreko erakunde ordezkariari entzungo zaie, eta, hala dagokionean, baita Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari ere.

3. Lege honetan araututako jarduerak aurrera eramateko asmoz erregelamendu bidez zehazten diren baldintzek egokiak izan beharko dute, eta diskriminatzaileak ez direnak, merkatu-batasuna bermatzeari buruzko abenduaren 9ko 20/2013 Legearen xedatutakoari jarraikiz.

Azken xedapenetatik laugarrena. *Tren-enpresaren lizentzia eskatu dutenen finantza-gaitasuna ebaluatzea.*

Gobernuak, errege-dekretu baten bidez, 51.2. artikuluan aurreikusitako elementuak aldatu ahal izango ditu, tren-enpresaren lizentzia eskatu dutenen finantza-gaitasuna ebaluatzekoak, betiere Europako trenbide-esparru bakarra ezartzen duen 2012ko azaroaren 21eko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2012/34/EB Zuzentzarauan aurreikusitakoari jarraikiz Europako Batzordeak xede horretarako ematen dituen ebazpenekin bat etorriz.

Azken xedapenetatik bosgarrena. *Legea babesten duten eskumen-tituluak.*

Lege hau Konstituzioaren 149.1.13., 21. eta 24. artikuluetan xedatutakoaren babespean eman da, zeinek Estatuari eskumena ematen baitiote, hurrenez hurren, «jarduera ekonomikoaren plangintza orokorraren oinarrien eta koordinazioaren», «Autonomia Erkidego batetik baino gehiagotatik igarotzen diren tren eta lurreko garraioen» eta «interes orokorreko obra publikoen edo Autonomia Erkidego bati baino gehiagori eragiten dieten obra publikoen» gainean.

VI. titulua aurreko horretatik kanpo geratuko da, hura «Estatuaren ogasun orokorraren eta zorraren» alorrean Estatuak duen eskumenean babesten baita, Konstituzioaren 149.1.14. artikuluaekin bat etorritz.

Azken xedapenetatik seigarrena. *Indarrean jartzea.*

Lege hau Estatuko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

Horrenbestez,

Lege hau bete eta betearaz dezatela agintzen diet espainiar guztiei, partikular zein agintariei.

Madriren, 2015eko irailaren 29an.

FELIPE e.

Gobernuko presidentea,
MARIANO RAJOY BREY

I. ERANSKINA

Definizioak

1. Esleipena: tren-azpiegituren administratzaileak eskubidea ematea tren-azpiegituraren kapazitateaz hornitzeko.
2. Nazioarteko enpresa-multzoa: Europar Batasuneko estatuetan kokatutako gutxienez bi tren-enpresaren arteko edozein elkarketa, estatu kideen artean nazioarteko garraio-zerbitzuak emateko helburua duena.
3. Kargatzeko tokia: titulartasun publikoa edo pribatua duen tren-azpiegitura bat da, bagoiak kargatzeko, deskargatzeko eta estazionatzeko bideak dituen instalazio bat, trenbideko orratz baten edo gehiagoren bitartez linea batekin (edo salgaiak garraiatzeko terminal batekin) lotuta dagoena eta Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzeko balio duena.
4. Hautagaiak: tren-enpresak, eta enpresa horiek osatzen dituzten nazioarteko enpresa-taldeak. Baita kapazitatea bereganatzeko zerbitzu publikoaren interesa duten eta trenbideko garraioaren esparruan eskumenak dituzten administrazio publikoak, edo tren-enpresen izaera izan ez arren kapazitatea bereganatzeko merkataritza-interesa duten kontsignatarioak, zamaketariak, garraio-enpresak eta garraio-operadoreak ere.
5. Azpiegitura-kapazitatea: denboraldi jakin batean azpiegituraren zati baterako eskatu diren trenbide-tarteak programatzeko gaitasuna izatea.
6. Koordinazioa: erakunde esleitzaila eta hautagaiak prozedura horren bitartez saiatuko dira azpiegitura-kapazitatearen eskaeren inguruan sortzen diren gatazka-egoerak konpontzen.
7. Sareari buruzko adierazpena: kanon-sistemei eta kapazitatearen esleipenari buruzko arau orokorrak, epeak, prozedurak eta irizpideak xehatzen dituen dokumentua. Horrez gain, azpiegitura-kapazitatearen eskaera egiteko beharrezkoa izan daitekeen bestelako informazioa jasoko du.
8. Tren-enpresa: tren-enpresaren lizentzia duten eta jarduera nagusitzat bidaiariak edo salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzuak lege honetan zehazten den moduan ematea daukaten enpresak. Tren-enpresek, dena den, trakzioa eskaini beharko dute kasu guztietan. Tren-enpresa gisa hartuko dira, halaber, trakzioa bakarrik eskaintzen duten enpresak.
9. Lur-berdinketa: luraren berezko topografia aldarazi den lur-zerrendari deritzo; beraren gainean eraikitzen da burdinbidea eta bertan kokatzen dira haren elementu funtzionalak eta instalazioak.
10. Ordu-tegi-tartea: momentu jakin batean tren batek bi punturen artean zirkulatzeko behar duen azpiegitura-kapazitatea.
11. Pilaketa gertatutako azpiegitura: denboraldi jakin batzuetan azpiegitura-kapazitatearen eskaerari guztiz erantzun ez dakikeen azpiegitura-tartea, ezta kapazitate-eskaera guztiak koordinatuta ere.
12. Lizentzia: tren-enpresaren izaera aitortzen zaion enpresa bati estatu batek ematen dion baimena; baimen hori garraio-zerbitzu jakin batzuk bakarrik emateko ere izan daiteke.
13. Linea: tren-azpiegituran bi puntu lotzen dituen eta honako elementu hauek dituen zatia: trenbide-plataformak, trenbidearen gainegitura (balastoa eta trenbidearen materiala barne, hala nola trabesak, aingurak, errailak, saihebidetxoak eta aparatuak), obra zibilak (zubiak, gaineko pasabideak, biaduktuak eta tunelak, adibidez), elektrifikazio-instalazio guztiak (zutabeak, kontaktu-eremuko lineak, transformazio-zentroak eta azpi-estazio elektrikoak barne), trenbideko segurtasun-, seinaleztapen- eta telekomunikazio-instalazioak, eta argiztatzeko elementuak. Bidaiarien garraiorako geltokiak eta salgaien garraiorako terminalak ez dira hartuko linearen kontzeptu gisa, ezta bidaiariari arreta eskaintzeko bestelako eraikinak edo instalazioak ere.
14. Kapazitatea handitzeko plana: tarte bat pilaketa gertatutako azpiegitura gisa kalifikatzea eragin duten kapazitate-mugak arintzeko proposatu den neurria edo neurri multzoa eta hori aplikatzeko egutegia.

15. Kontingentzia-plana: tren-azpiegituren administratzaileak prestatzen duen plan bat da, istripu handiren bat edo trenbideko zirkulazioari modu larrian kalte egiten dion zerbait gertatuz gero jakinaren gainean jarri behar diren administrazio, erakunde eta organo publikoen zerranda biltzen duena. Estatuko legerian babes zibilaren inguruan jasotzen denera egokitu beharko da, eta autonomia-erkidegoek arlo horretan dituzten eskumenak hartu beharko dira kontuan.

16. Salgaien garraiorako nazioarteko zerbitzua: trenak gutxienez Espainiako muga bat gurutzatzen duen salgaien garraio-zerbitzu oro. Trena osatu edo banatu egin ahal izango da, edo biak, eta hura osatzen duten zatiek jatorri eta helmuga desberdinak izan ditzakete, bagoi guztiek gutxienez muga bat gurutzatzen badute.

17. Bidaiarien garraiorako nazioarteko zerbitzua: trenak gutxienez Espainiako muga bat gurutzatzen duen bidaiariak garraiatzeko zerbitzua; haren helburu nagusia bidaiariak estatu batean dagoen geltoki batetik beste estatu batean dagoen geltoki batera garraiatzea izango da. Trena osatu edo banatu egin ahal izango da, eta hura osatzen duten zatiek jatorri eta helmuga desberdinak izan ditzakete, bagoi guztiek gutxienez muga bat gurutzatzen badute.

18. Zerbitzu osagarriak: 44.2. artikuluan aipatzen dira zerbitzu osagarriak, eta hauek dira:

a) Trakzio-korrontearen hornidura; kontzeptu horretan ordaindutako kantitateak energia elektrikoaren elikadurarako tren-azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatutako kanonen fakturretan adieraziko dira, modu berezian.

b) Instalazio finkoetako trakzio-erregaiaren hornidura.

c) Bidaiarientzako trenen beroketa.

d) Honako hauetarako kontratu pertsonalizatuak:

Salgai arriskutsuen garraioa kontrolatzeko.

Konboi berezien zirkulazioari laguntzeko.

e) Garraio intermodaleko unitateen karga eta deskarga, bagoira nahiz bagoitik.

19. Zerbitzu lagungarriak: 44.3. artikuluan aipatzen dira zerbitzu lagungarriak, eta horietan honako hauek sartu ahal izango dira:

a) Telekomunikazio-sareetarako sarbidea.

b) Informazio osagarriaren hornidura.

c) Material ibiltariaren ikuskapen teknikoa.

d) Bidaiarien garraiorako geltokietan txartelak saltzeko zerbitzuak.

e) Material ibiltariaren mantentze pisutsurako zerbitzuak; horiek instalazio espezifikoak beharko dituzte, eta, horietan, eguneroko ohiko eragiketak ez diren eta ibilgailua zerbitzutik ateratzea dakarten zereginak betetzen dira.

f) Maniobra-zerbitzuak eta trenaren eragiketekin lotutako gainerako zerbitzuak.

20. Zerbitzu-instalazioaren ustiatzailea: 42. artikuluan zehazten diren zerbitzu-instalazioetako bat edo batzuk kudeatzeaz edo tren-enpresei eranskin honetan definitutako zerbitzu osagarriak eta lagungarriak emateaz arduratzen den erakunde pribatua edo publikoa.

II. ERANSKINA

Sustapen Ministerioaren eta tren-azpiegituren administratzaileen artean sinatu beharreko hitzarmenen oinarrizko parametroak eta printzipioak

Hitzarmenetan 25. artikuluko xedapenak jasoko dira, eta honako elementu hauek gaineratuko dira, gutxienez:

1. Hitzarmenen aplikazio-eremua, zerbitzuaren instalazioei eta azpiegitarari dagokienez. Hark azpiegitararen kudeaketarekin lotutako alderdi guztiak estaliko ditu,

dagoeneko ustiatzen ari den azpiegituraren mantenimendua eta berrikuntza barne. Hala dagokionean, azpiegitura berriaren eraikuntza ere jasoko da.

2. Tren-enpresei eman behar zaizkien zerbitzuei, mantenimenduari eta berrikuntzari eta mantenimenduan eta berrikuntzan sortutako atzerapenek eragindako lanari esleitutako ordainketen edo funtsen egitura. Hala dagokionean, azpiegitura berriari esleitutako ordainketen edo funtsen egitura ere jasoko da.

3. Erabiltzaileari begira jarritako errendimendu-helburuak, honako elementu hauek estaliko dituzten kalitatearen irizpide eta adierazle gisa:

a) Trenaren prestazioak –linearen abiadurari eta fidagarritasunari dagokionez, esaterako– eta bezeroaren gogobetetasuna;

b) sarearen gaitasuna;

c) aktiboen kudeaketa;

d) jarduera-bolumenak;

e) segurtasun-neurriak, eta

f) ingurumenaren babesia.

4. Mantenimenduan pilatu daitekeen atzerapenaren eta pixkanaka ezabatuko diren eta, beraz, finantza-fluxuak sortuko dituzten aktiboen zenbaketa.

5. Azpiegitura abian jartzeko kostuak edo kanonen zenbatekoa murrizteko aurreikusitako pizgarriak.

6. Azpiegituren administratzaileak txostenak aurkezteko dituen gutxieneko betebeharrak, txostenen edukari eta maiztasunari dagokienez, urtero argitaratu behar den informazioa barne.

7. Hitzarmenaren iraupena 25.4. artikuluan aurreikusitako jarduera-programaren iraupenarekin sinkronizatuta egongo da, hala badagokio, eta baita kanonen esparru orokorrekinean ere.

8. Ustiapenaren gorabehera garrantzitsuak eta larrialdi-egoerak jorratzeko arauak –kontingentzia-planak eta kontratuzko akordioaren alde aurretiko deuseztapena barne– eta erabiltzaileei unean-unean eman beharreko informazioari buruzko arauak.

9. Bi alderdietako batek kontratuko bere betebeharrak urratzen baditu edo finantzaketa publikoa baliatzeko aukerari eragiten dioten salbuespenezko egoerak sortzen badira hartu behar diren neurri zuzentzaileak; hemen, hitzarmena berriro negoziatzeko eta alde aurretik deuseztatze baldintzak eta prozedurak gaineratuko dira.

III. ERANSKINA

32. artikuluan aurreikusten den sareari buruzko adierazpenaren gutxieneko edukia

32. artikuluan araututako sareari buruzko adierazpenak honako informazio hau izan beharko da, gutxienez:

1. Tren-enpresen eskura jarritako azpiegituraren izaera eta azpiegitura hori erabiltzeko baldintzak adieraziko dituen kapitulu bat. Atal honetako informazioa bat etorriko da, urteko datuak oinarri hartuta, tren-azpiegituraren erregistroetako trenbide-sareko azpiegiturari buruz egiten diren eta Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-sistemaren elkarreragingarritasunerako arau arautzaileekin bat etorritik argitaratu behar diren inbentarioekin.

2. Kanonei eta kanon-printzipioei xedaturiko kapitulu bat. Bertan, xehetasun osoz adieraziko dira kanon-sistema eta kanonei buruzko informazio nahikoa, baita hornitzaile bakar batek eskaintzen dituen eta 20. artikuluan eta III. tituluaren aipatzen diren zerbitzuei aplikatu beharreko erabilerari buruzko informazio garrantzitsua ere. Metodologia eta arauak jasoko ditu, eta, aplikatzekoak direnean, baita trenbide-kanonen sistema eta zerbitzuak emateagatiko tarifak aplikatzeko erabili diren baremoak ere. Gainera, kanonei buruz hurrengo bost urteetarako erabaki edo aurreikusi diren aldaketa guztien informazioa jasoko da, haren berri izanez gero.

3. Kapazitatearen esleipena arautuko duten printzipioei eta irizpideei buruzko kapitulu bat. Bertan, tren-enpresen eskura jarritako azpiegituren kapazitate-ezaugarri orokorrak adieraziko dira, baita horiek erabiltzeko mugak ere, mantenimendurako aurreikusitako kapazitate-premiak barne. Era berean, kapitulu honetan kapazitatea esleitzeko prozedurak eta prozeduraren epeak xehatuko dira. Prozedura horretan erabilitako irizpide zehatzak gaineratuko dira, honako hauek bereziki:

- a) hautagaiek azpiegituren administratzaileari kapazitatea eskatzeko erabili beharko duten prozedura;
- b) hautagaiek bete behar dituzten xedapenak;
- c) eskaerak eta esleipen-prozeduretarako egutegia, eta egutegiei buruzko informazioa eskatzeko eta planifikatutako mantentze-lanen eta ustekabekoen egutegiari buruzko prozeduren informazioa eskatzeko prozedurak;
- d) prozedura honen barnean eskaintzen den gatazkak ebazteko sistema eta koordinazio-prozedura arautzen dituzten printzipioak;
- e) azpiegituren pilaketa gertatuz gero erabilitako prozedurak eta irizpideak;
- f) azpiegituren erabilerari jarritako mugen xehetasunak;
- g) kapazitatea aurrez zenbateraino erabili den kontuan hartzeko baldintzak, esleipen-prozeduran lehentasunak ezartzeko.

Xehetasunez idatzi beharko dira merkantzia-zerbitzuak, nazioarteko zerbitzuak eta ezohiko prozedura bete behar duten eskaerak egoki tratatzeko hartu diren neurriak. Horrez gain, inprimaki-eredu bat gaineratuko da gaikuntza eskatzen dutenentzat. Era berean, azpiegituren administratzaileak nazioarteko erreien esleipen-prozedurei buruzko informazio xehatua argitaratuko du.

4. Tren-enpresaren lizentzia-eskaerei eta trenbide-segurtasuneko ziurtagiri-eskaerei buruzko informazioa gaineratuko duen kapitulu bat; bestela, informazio hori doan eta modu elektronikoan lortzeko webgune bat adierazi beharko da.

5. Gatazkak konpontzeko prozedurei eta errekurtsioei buruzko informazioa gaineratuko duen kapitulu bat, trenbide-zerbitzuei eta azpiegituren erabiltzeko alderdiei dagokionez, nahiz 96. artikuluan jasotako pizgarri-sistemari dagokionez.

6. Azpiegituren erabiltzeari, trenbide-kanonei eta III. tituluaren araututako zerbitzu-instalazioak erabiltzeko tarifei buruzko informazioa jasotzen duen kapitulu bat. Azpiegituren administratzaileak kontrolatzen ez dituen zerbitzu-instalazioen ustiatzaileek informazioa helarazi beharko dute instalazioa erabiltzeko nahiz zerbitzuak emateko tarifei edo prezioei buruz, baita sarbide teknikorako baldintzei buruz ere, hura sareari buruzko adierazpenean gaineratu dadin; bestela, informazio hori doan eta modu elektronikoan lortzeko webgune bat adierazi beharko dute.

7. Azpiegituren administratzailearen eta edozein hautagairen artean esparru-akordioak sinatzeko akordio-eredu bat, 38. artikuluan araberakoa.